



HAL
open science

Ferrocarril y territorio en Galicia: un análisis de la gobernanza contemporánea

Mateo Varela Cornado

► **To cite this version:**

Mateo Varela Cornado. Ferrocarril y territorio en Galicia: un análisis de la gobernanza contemporánea. Geography. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2022. Español. NNT: 2022TOU20054. tel-04001967

HAL Id: tel-04001967

<https://theses.hal.science/tel-04001967>

Submitted on 23 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



THÈSE

En vue de l'obtention du DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par l'Université Toulouse 2 - Jean Jaurès

Présentée et soutenue par
Mateo VARELA CORNADO

Le 30 septembre 2022

**Chemin de fer et territoire en Galice: une analyse de la
gouvernance contemporaine**

Ecole doctorale : **TESC - Temps, Espaces, Sociétés, Cultures**

Spécialité : **Géographie**

Unité de recherche :

LISST - Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires

Thèse dirigée par

Jean-Pierre WOLFF et Miguel PAZOS OTÓN

Jury

Mme Valérie FACCHINETTI-MANNONE, Rapporteur

Mme Maddi GARMENDIA ANTÍN, Rapporteur

M. Rubén Camilo LOIS GONZÁLEZ, Examineur

M. Philippe DUGOT, Examineur

Mme Josefina CRUZ VILLALÓN, Examinatrice

Mme Geneviève ZEMBRI-MARY, Examinatrice

M. Jean-Pierre WOLFF, Directeur de thèse

M. Miguel PAZOS OTÓN, Co-directeur de thèse

RESÚMENES

RÉSUMÉ

Depuis l'inauguration de la première ligne à grande vitesse en Espagne en 1992, le chemin de fer a retrouvé son image de qualité. Ainsi, son rôle dans les politiques de transport et de mobilité s'est considérablement accru. Face à ce constat, les différentes régions autonomes, ainsi que d'autres administrations publiques, ont considéré la grande vitesse comme l'occasion de renouveler un système ferroviaire archaïque. En raison de cette question, les promesses électorales et les jeux politiques sur les transports ont caractérisé le développement de ces dernières années. La Communauté autonome de Galice n'est pas étrangère à cette évolution au cours des dernières décennies. Tant dans les débats continus entre les deux principaux acteurs (État et Autonomie), que dans la profonde transformation du réseau ferroviaire interne avec l'inauguration de deux nouvelles LGV.

Sur cette base, l'objectif principal de cette thèse doctorale est l'évaluation des politiques ferroviaires en Galice, ainsi que la gouvernance de ce moyen de transport dans l'ensemble de la chaîne globale. Malgré les progrès significatifs réalisés ces dernières années, il subsiste une série de déficiences très contrastées, notamment dans sa gouvernance. Ainsi, le rail continue d'occuper une position secondaire. Le manque de dialogue entre les administrations autonomes et l'État espagnol, dans le but de coordonner la planification et la gestion des différents éléments qui composent les transports en commun, est l'un des plus pertinents. De même, les relations et les exigences entre les deux administrations dépendent dans une large mesure du contexte politique dans lequel elles se trouvent. D'où l'utilisation du chemin de fer à des fins politiques.

Dans le même temps, la concentration des efforts sur l'arrivée du TGV a conduit à négliger le modèle conventionnel. Ainsi, un débat important s'est instauré autour de la caractérisation préférentielle du chemin de fer. D'un côté, les partisans d'un système public s'opposent aux tenants d'un système néolibéral, où l'objectif de réduire les coûts, afin d'accroître la rentabilité d'un système ferroviaire. Cette opposition peut aggraver les contrastes territoriaux en Galice, en raison des différences socio-économiques claires entre la façade occidentale et les régions intérieures. Une autre défaut considérable a été le manque de planification avant l'arrivée du TGV dans les villes centrales. Ainsi, dans certaines situations, les nouveaux complexes intermodaux n'ont pas été achevés.

Pour l'analyse de la gouvernance, outre une évaluation chronologique, entre 1981, année où l'autonomie a été obtenue en Galice, et 2021, date de l'inauguration de la nouvelle LGV avec la Meseta, le système ferroviaire galicien a également été étudié à trois échelles spatiales différentes. Tout d'abord, les connexions avec l'extérieur, principalement avec Madrid et l'État voisin du Portugal, ensuite, les connexions internes, où les différences ont été accentuées. D'un côté, le nouvel axe Atlantique entre A Coruña et Vigo, ainsi que le nouvel axe central entre Santiago et Ourense, tranchent par rapport aux autres lignes conventionnelles, revues à la baisse. Enfin, les régions urbaines du Golfo Artabro et des Rías Baixas, comptent chacun plus d'un demi million habitants, constituent une approche métropolitaine d'un système ferroviaire. Pour la préparation de cette thèse de doctorat, une méthodologie diversifiée a été utilisée. Toutefois, la préférence a été donnée aux entretiens qualitatifs avec une série de représentants sociaux. Parmi eux figuraient d'anciens responsables des transports et de la mobilité de la Xunta de Galicia, des dirigeants politiques, des groupes sociaux, ainsi que des employés des compagnies ferroviaires, Renfe-Operadora et Adif.

Mots-clés: gouvernance, aménagement du territoire, politique, ferroviaire, Galice, transport

ABSTRACT

Since the inauguration of the first high-speed line in Spain in 1992, the railway has recovered its image of quality. Thus, its role in transport and mobility has increased considerably. In view of this fact, the different Autonomous Regions, as well as other public administrations, have seen in the high-speed the opportunity to renew an archaic railway system. Due to this issue, electoral promises and political games on transport have characterised the development during the last years. Galiza has been no stranger to this evolution over the last decades. Both in the continuous debates between the two main actors (State and Autonomy), as well as in the profound transformation of the internal railway network with the inauguration of two high-speed lines.

From this, the main objective of this research is the territorial evaluation of railway policies in Galiza, as well as the governance of this means of transports within the general chain as a whole. In spite of the important progress made in recent years, there are still a series of very contrasted deficiencies, especially in its governance. Thus, rail continues to be in a secondary position. The lack of dialogue between the regional and state administrations, with the aim of coordinating the planning and management of the different elements that make up collective transport, is one of the most relevant. Likewise, the relations and demands between both administrations depend to a great extent on the political context in which both of them find themselves. Hence, the use of the railways for political gain.

At the same time, the concentration of efforts on the arrival of the high-speed railway has led to the neglect of the conventional model. In this way, an important debate has arisen around the preferential characterisation of the railway. Among those in favour of a public system, as opposed to the neoliberal one, where the objective is to reduce costs and obtain private profits. This fact may aggravate the territorial contrasts in Galicia, due to the clear socio-economic differences between the western façade and the inland regions. Another considerable shortcoming has been the lack of planning prior to the arrival of the new train in the main cities. Thus, in some situations, new intermodal complexes have not been completed.

For the analysis of governance, in addition to a chronological evaluation between 1981, the year in which self-government was achieved in Galicia, and 2021, when the new high-speed access from the Meseta was inaugurated. The Galician railway system, has also been analysed at three different spatial scales. Firstly, the connections with the exterior, mainly with Madrid and the neighbouring state of Portugal. Subsequently, the internal connections, where the differences have been accentuated. On the one hand, the inauguration of the Atlantic Axis between A Coruña and Vigo, as well as the new central axis between Santiago and Ourense. On the other hand, the remaining conventional lines have been kept to a minimum. Finally, the urban regions of the Golfo Artabro (A Coruña-Ferrol) and the Rías Baixas (Vigo-Pontevedra). Each of these urban areas has more than half a million inhabitants.

For the preparation of this research, a diverse methodology has been used. However, a greater preference was given to qualitative interviews with a series of social representatives, including heads of transport and mobility in the Xunta de Galicia, such as political leaders, social groups, as well as employees of the railway companies, Renfe-Operadora and Adif.

Keywords: governance, spatial planning, policy, railway, Galicia, transport

RESUMEN

Desde la inauguración de la primera línea de alta velocidad en España en 1992, el ferrocarril ha recuperado su imagen de calidad. De este modo, su protagonismo en las políticas de transporte y movilidad ha aumentado considerablemente. Ante este hecho, las diferentes Comunidades Autónomas, así como otras administraciones públicas, han visto en la alta velocidad, la oportunidad para la renovación de un sistema ferroviario arcaico. Debido a esta cuestión, las promesas electorales y el juego políticos a cuenta de los transportes, han caracterizado el desarrollo durante los últimos años. La Comunidad Autónoma de Galicia no ha sido ajena a esta evolución durante las últimas décadas. Tanto en los continuos debates entre los dos principales actores (Estado y Autonomía), como en la profunda transformación en la red ferroviaria interna con la inauguración de dos nuevas líneas de alta velocidad.

A partir de esto, el principal objetivo de esta tesis doctoral es la evaluación territorial de las políticas ferroviarias de Galicia, así como la gobernanza de este medio de transporte dentro de la totalidad de la cadena global. Pese a los importantes avances durante los últimos años, continúan existiendo una serie de deficiencias muy contrastadas, especialmente en su gobernanza. De esta manera, el ferrocarril continúa en una posición secundaria. La ausencia de diálogo entre la administración autonómica y la estatal, con el objetivo de coordinar la planificación y la gestión de los diversos elementos que conforman el transporte colectivo, es una de las más relevantes. Igualmente, las relaciones y reivindicaciones entre ambas administraciones dependen en gran medida del contexto político en el que se encuentran ambas. De ahí el uso del ferrocarril con el fin de obtener un rédito político.

Al mismo tiempo, la concentración de los esfuerzos en la llegada de la alta velocidad, ha supuesto la desatención en el modelo convencional. De esta manera, se ha originado un importante debate en torno a la caracterización preferente del ferrocarril. Entre los partidarios de un sistema público, en contraposición del neoliberal, donde el objetivo es la reducción de los gastos y la obtención de beneficios privados. Este hecho puede agravar los contrastes territoriales en Galicia, debido a las claras diferencias socioeconómicas entre la fachada occidental y las comarcas del interior. Otra considerable deficiencia ha sido la ausencia de planificación previa a la llegada del nuevo tren en las principales ciudades. Así, en algunas situaciones, no se han finalizado los nuevos complejos intermodales.

Para el análisis de la gobernanza, además de una evaluación cronológica entre 1981, año de la consecución del autogobierno en Galicia, hasta el 2021, inauguración del nuevo acceso de alta velocidad desde la Meseta. También se ha analizado el sistema ferroviario de Galicia en tres escalas espaciales bien diferenciadas. En primer lugar, las conexiones con el exterior, principalmente con Madrid y el vecino estado de Portugal. Posteriormente, las conexiones interiores, donde se ha acentuado las diferencias. Por una parte, la inauguración del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo, así como el nuevo eje central entre Santiago y Ourense. Por la otra, el mantenimiento bajo mínimos de las restantes líneas convencionales. Para finalizar, las regiones urbanas del Golfo Artabro y las Rías Baixas. Cada uno de estos espacios urbanos, aglutina a más de medio millón de habitantes.

Para la elaboración de esta tesis doctoral se ha llevado a cabo una metodología diversa. No obstante, se ha otorgado una mayor preferencia a la realización de entrevistas de carácter cualitativo con una serie de representantes sociales, entre ellos se encuentran antiguos responsables de transportes y movilidad en la Xunta de Galicia, como responsables políticos, colectivos sociales, así como empleados de las empresas ferroviarias, Renfe-Operadora y Adif.

Palabras clave: gobernanza, ordenación del territorio, políticas, ferrocarril, Galicia, transporte

RESUMO

Dende a inauguración da primeira liña de alta velocidades en España en 1992, o ferrocarril recuperou a súa imaxe de calidade. De este modo, o seu protagonismo nas políticas de transporte e mobilidade aumentou considerabelmente. Ante este feito, as diferentes Comunidades Autónomas, así como outras administración públicas, viron na alta velocidade, a oportunidade para a renovación dun sistema ferroviario arcaico. Debido a esta cuestión, as promesas electorais e o xogo político a conta dos transportes, caracterizou o desenvolvemento durante os últimos anos. A Comunidade Autónoma de Galiza non foi allea a esta evolución durante as últimas décadas. Tanto nos continuos debates entre os dos principais actores (Estado e Autonomía), como na profunda transformación na rede ferroviaria interna coa inauguración de dúas novas liñas de alta velocidade.

A partir disto, o principal obxectivo desta tese doutoral é a avaliación territorial das políticas ferroviarias de Galiza, así como a gobernanza deste medio de transporte dentro da totalidade da cadea global. Malia os importantes avances durante os últimos anos, continúan existindo unha serie de deficiencias moi contrastadas, especialmente na súa gobernanza. Desta maneira, o ferrocarril continúa nunha posición secundaria. A ausencia de diálogo entre a administración autonómica e a estatal, co obxectivo de coordinar a planificación e a xestión dos diversos elementos que conforman o transporte colectivo, é unha das máis relevantes. Igualmente, as relacións y reivindicacións entre ambas administracións dependen en gran medida do contexto político no que se encontren ambas. De aí o uso do ferrocarril co fin de obter un réditto político.

Ao mesmo tempo, a concentración dos esforzos na chegada da alta velocidade, supuxeron a desatención no modelo convencional. Desta maneira, orixinouse un importante debate en torno á caracterización preferente do ferrocarril. Entre os partidario dun sistema público, en contraposición do neoliberal, onde o obxectivo é a redución dos custos e a obtención de beneficios privados. Este feito pode agravar os contrastes territoriais na Galiza, debido ás claras diferenzas socioeconómicas entre a fachada occidental e as comarcas do interior. Outra considerábel deficiencia foi a ausencia de planificación previa á chegada do novo tren nas principais cidades. Así, nalgunhas situacións, non se finalizaron os novos complexos intermodais.

Para a análise da gobernanza, ademias dunha avaliación cronolóxica entre 1981, ano da consecución do autogoberno na Galiza, até o 2021, inauguración do novo acceso de alta velocidade dende a Meseta. Tamén se analizou o sistema ferroviario da Galiza en tres escalas espaciais ben diferenciadas. No primeiro lugar, as conexións co exterior, principalmente con Madrid e o veciño estado de Portugal. Posteriormente, as conexións interiores, onde se acentuaron as diferenzas. Por unha parte, a inauguración do Eixo Atlántico entre A Coruña e Vigo, así como o novo eixo central entre Santiago e Ourense. Pola outra, o mantemento baixo mínimos das restantes liñas convencionais. Para finalizar, as rexións urbanas do Golfo Ártabro e as Rías Baixas. Cada un destes espazos urbanos, aglutina a máis de medio millón de habitantes.

Para a elaboración desta tese doutoral, levouse a cabo unha metodoloxía diversa. Non obstante, outorgouse unha maior preferencia á realización de entrevistas de carácter cualitativo cunha serie de representantes sociais, entre eles encóntranse antigos responsábeis de transportes e mobilidade na Xunta, como cabezas políticas, colectivos sociais, así como empregados das empresas ferroviarias, Renfe-Operadora e Adif.

Palabras chave: gobernanza, ordenación do territorio, políticas, ferrocarril, Galiza, transporte

AGRADECIMIENTOS

En el momento que decidí iniciar esta investigación, nunca había pensado en las diversas dificultades que se fueron produciendo a lo largo de este período. Después del Grado en Geografía y Ordenación del Territorio, así como del máster, en la Universidad de Santiago de Compostela; el doctorado suponía una nueva meta académica de semejantes características. No obstante, gracias a todo el apoyo recibido por parte de numerosas personas, finalmente, podemos decir que se ha alcanzado el principal objetivo, la elaboración y finalización de la presente tesis doctoral.

En primer lugar, mis dos codirectores, Miguel Pazos Otón y Jean-Pierre Wolff. Mi enorme agradecimiento por vuestra paciencia durante estos años. Así, como vuestra capacidad de sacar tiempo y energía para las diversas tutorías. Igualmente, todas vuestras sugerencias, correcciones, planteamientos, presentación de nuevas metodologías y fuentes de información, transmisión de documentos o artículos de investigación, todo esto me ha ayudado a mejorar notablemente. No solo esta investigación, también en el día a día de manera personal. Han sido muchas horas de tutorías, pero también de cafés, de salidas de campo, de eventos, con debates ajenos al cuerpo principal de la tesis doctoral. La preocupación por mi llegada a Toulouse durante mi estancia de dos años en Francia por parte de Jean-Pierre Wolff, del mismo modo, la palabra mágica con la que cierra los encuentros y correos electrónicos, *courage*. También, los interminables diálogos con Miguel Pazos sobre el futuro de la investigación en Galicia, el papel profesional y técnico de los geógrafos en las políticas de movilidad o las reivindicaciones continuas de los gobiernos locales en torno a la alta velocidad ferroviaria.

En segundo lugar, mi gratitud por la ayuda en labores administrativos a todos aquellos miembros y personal de administración de la *Université de Toulouse – Jean Jaurès*. Especialmente, a los diferentes integrantes del grupo de investigación, LISST y LISST-Cieu. Su muy buena acogida por parte de todos, pese a conocer muy pocas personas antes de instalarme en la *Ville Rose*. Tanto durante la renovación de las inscripciones, como en la resolución de todo tipo de ayudas burocráticas, así como la disponibilidad de un espacio de trabajo en la *Maison de la Recherche*. Del mismo modo, a los pertenecientes a la escuela de doctorado, *TESC*, así como todos aquellos que han dirigido las diferentes sesiones de formación. No puedo dejar de mencionar, tampoco, a los correspondientes del grupo de investigación de Santiago de Compostela, ANTE. Especialmente, porque fuisteis los primeros con los que contacté a la hora de entrar en el mundo de la investigación.

En tercero lugar, me quiero centrar en aquellos profesores universitarios que han participado en esta tesis doctoral. Primeramente, los integrantes del comité de seguimiento realizado en junio del 2019. Este evento ha sido un paso muy importante en la elaboración de esta investigación, y simultáneamente, una experiencia personal muy positiva. Ante esto, mis agradecimientos a Juan Carlos García Palomares de la Complutense de Madrid y Jean Varlet de la *Université de Savoie*. Después, a Elsa Pacheco de la *Universidade do Porto*. No solamente por este evento, sino que también por la hospitalidad durante mi breve estancia en Portugal en mi anterior etapa en la *Universidade de Santiago*.

Con respecto a Philippe Dugot de Toulouse-Jean Jaurès, Geneviève Zembri-Mary de Cergy-Pontoise y Rubén Lois González de Santiago de Compostela, bien es cierto que también formasteis parte de este comité de seguimiento. No obstante, quiero aprovechar, para evitar la repetición de los nombres, mi enorme gratitud por vuestra doble participación en esta investigación. Tanto en el evento pasado, como vuestra respuesta positiva a la invitación para participar como miembros del jurado de esta tesis doctoral. Ante esto, igualmente, muchas gracias a los restantes miembros del jurado por la aceptación a formar parte de este. En este caso, Josefina Cruz Villalón de la Universidad de Sevilla; Maddi Garmendia Antín de la Universidad del País Vasco, y Valérie Facchinetti-Mannone de la *Université de Bourgogne*.

De manera semejante, también quiero expresar mi gratitud a todos aquellos que fueron partícipes durante la tesis doctoral mediante las diversas entrevistas elaboradas. Tanto los representantes políticos de diferentes ideologías, como los empleados ferroviarios o los portavoces de las plataformas cívicas. Del mismo modo, una gran parte del trabajo realizado no sería posible sin vuestro interés desinteresado y la aceptación de mis peticiones para realizar los diálogos y debates. En este grupo de personas que fueron entrevistadas, debo de destacar el apoyo de Xosé Carlos Fernández Díaz. No solamente por su cercanía ante todo aquel que desea conocer e investigar sobre el mundo ferroviario de Galicia. También por la donación personal de sus dos obras sobre este medio de transporte. Además, por el envío de información de carácter cuantitativo, como los horarios de los servicios ferroviarios de décadas pasadas mediante correo postal.

No puedo olvidarme de todas las amistades que han estado a mi lado durante todo este largo tiempo. Por las enormes charlas, por su apoyo continuo para levantar mi ánimo cuando más cerca me encontré de *tirar la toalla*. Igualmente, por encontrar solución a algunas dudas en torno a la legislación autonómica y la comprensión del derecho, Iría Martínez y Sara Martínez. Ante esto, a Sara Villar de Silleda, a Antonio de Porto (ayuda con los SIG), a los compañeros del BNG de Silleda, especialmente a Matías y Toño, a gran parte de los integrantes actuales y pasados del equipo de fútbol de la SD Bandeira; muchas gracias por aguantarme. Del mismo modo, ya con una visión más amplia, a todos aquellos maestros y profesores que me han impartido clase a largo de todo mi recorrido educativo. Desde la etapa preescolar, pasando por los colegios públicos de Merza y A Bandeira, al instituto de Silleda y los correspondientes al período universitario en Santiago de Compostela. Sin todas vuestras lecciones, nunca habría llegado a este punto.

Por último, vou mudar á miña lingua materna para dirixirme aos meus próximos, e consigo, os máis importantes. Os que sempre estivestes aí dende o primeiro e até o último día. Os que vos tocou sufrir dende o máis preto as miñas mudanzas nos estados de ánimo. Non só coa tese, tamén co Deportivo ou na frustración na procura de emprego. Malia todo isto, sempre estivestes ao meu carón. Fostes o meu principal sustento anímico. Por toda esa forza que transmitides, a aprendizaxe diaria e o recoñecemento do traballo constante. Sen vós, nunca tería chegado até este obxectivo. A Mamá e Papá, polo voso esforzo diario. Os meus irmáns que nunca deixan de sorprendeme e que oxalá non perdan nunca cadanseus sorrisos, Denise e Lucas. A miña avoa, Mimi. O meu tío, Genucho. Moitas gracias.

REMERCIEMENTS

Au moment où j'ai décidé de commencer cette recherche, je n'avais jamais pensé aux différentes difficultés qui se sont présentées pendant cette période. Après la licence en géographie et aménagement du territoire, ainsi que le master de l'université de Saint-Jacques-de-Compostelle, le doctorat représentait un nouvel objectif académique aux caractéristiques similaires. Cependant, grâce au soutien reçu de nombreuses personnes, nous pouvons enfin dire que l'objectif primordial, l'élaboration et l'achèvement de cette thèse de doctorat, a été atteint.

Tout d'abord, mes deux codirecteurs, Miguel Pazos Otón et Jean-Pierre Wolff. Je vous remercie infiniment pour votre patience au fil des ans, ainsi que votre capacité à trouver le temps et l'énergie pour les différents accompagnements. De même, toutes vos suggestions, corrections, approches, présentations de nouvelles méthodologies et sources d'information, transmissions de documents ou d'articles de recherche, tout cela m'a permis de m'améliorer considérablement. Non seulement dans cette recherche, mais aussi dans ma vie personnelle au quotidien, il y a eu aussi de nombreuses heures de accompagnement, mais aussi des cafés, des excursions, des événements, avec des discussions en dehors du corps principal de la thèse de doctorat. L'inquiétude de Jean-Pierre Wolff quant à mon arrivée à Toulouse pendant mon séjour de deux ans en France, ainsi que le mot magique avec lequel il clôt nos réunions et nos courriels, *courage*. Sans oublier les dialogues sans fin avec Miguel Pazos sur l'avenir de la recherche en Galice, le rôle professionnel et technique des géographes dans les politiques de mobilité ou les demandes incessantes des gouvernements locaux concernant le train à grande vitesse.

Ensuite, ma gratitude pour l'aide dans les tâches administratives à tous les membres et le personnel administratif de l'Université de Toulouse - Jean Jaurès. En particulier aux différents membres du groupe de recherche, LISST et LISST-Cieu Leur accueil chaleureux, même si je connaissais très peu de gens avant de m'installer dans la Ville Rose. Tant lors du renouvellement des re-inscriptions, que dans la résolution de tout type d'assistance bureaucratique, ainsi que la mise à disposition d'un espace de travail à la Maison de la Recherche. Je tiens également à remercier les membres de l'école doctorale, TESC, ainsi que tous ceux qui ont animé les différentes sessions de formation. Je ne dois pas manquer de mentionner ceux du groupe de recherche de Santiago de Compostela, ANTE. D'autant plus que vous êtes les premières personnes que j'ai contactées lorsque je suis entrée dans le monde de la recherche.

Tout d'abord, je voudrais me concentrer sur les professeurs d'université qui ont participé à cette thèse de doctorat. Tout d'abord, les membres du comité de suivi qui s'est tenu en juin 2019. Cet événement a été une étape très importante dans l'élaboration de cette recherche, et simultanément, une expérience personnelle très positive. Je tiens à remercier Juan Carlos García Palomares de l'Université Complutense de Madrid et Jean Varlet de l'Université de Savoie, ainsi qu'Elsa Pacheco de l'Universidade do Porto. Un grand merci, non seulement pour cet événement, mais aussi pour l'hospitalité dont j'ai fait preuve pendant mon bref séjour au Portugal lors de ma précédente étape à l'Universidade de Santiago.

Quant à Philippe Dugot de Toulouse-Jean Jaurès, Geneviève Zembri-Mary de Cergy-Pontoise et Rubén Lois González de Santiago de Compostela, il est vrai que vous faisiez

également partie de ce comité de suivi. Cependant, je voudrais profiter de cette occasion, pour éviter de répéter des noms, pour exprimer mon énorme gratitude pour votre double participation à cette recherche. Tant dans l'événement passé que dans votre réponse positive à l'invitation à participer en tant que membres du jury de cette thèse de doctorat. Je tiens également à remercier les autres membres du jury d'avoir accepté d'en faire partie. En l'occurrence, Josefina Cruz Villalón de l'Université de Séville, Maddi Garmendia Antín de l'Université du Pays basque et Valérie Facchinetti-Mannone de l'Université de Bourgogne.

De même, je tiens à exprimer ma gratitude à tous ceux qui se sont impliqués au cours de la thèse de doctorat à travers les différents entretiens réalisés. Qu'il s'agisse de représentants politiques de différents partis politiques, d'employés des chemins de fer ou de porte-parole des associations défenseuses du train. De même, une partie considérable du travail effectué n'aurait pas été possible sans votre intérêt désintéressé et votre acceptation de mes demandes pour mener à bien les dialogues et les débats. Dans ce groupe de personnes interviewées, je dois souligner le soutien de Xosé Carlos Fernández Díaz. Non seulement pour sa proximité avec tous ceux qui souhaitent connaître et enquêter sur le monde ferroviaire en Galice, mais aussi pour le don personnel de ses deux livres. En outre, pour m'avoir envoyé par la poste des informations quantitatives, telles que les horaires des services ferroviaires des décennies passées.

Je ne peux pas oublier tous les amis qui ont été à mes côtés pendant cette longue période. Pour les longues discussions, pour leur soutien continu qui m'ont remonté le moral lorsque j'étais sur le point de *jeter l'éponge*. De même, j'adresse mes remerciements à Sara Martínez et Iría Marínez pour m'avoir apporté des solutions compréhensives des lois, Iría Martínez et Sara Martínez. Je tiens également à remercier Sara Villar de Silleda, Antonio de Porto (aide pour le SIG), mes collègues du BNG de Silleda, en particulier Matías et Toño, et de nombreux membres actuels et anciens de l'équipe de football de SD Bandeira ; merci beaucoup de m'avoir supporté. De la même manière, avec une vision plus large, à tous les enseignants et professeurs qui m'ont enseigné tout au long de mon parcours éducatif. Depuis le stade préscolaire, en passant dans les écoles publiques de Merza et A Bandeira, jusqu'à l'école secondaire de Silleda et celles correspondant à la période universitaire de Santiago de Compostela. Sans toutes vos leçons, je n'aurais en aucun cas atteint ce stade.

Enfin, je vais aborder mes prochaines, les plus importantes. Ceux qui ont toujours été là, du premier au dernier jour. Ceux qui ont dû subir mes changements d'humeur. Pas seulement avec la thèse, mais aussi avec le Deportivo ou la frustration dans la recherche d'un emploi. Malgré tout, vous avez toujours été à mes côtés. Vous étiez mon principal soutien émotionnel. Pour toute la force que vous transmettez, l'apprentissage quotidien et la reconnaissance du travail constant. Sans vous, je n'aurais jamais atteint cet objectif. À Mamá et Papá, pour vos efforts quotidiens. À ma sœur et mon frère, qui ne cessent de me surprendre et qui, je l'espère, ne perdront jamais leur sourire, Denise et Lucas. À ma grande-mère, Mimí. À mon oncle, Genucho. Merci beaucoup.

SUMARIO

RESÚMENES.....	5
AGRADECIMIENTOS.....	13
REMERCIEMENTS.....	15
CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN.....	19
CAPÍTULO 2 - OBJETIVOS E HIPÓTESIS.....	23
CAPÍTULO 3 - METODOLOGÍA.....	27
CAPÍTULO 4 – ANTECEDENTES, ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA.....	39
CAPÍTULO 5 – GALICIA, PERIFERIA DE LAS PRINCIPALES REDES DE TRANSPORTES.....	55
CAPÍTULO 6 - LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES DE GALICIA.....	79
CAPÍTULO 7 - LOS PRINCIPALES ACTORES EN LA GOBERNANZA DE LOS TRANSPORTES EN GALICIA.....	147
CAPÍTULO 8 - FUNDAMENTOS HISTÓRICOS DE LA RED ACTUAL DE GALICIA..	181
CAPÍTULO 9 - ETAPA CONTEMPORÁNEA (1981-2021).....	209
CAPÍTULO 10 - PRINCIPALES CONSECUENCIAS DEL FERROCARRIL EN RELACIÓN A LA ORDENACIÓN TERRITORIAL EN LA ACTUALIDAD Y EN EL FUTURO.....	377
CONCLUSIONES.....	453
BIBLIOGRAFÍA.....	461
LISTA DE ACRÓNIMOS Y/O SIGNOS.....	503
ANEXOS.....	505
RÉSUMÉ DE LA THÈSE EN LANGUE FRANÇAISE.....	555
LISTA DE FIGURAS.....	603
LISTA DE TABLAS.....	607
ÍNDICE.....	609

CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN

Desde la inauguración de la primera línea ferroviaria de alta velocidad en España en 1992, el ferrocarril ha recuperado un gran protagonismo en los debates y propuestas en materia de políticas de transporte y movilidad. De hecho, esta acción supuso romper la tendencia de abandono generalizado del ferrocarril como medio de transporte. La universalización del vehículo privado, la mejora progresiva de la red viaria y los nuevos hábitos de movilidad de la sociedad provocaron la pérdida de protagonismo del ferrocarril. De esta manera, la posibilidad de disponer de los nuevos servicios de alta velocidad o semejantes, se convirtió en una de las principales reivindicaciones en las diferentes Comunidades Autónomas. Ante esta situación, Galicia no ha sido ajena a esta tendencia social y política. Después de la finalización de los principales itinerarios de la red viaria, la transformación de las infraestructuras ferroviarias, tanto internas como las que conectan con el exterior, se convirtieron en uno de los objetivos más importantes. Igualmente uno de los principales temas en los debates diarios de la sociedad civil gallega.

En Galicia, por sus características geográficas, un atraso económico en relación con otros territorios de la Península Ibérica y el contexto periférico en la escala europea, las infraestructuras de transporte fueron vistas y definidas como una de las principales soluciones para superar el aislamiento territorial, y consigo, una mejora económica. Desde la consecución del autogobierno autonómico en 1981, y especialmente, a partir de la década de los 1990, la expansión de la red viaria con base en nuevas autovías y corredores de altas prestaciones es uno de los principales orgullos de la Xunta de Galicia. Esta política desarrollista no ha sido cuestionada hasta los últimos años por sus excesos y la gran dependencia del vehículo privado. No obstante, la demanda de actuaciones en el ferrocarril también se produjo debido a la oportunidad de modernización, principalmente en un anticuado medio de transporte que no respondía a las necesidades de los potenciales usuarios.

Simultáneamente, al debate y reivindicaciones muy presentes entre la sociedad civil, pudiendo compararse con la afiliación política o deportiva, existe otra escala donde se producen mayores divergencias. Además de las disputas localistas entre las dos principales ciudades de Galicia, A Coruña (norte) y Vigo (sur), por la definición de las inversiones más cuantiosas, así como por las exigencias por disponer de la misma dotación en infraestructuras que la ciudad rival. Hay que resaltar el desarrollo de las relaciones entre las dos administraciones públicas más importantes; la autonómica, representada por la Xunta de Galicia, y la estatal, simbolizada por el Gobierno Central e igualmente por el Ministerio responsable de las políticas de transporte en cada momento.

Pese a las diferencias y constantes negociaciones entre estos dos actores, existe una unanimidad común entre ellos, la demanda de la alta velocidad a Galicia. Una acción que monopolizó el debate desde el primer día que se dictó una fecha para su entrada en servicio. De este modo, la concentración de los esfuerzos políticos y sociales estaban destinados a un teórico derecho para la construcción de la nueva infraestructura. Por contrapartida, la identificación que se le otorgaron a los nuevos servicios como única acción de modernización, provocó el abandono de otros modelos ferroviarios, igualmente funcionales y fundamentales en la cohesión

territorial. Estos hechos originaron un nuevo debate en torno a qué modelo era el más adecuado para Galicia. Igualmente, una discusión que se alimentaba al mismo tiempo de las diferencias entre el carácter público y los lucros privados. Especialmente, a partir de la crisis económica del 2008 y la puesta en marcha de medidas con el fin de conseguir una mayor austeridad.

Simultáneamente, el acaparamiento de la petición por el deseado tren de alta velocidad, fomentado por un supuesto agravamiento diferencial por su dotación o no, tuvo como resultado la desatención de medidas complementarias. De hecho, pese a la llegada de la alta velocidad a Galicia, existen aún una serie de deficiencias y desafíos en la actualidad. Entre estos, el cambio de ancho de vía (ibérico al europeo), la construcción de los nuevos complejos intermodales en las principales ciudades, las conexiones con los espacios desatendidos o la planificación transversal con otros medios de transporte. Es a partir de la finalización de la construcción de los principales tramos, cuando se comienza a comprobar las diversas deficiencias del sistema de transporte colectivo, y de por sí, del ferroviario.

Ante estas cuestiones relativas a la gobernanza, la presente tesis doctoral quiere diferenciarse de la tendencia generalista presente en el mundo académico y su relación con el ferrocarril, especialmente en España. Donde la alta velocidad ha monopolizado en su mayoría las diversas obras de investigación. Por lo tanto, también se busca una reflexión generalista de toda la red ferroviaria y sus relaciones con otros elementos del sistema global de transporte y el territorio. Del mismo modo, se pretende abrir una nueva vía de estudio, con un mayor enfoque en las cuestiones sociales de la gestión y planificación, así como el papel que debe de cumplir el ferrocarril en las políticas de movilidad y ordenación territorial durante las próximas décadas.

Debido a esta preocupación, una de las principales motivaciones para la realización de esta investigación, viene dado por la escasez de estudios que combinen las políticas ferroviarias con el territorio, y especialmente, desde la disciplina de la geografía. Igualmente, también hay que resaltar la importancia de esta última ciencia social en todo lo relativo al campo de los transportes y la movilidad. Especialmente, porque la Geografía combina conocimientos de diferentes disciplinas, pero con el añadido fundamental del contexto territorial y social. Un hecho que frecuentemente ha sido invisibilizado o infravalorado, tanto desde la sociedad civil como desde otras disciplinas académicas y técnicas.

En lo que respecta a las motivaciones personales y las causas por escoger esta temática, son varias las que podemos enumerar. En primer lugar, la Geografía de los transportes y movilidad siempre ha ocupado un puesto preferente de las numerosas ramas de la Geografía humana. Posiblemente, una de las principales causas deriva de la ocupación profesional de mi padre, el cual ha estado involucrado durante la mayor parte de su vida laboral en el mundo de la construcción de infraestructuras de transporte. Principalmente de autovías, autopistas y las nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad. Tanto en España como en el extranjero.

En segundo lugar, la temática escogida, es decir, la gobernanza del ferrocarril, tiene su origen primario en el trabajo personal de fin de máster, realizado en la Universidad de Santiago de Compostela en el 2015. Este ya había sido dirigido por uno de los codirectores actuales, Miguel Pazos Otón. En este año, se daba por completado uno de los principales hitos ferroviarios en Galicia, la conexión mediante alta velocidad entre A Coruña y Vigo. De este modo, estábamos

ante una materia de investigación muy presente en el día a día en los diversos de comunicación, no solamente por el cumplimiento de tal anhelo, también por los diferentes beneficios que esto conllevaba. Igualmente, existía una contrapartida que era necesario analizar y evaluar.

En un tercer punto, el impacto de los trazados ferroviarios que atraviesan de norte a sur mi comarca de residencia, Deza (Pontevedra). Esta última es un claro ejemplo de la transformación producida durante los últimos años. Por una parte, existe una línea convencional inaugurada a mediados del siglo XX. Sin embargo, se ha producido un continuo deterioro que he vivido personalmente, tanto de los servicios, donde se ha presenciado una reducción de estos, como de las diferentes estaciones, que presentan un estado de abandono. De ahí la nula demanda de este medio y la preferencia por el autobús debido a su mayor oferta (frecuencias, localización de las paradas). Por el contrario, con un trazado muy semejante, se ha materializado la nueva línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago. Pese a esta novedad, no existe ningún punto de acceso a los nuevos servicios. Por lo que el impacto se ha reducido únicamente al paisajístico. De hecho, el trazado de esta nueva infraestructura se dispone a poco más de 20 metros de distancia del hogar de mis padres. De donde se puede controlar con facilidad el paso de los diferentes ferrocarriles a lo largo de la jornada.

Otra cuestión a resaltar es la elección de la Université de Toulouse Jean Jaurès para la elaboración de esta tesis doctoral. Francia siempre ha sido un país muy presente en mi vida. Esto es debido a que fue el destino de emigración de parte de mi familia. Especialmente, mis abuelos maternos. Realizar esta investigación en Toulouse suponía simultáneamente conocer con mayor profundidad la realidad ferroviaria al norte de los Pirineos. Al mismo tiempo, esta oportunidad surgió por las conexiones de Jean Pierre Wolff con el departamento de geografía de Santiago de Compostela. Después de una visita con sus alumnos del máster de transporte de Toulouse a Galicia y Portugal en junio del 2016, me abrió la posibilidad a elaborar la presente investigación de manera conjunta con Miguel Pazos Otón. Hecho que no dudé, principalmente por la oportunidad que suponía estudiar e investigar en el país galo.

A continuación, describiremos los diferentes capítulos que componen la presente obra. Para esto, se pasará directamente a aquellos con mayor cuerpo, ya que como indican sus títulos, los referentes a la metodología (cap.2), objetivos (cap.3) y marco teórico (cap.4), no precisan una descripción sobre sus contenidos. De ahí que el primer apartado a analizar será el correspondiente al capítulo 5. Este tiene como principal objetivo establecer un contexto geográfico de la realidad de Galicia que sirva para comprender el desarrollo de la investigación. Aquí se ha analizado las principales características socioeconómicas de la comunidad autonómica, así como las diversas barreras naturales y como están afectan a los trazados de la red ferroviaria.

Después, el capítulo 6 está centrado únicamente a los diferentes sistemas de transporte presentes en la actualidad. En primer lugar, un profundo análisis de la red ferroviaria, desde las infraestructuras (líneas, estaciones) a los servicios comerciales. Después, la red viaria, las terminales aeroportuarias y los puertos de interés general. Estos tres últimos casos, siempre teniendo en cuenta su relación con el ferrocarril.

Posteriormente, el siguiente capítulo (7) trata la identificación de los principales actores sociales y administrativos involucrados en la gobernanza ferroviaria de Galicia. Después, se evalúa

el proceso legislativo desde la formación del *Estado de las Autonomías* en 1978 y como esto ha afectado al traspaso de competencias entre el Ministerio y las Comunidades Autónomas para la gestión y planificación del ferrocarril. Igualmente, se analizan las vías que dispone la Xunta de Galicia para conseguir una mayor responsabilidad en esta materia.

El capítulo 8 tratará sobre la formación histórica de la red ferroviaria de Galicia, durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX. Con esto, diferenciaremos las principales particularidades que se dieron en nuestro espacio de referencia en relación con otros territorios de la Península. Del mismo modo, explicar los principales inconvenientes que tuvo la formación de los primeros trazados ferroviarios, así como algunos de los proyectos que se llegaron a proponer durante esta etapa.

El capítulo 9 es el de mayor longitud y contenido. Este es un análisis profundo de la gobernanza ferroviaria desde 1981 hasta el 2021. Se ha escogido como punto de partida 1981, ya que se trata del año en el que se aprueba el Estatuto de Autonomía para Galicia, y consigo, el acceso a unas cotas de autogobierno. El 2021 viene por ser el momento en el que se inaugura la mayor parte del nuevo acceso de alta velocidad desde la Meseta. Para una mejor comprensión de este capítulo, se ha decidido dividir en dos principales partes, siendo el año 2000 momento clave en las políticas ferroviarias de España como punto intermedio. Igualmente, cada una de las dos partes estará clasificada en diferentes etapas, ligadas principalmente a la presentación de los sucesivos planes estratégicos de infraestructuras.

Por último, el capítulo 10 recogerá las principales consecuencias de la transformación ferroviaria acontecida en Galicia durante los últimos años. Ante esto, se ha decidido llevar a cabo la evaluación, diferenciando en las tres principales escalas de incidencia, larga distancia o conexiones con el exterior; media distancia/regional y finalmente, las regiones urbanas de Galicia.

Esperamos que esta tesis doctoral contribuya a la apertura de una nueva vía investigadora dentro de la Geografía de los transportes y movilidad. Especialmente, en un momento donde existen diferentes actores involucrados en la planificación de las políticas y medidas. El diálogo fluido y la coordinación entre estos es necesario para conseguir uno de los principales objetivos en la actualidad, el buen funcionamiento del transporte colectivo y que este pueda ser una alternativa de calidad con respecto al vehículo privado.

CAPÍTULO 2 - OBJETIVOS E HIPÓTESIS

A lo largo de la presente investigación, son varios los objetivos que trataremos de conseguir. Ante esto, debemos de diferenciar entre el principal y los sucesivos secundarios. A continuación, entraremos en más detalle con respecto al primario y la hipótesis fundamental de la obra.

Como se ha detallado en la introducción, la recuperación del ferrocarril en España mediante el modelo de la alta velocidad ha provocado una serie de beneficios en la movilidad diaria de las personas. Este hecho se puede comprobar fácilmente en las estadísticas de viajeros y la mayor afluencia en las principales estaciones ferroviarias. No obstante, pese al inicio de una nueva etapa del ferrocarril, existe una serie de deficiencias en la gobernanza de este medio de transporte y su relación con otros elementos del sistema de transporte colectivo que marcarán nuestra hipótesis principal.

En relación con la gobernanza del ferrocarril, queremos demostrar que en Galicia ha sido deficiente, y continúa en esta situación debido a una serie de problemáticas. Igualmente, esto nos lleva a considerar que el ferrocarril, dentro de nuestro espacio de referencia, es un medio de transporte infrautilizado. Pese a su importante y reciente mudanza, existe aún un gran margen de potencialidad y que, de no remediarse, continuará lastrando la cadena global del transporte colectivo.

En primer lugar, parece existir una clara descoordinación entre los principales actores involucrados en la gobernanza de los diferentes sistemas de transporte. Especialmente, entre la Xunta de Galicia y el Ministerio responsable de los transportes. El ente autonómico no ha asumido de manera activa las competencias en materia ferroviaria, por lo que la práctica totalidad de la gestión se encuentra bajo el amparo de la Administración Central. No obstante, desde la Xunta se ha defendido y potenciado un único modelo de vertebración territorial, el autobús. El afán por cubrir la práctica totalidad de la demanda, origina una *pseudo-competencia* con el ferrocarril en una serie limitada de corredores.

Al mismo tiempo, la descoordinación se plasma en la ausencia de diálogo fluido y permanente en la planificación de los diferentes sistemas de transporte colectivo, ya que no existe la puesta en marcha de medidas y políticas conjuntas. En esta situación, se puede diferenciar entre la falta de visión a largo plazo, de la gestión intermodal en la actualidad. Con respecto a esta última, medidas tan simples como la puesta en marcha de una tarificación conjunta o un portal único de información de los diversos servicios (autobús, barco o ferrocarril) no existen en Galicia. En cuanto a la primera, la planificación de cada medio de transporte se realiza de manera individual, sin tener en cuenta otros medios o la evolución de estos. Es así como, por ejemplo, ninguna terminal aeroportuaria dispone de conexión de alta velocidad pese a la disposición próxima del trazado ferroviario.

En segundo lugar, la ausencia de una gobernanza ferroviaria de calidad y propia para Galicia. Esta deriva por dos motivos principales. El primero, la gran reivindicación de la conexión de alta velocidad con la Meseta, dejó de lado otras prioridades a nivel interno. El segundo, las

eternas disputas locales entre el norte y el sur de la región. Especialmente, las dos principales ciudades, A Coruña y Vigo. La rivalidad entre estos dos núcleos también interfiere en la política de transporte colectivo, y en este caso, en el ferrocarril. Los gobiernos locales siempre han priorizado su ciudad antes de un beneficio común para la totalidad de Galicia, o incluso, para su área de influencia más próxima. Estas demandas se aproximan a la siguiente deficiencia.

En tercer lugar, la dimensión política que tienen las decisiones ferroviarias, donde se percibe el predominio de los favores de la clase política antes que las proposiciones técnicas. Desde el inicio de la nueva política ferroviaria a partir del año 2000, la llegada y dotación, especialmente del tren de alta velocidad (TAV, en adelante), se ha convertido en una arma principal en los procesos y programas electorales. Las sucesivas promesas y debates en torno a la finalización definitiva de las nuevas líneas, eclipsaron en gran medida la función de los futuros servicios ferroviarios. Es decir, se le ha otorgado una mayor importancia a la posibilidad de dotación del nuevo tren que a la planificación y gestión comercial posterior. Por ejemplo, pese a que España se ha convertido en uno de los principales referentes de la alta velocidad, ningún aeropuerto internacional dispone de conexión a la nueva red ferroviaria.

Igualmente, el afán por cumplir las promesas políticas, ha sido el germen de graves problemas. Esto ha sido el caso, tras un cúmulo de incidencias, del accidente del 24 de julio de 2013 en Angrois, en las proximidades de Santiago de Compostela. Del mismo modo, no se puede dejar de lado la precariedad que han sufrido los centenares de empleados en la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad en Galicia, donde se han contabilizado varios fallecidos.

En relación con la politización del ferrocarril, también se puede comprobar la falta de una posición objetiva y técnica de los principales partidos políticos. En este punto, se presencia la falta de una posición fija de estos últimos con respecto a las prioridades de la red ferroviaria. En función de si se encuentran en el gobierno, tanto autonómico como estatal, o en la oposición, las demandas son diferentes, mismo contradictorias. Del mismo modo, en algunas situaciones, llegan a reivindicar cuestiones que posteriormente rechazan una vez se encuentran en el ejecutivo.

Por último, sobre las deficiencias de la gobernanza, las prácticas totales de evaluación sobre la base de los resultados económicos a corto plazo, con el fin de cuadrar los resultados presupuestados. Ante esto, los postulados de austeridad, procedentes del neo-liberalismo desde la crisis económica del 2008, han fomentado los análisis en torno a la rentabilidad monetaria de los diversos servicios. No obstante, estos solamente tienen en cuenta la cuestión económica, dejando de lado otras importantes como la social, la ecología o la cohesión territorial. Esto se comprueba de manera semejante en la preferencia autonómica por el autobús ante el ferrocarril, a pesar de las menores prestaciones del primero.

Debido a esta serie de problemáticas, nuestro principal objetivo es la evaluación de las sucesivas políticas ferroviarias en Galicia desde la instauración del Estatuto de Autonomía en 1981 hasta la actualidad (2021). En este análisis se diferenciará en tres escalas diferentes. Por una parte, la que mayor atención acogió por parte de los dos principales entes administrativos, la larga distancia. Esencialmente, la conexión con Madrid, al tratarse de la capital estatal. En segundo lugar, la vertebración interna de la comunidad autónoma de Galicia, donde se ha producido una importante transformación, con la construcción de dos líneas de alta velocidad internas. Por

último, la escala urbana o metropolitana. A pesar de que la atención durante las últimas décadas se ha centrado en el nuevo modelo de alta velocidad, el ferrocarril también es clave en el funcionamiento de las áreas urbanas y sus respectivas zonas de influencia más próximas.

Simultáneamente, dentro de la evaluación de las políticas en las diferentes escalas territoriales, el objetivo es llegar a demostrar si el impacto del ferrocarril ha sido diferente entre estas. Si bien, en las conexiones con la Meseta se han mejorado sus prestaciones, no ha acontecido lo mismo con otros territorios limítrofes de la región, como Portugal y Asturias. Con respecto a la escala media, una de nuestras hipótesis es que las actuaciones en Galicia han provocado una mayor disparidad territorial, entre la fachada occidental (A Coruña y Pontevedra) con mejores índices socioeconómicos y las provincias orientales (Lugo y Ourense).

Después de esta acción, podemos centrarnos en otra cuestión fundamental de esta investigación. Aquí se trata de demostrar que la política de transporte en Galicia se basa en su mayoría en la construcción y dotación de nuevas infraestructuras de transporte. Por lo tanto, en primer lugar, existe una desatención a las medidas relativas de movilidad y accesibilidad. En un segundo punto, la falta de un mayor diálogo entre los diferentes actores provoca la ausencia de una política global en el sistema de transporte colectivo. Por consecuencia, el ferrocarril, pese a sus mejoras recientes, continúa en una posición secundaria y de infrautilización en el reparto modal.

Con respecto a los objetivos secundarios de esta tesis doctoral, en primer lugar, nos planteamos analizar la situación actual y la evolución de las principales características de la red ferroviaria. También nuestro objetivo es una identificación de sus diversos elementos dentro del sistema global de transportes. Igualmente, analizar la construcción de las primeras líneas ferroviarias en Galicia durante el siglo XIX e identificar las posibles similitudes con la planificación actual.

En segundo lugar, caracterizar los diferentes elementos del sistema de transporte de Galicia, además del ferrocarril, es decir, la red viaria, las terminales aeroportuarias y los puertos marítimos. De esta manera, poder evaluar las relaciones existentes entre estos y el ferrocarril. Con esto, determinar si estamos ante buenas prácticas de intermodalidad o la toma de decisiones de manera sectorial provoca anomalías para el buen funcionamiento del sistema de movilidad.

En tercer lugar, en relación con uno de los objetivos principales (análisis de las responsabilidades de las diferentes administraciones públicas) queremos establecer cuáles son las diferentes vías de acción que puede desempeñar la administración autonómica en relación con el ferrocarril. Del mismo modo, valorar cuáles son las ventajas e inconvenientes de cada una de estas.

El cuarto objetivo secundario y último en esta clasificación, es recoger las ideas y opiniones de los diversos actores sociales. Especialmente de aquellos que no disponen de una responsabilidad directa en el sistema de transportes colectivos, como las plataformas defensoras del ferrocarril, asociaciones ecologistas, sindicatos u otros entes públicos.

CAPÍTULO 3 - METODOLOGÍA

El proceso que se ha llevado a cabo para la elaboración de la presente investigación, se caracteriza principalmente por el empleo de diferentes técnicas. De este modo, se aplica una metodología diversa. En este caso se ha conjugado desde entrevistas directas con una serie de representantes políticos y de actores sociales (plataformas de usuarios, sindicatos, grupos institucionales), como el análisis y evaluación de los diferentes planes y documentos estratégicos redactados y expuestos por las principales administraciones públicas. Simultáneamente, en el momento que describiremos las diversas fuentes de información empleadas a lo largo del período transcurrido, diferenciaremos entre aquellas de índole primaria y las secundarias.

Igualmente, antes de entrar en la explicación con mayor detalle de las fuentes de información, queremos destacar, en un primer momento, las dificultades encontradas durante la elaboración de la presente obra. Con esto nos referimos esencialmente a la ausencia de una financiación externa a lo largo del tiempo de elaboración de esta investigación. Un hecho que permitiría centrarse a tiempo completo. A pesar de que la falta de este beneficio supone un importante hándicap, ya que frecuentemente se han compatibilizado actividades laborales de otra tipología con respecto a la academia. Finalmente, el esfuerzo diario y la motivación necesaria permitieron superar esta importante barrera.

No obstante, también es necesario tener en cuenta que la limitación de una hipotética ayuda económica, ha disminuido principalmente el trabajo y visión en el campo (excursiones o visitas a diferentes puntos de Galicia). Igualmente, el impacto producido durante la crisis sociosanitaria producida a partir del Covid-19. Especialmente, a lo largo de los primeros meses de confinamiento (marzo, abril y mayo del 2020). Posteriormente, las restricciones ordenadas desde la Administración Autonómica limitaron considerablemente los movimientos externos de los límites municipales de residencia. Esto no solo fue un obstáculo para posibles desplazamientos, también para la realización de diversas entrevistas. Estas últimas tuvieron que ser realizadas por diferentes vías, especialmente, las llamadas telefónicas o videoconferencias.

A continuación describiremos las principales fuentes de información empleadas. En primer lugar, nos centraremos en las primarias. Estas son las que están elaboradas y tratadas originalmente por el propio investigador. En la presente obra, han sido esencialmente las entrevistas a los diversos actores sociales involucrados en la gobernanza del ferrocarril en Galicia. La principal característica de estas en común ha sido su carácter cualitativo. Sin embargo, debido a los diferentes contextos que presentaban la mayoría de estos, la estructura o cuestiones principales, al igual que los medios de comunicación empleados, han sido diversos. Como ya se ha citado en el anterior párrafo, la pandemia del Covid-19 supuso un importante cambio a la hora de elaboración de los diferentes encuentros. En la etapa previa a la crisis sanitaria, las entrevistas habían sido totalmente presenciales, mientras que posteriormente, a distancia.

Son varios los motivos principales por los cuales se ha priorizado el uso de las entrevistas cualitativas como principal fuente de información en esta tesis doctoral. En primer lugar, las respuestas de las diferentes preguntas abiertas. De este modo, el interlocutor dispone de la

libertad absoluta para exponer sus réplicas, tanto en duración como en contenido. Al mismo tiempo, las preguntas son de diferente tipología. En este caso, descriptivas, donde se procura una información; estructurales, más centradas en el cómo y cuándo ocurrieron ciertos episodios; y por último, las reflexivas, con un mayor énfasis en la opinión. Simultáneamente, al tratarse de un encuentro, la entrevista se acaba tornando en un debate sobre las principales cuestiones o temas a tratar. Igualmente, al evolucionar hacia un contexto más amistoso que un interrogatorio, pueden surgir nuevas reflexiones con el paso de la actividad. Especialmente, en aquellas semi-estructuradas y con un guion más flexible.

Otra de las ventajas de las entrevistas cualitativas, es que no se trata de una muestra social. En este caso, se ha decidido, previa identificación de los principales actores, realizar los encuentros con la mayoría de estos. Especialmente con los principales (administraciones públicas, antiguos cargos políticos, responsables de los entes ferroviarios). Para otorgar un mayor valor a esta metodología, las entrevistas cualitativas son totalmente originales y no se pueden replicar en un futuro. A diferencia de un cuestionar, con un listado de preguntas y respuestas establecidas, que se podrían repetir con el paso de los años. El contenido de las entrevistas realizadas es inédito. No obstante, en un posterior contexto, se pueden suceder estos mismos encuentros con cierta aproximación al contenido ya recogido en la presente investigación.

A continuación ofreceremos todos los detalles metodológicos de las entrevistas realizadas. Pero antes (ver tabla 1) presentaremos la relación de personas entrevistadas, ordenadas por la fecha de realización del encuentro, y el tipo de entrevista. Hemos añadido también la afiliación o cargo principal por el cual nos hemos dirigido. Esta filiación se refiere a la fecha en la que efectuamos la entrevista, pudiendo mantenerse o no en la actualidad.

	Fecha de la entrevista	Nombre	Afiliación/Cargo	Tipo de entrevista	Lugar
1	02-11-2017	Alberto Martínez Atienza	Jefe de Área Comercial Renfe Viajeros.Galicia.	Semi-estructurada	A Coruña
2	14-12-2017	David Reínero González	Periodista del diario digital Praza Pública. Especializado en política y transportes.	Semi-estructurada	Santiago de Compostela
3	16-02-2018	Juan Cutrín Martínez	Jefe de Estaciones en Galicia - Adif	Estructurada	Santiago de Compostela
4	21-02-2018	María José Caride Estévez	Conselleira de Política Territorial en la Xunta de Galicia (2005-2009) PSOE	Estructurada	Vigo
5	28-02-2018	Ignacio Maestro Saavedra	Director Xeral de Mobilidade en la Xunta de Galicia desde 2017. PP	Estructurada	Santiago de Compostela
6	06-03-2018	Miguel Domingo Rodríguez Bugarín	Director Xeral de Mobilidade en la Xunta de Galicia (2009-2013). Catedrático de ferrocarriles en la UDC.	Semi-estructurada	A Coruña

7	16-03-2018	Xosé Carlos Fernández Díaz	Autor de dos libros sobre el tren en Galicia.	Semi-estructurada	Silleda
8	21-03-2018	Javier Pérez López	Jefe de la línea ferroviaria Madrid-Galicia y la conexión con Portugal-Renfe Operadora	Estructurada	Ourense
9	26-03-2018	Manuel Lafuente y Cándido Rodríguez	Promotores de la Variante de Cerdedo. Sindicato UGT	Semi-estructurada	Vigo
10	27-03-2018	Francisco Rodríguez Sánchez	Exdiputado en el Parlamento de Galicia y el Congreso de los Diputados.. BNG	Semi-estructurada	Santiago de Compostela
11	09-04-2018	Miembros de AVAFT	Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías	Semi-estructurada	Redondela
12	04-11-2020	José Manuel Carballo	Plataforma Lugo...non perdas o tren	Semi-estructurada	Vía telefónica
13	05-11-2020	Adela Figueroa Panisse	Portavoza de la asociación ecologista ADEGA	Semi-estructurada	Vía telefónica
14	10-11-2020	Alberto Díaz	Sindicato CGT Portavoz de Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e as Mariñas	Semi-estructurada	Vía telefónica
15	25-11-2020	Celso Luis Delgado Arce	Diputado en el Congreso de los Diputados desde el 2000. Presidente de la Comisión de Fomento (2012-2015). PP	Semi-estructurada	Vía telefónica
16	30-11-2020	Xoán Vázquez Mao	Secretario general del colectivo transfronterizo Eixo Atlántico	Semi-estructurada	Vídeo-llamada
17	30-11-2020	Gregorio Bermejo	Representante de la sección ferroviaria del sindicato CCOO	Semi-estructurada	Vía telefónica
18	03-12-2020	Miguel Fernández	Sindicato Ferroviario-Intersindical	Semi-estructurada	Vía telefónica
19	11-12-2020	Jaime Luis López Vázquez	Secretario general de la Confederación de Empresarios de Lugo	Semi-estructurada	Vídeo-llamada
20	17-12-2020	Agustín Hernández Fernández de Rojas	Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas en la Xunta de Galicia (2009-2014). PP	Semi-estructurada	Vídeo-llamada
21	18-12-2020	Beatriz Bascoy Maceira	Alcaldesa de Moeche (BNG) Portavoza principal de ayuntamientos afectados en la línea del antiguo FEVE.	Semi-estructurada	Vía telefónica

22	27-12-2020	Jairo Orjales	Portavoz de la plataforma Pola defensa do ferrocarril Ferrol-Ribadeo	Semi-estructurada	Vía telefónica
23	28-12-2020	Ethel María Vázquez Mourelle	Conselleira de Infraestruturas e Mobilidade en la Xunta de Galicia (2014 – actualidad). PP.	Estructurada	Por escrito y llamada posterior.
24	28-12-2020	Manuel Casanova	Portavoz de la plataforma Neste tren cabemos todxs (Monforte)	Semi-estructurada	Vía telefónica
25	18-03-2021	Iago Domínguez	Gerente del Clúster de Logística de Galicia	Semi-estructurada	Vía telefónica
26	20-03-2021	Isabel Pardo de Vera Posada	Presidenta de Adif (2018-2021)	Estructurada	Por escrito
27	25-03-2021	Alberto Varela Pérez	Presidente de la Federación Galega de Municipios e Provincias.	Estructurada	Por escrito
28	05-05-2021	Sergio Vázquez Torrón	Secretario General de Infraestructuras (2020-2021)	Estructurada	Por escrito

*Tabla 1 – Relación de entrevistas realizadas
Elaboración propia.*

Antes de entrar en detalle en las circunstancias de las entrevistas realizadas, explicaremos las principales características de las diversas entrevistas (duración, vía de contacto, grabación de audio, transcripción de estas, software empleado en las videollamadas, lugar de realización, tipología).

En primer lugar, con respecto a la duración, la mayoría de las entrevistas realizadas, tanto físicamente como por vía telefónica, han tenido una extensión entre los 60 y los 90 minutos. Solamente en una ocasión, la efectuada al actual *director xeral de Mobilidade*, Ignacio Maestro Saavedra, se nos impuso una limitación máxima de 30 minutos, debido a motivos de agenda institucional. En otras tantas, se había impuesto un tiempo máximo de 2 horas. Sin embargo, en ningún momento se ha excedido este límite. Sobre las que se hicieron por escrito, envío previo de las preguntas, no tenemos constancia del tiempo necesario empleado por los entrevistados.

Con respecto a la vía de contacto, en su mayoría se ha empleado el correo electrónico. No obstante, cabe diferenciar diversas vías empleadas. Cuando ya se conocía de antemano la persona a la que se quería realizar la entrevista, casos por ejemplo de los antiguos *conselleiros* de Política Territorial en la Xunta de Galicia, María José Caride y Agustín Hernández, se demandó a la entidad pública en la que se encuentran en la actualidad (Ayuntamiento de Vigo y *Consello Social e Económico de Galicia*, respectivamente) la posibilidad de realizar dicho encuentro. Asimismo, esta fue la vía empleada con los actuales responsables del área de transporte en la Xunta de Galicia, Ethel Vázquez e Ignacio Saavedra, donde se contactó directamente con la *Consellería de Infraestruturas e Mobilidade* (CIM, en adelante).

En los diferentes correos electrónicos se suministraba toda nuestra información personal. De esta manera, otros ejemplos, como el *secretario xeral* del Eixo Atlántico del Noroeste Peninsular, Xoán Vázquez Mao, aprovechó nuestros datos de contacto para establecer una llamada telefónica y buscar una fecha para realizar la entrevista. En otras situaciones, algunos de las personalidades disponen de un correo electrónico disponible de manera pública. De este modo, la primera comunicación se estableció sin intermediarios. Es así como se ha contacto con el diputado en el Congreso, Celso Luis Delgado Arce o, el catedrático de la Universidade de A Coruña, Miguel Rodríguez Bugarín.

Por el contrario, si la meta era realizar una entrevista con un representante de un colectivo determinado, se enviaba un correo demandado nuestro objetivo, sin ser conocedores de la persona a entrevistar. Otra vía, de no disponer correo electrónico o página web, era el uso de las propias redes sociales, caso por ejemplo de Facebook. En determinadas situaciones, la respuesta podía ser de manera idéntica, donde se procuraba llegar a un acuerdo para decretar una hora y vía de comunicación determinada. Así como quien efectuaba dicha llamada telefónica o el software empleado en la videollamada. En este último caso, era el entrevistado el que decidía el programa (*Zoom, Microsoft Teams*).

En otros casos, los entrevistados se adelantaban gracias a nuestra información personal y establecían una llamada telefónica sin previo aviso. No obstante, estas llamadas se produjeron en su totalidad en nuestra residencia, por lo que se dispuso de manera rápida de las herramientas para la toma de notas (ordenador y libreta). En cambio, ante esta falta de planificación, solamente en una ocasión fue posible obtener una grabadora para registrar el intercambio. Esta fue la entrevista con el diputado, Celso Delgado. Después de enviarle un correo electrónico con nuestra información, y posterior respuesta de agradecimiento por parte de este, pasadas dos semanas, realizó una llamada en horario de tarde para presentarse en primer lugar y preguntarnos si era posible realizar la entrevista en aquel momento.

En cuanto a aquellas personalidades que fueron entrevistas por escrito (Ethel Vázquez, Isabel Pardo de Vera, Sergio Vázquez Torrón y Alberto Varela) el motivo principal de emplear esta vía, fue la imposibilidad de encontrar un hueco en sus agendas institucionales para nuestra entrevista. En el caso de la actual *conselleira de Infraestruturas e Mobilidade*, Ethel Vázquez, nos contactó telefónicamente desde su oficina de trabajo una vez que respondió a la batería de preguntas. Esta acción fue aprovechada por esta última para aclararnos las dificultades en la gobernanza de los transportes colectivos en Galicia.

Además, de todas las acciones y medidas que habían llevado a cabo durante los últimos seis años gracias a un equipo multidisciplinar del que hizo alarde (ingenieros de caminos, economistas y letrados). Igualmente, la *conselleira* planteaba dudas en relación con algunas preguntas. Ante esto, se le explicó las diferencias que existían entre España y otros estados europeos con respecto a la regionalización ferroviaria. Del mismo, este encuentro sirvió para exponer que desde el campo de la investigación geográfica, también se estudia, analiza y evalúan los diferentes sistemas de transporte y su relación con el territorio.

En otros casos, conseguimos entrevistar a nuestros interlocutores gracias a la mediación de terceras personas, que nos facilitaron su contacto, hablando previamente con ellas. Esto fue

especialmente útil en el caso de personas con agendas muy ocupadas o a las que no conocíamos previamente. Ante esto, nuestro primer contacto ha sido mediante llamada telefónica, mensajería instantánea o correo electrónico.

En un tercer punto, la mayoría de las entrevistas realizadas, tanto físicamente como telefónicamente, fueron grabadas, previa petición. Para esto, se ha empleado, en un primer momento, una de las aplicaciones disponibles en los teléfonos móviles. Luego, mediante un software de ordenador, *Audacity*. De esta manera, el archivo sonoro ya quedaba registrado directamente en la computadora. Aquellas entrevistas que no han sido grabadas, simplemente lo fueron por hacerse en un momento sin planificación. Solamente una persona nos ha denegado la posibilidad de grabar la entrevista. En relación con las transcripciones de las diversas entrevistas, la práctica mayoría de estas fueron efectuadas de manera manual. De este modo, el acceso a la información se realiza de manera directa, sin tener que hacer uso del archivo sonoro en la búsqueda de las referencias más importantes.

Con relación al lugar de las entrevistas, como ya se hizo mención, la pandemia del Covid-19 nos obligó a un importante cambio. A partir del inicio de la crisis sanitaria, los intercambios fueron realizados mediante llamadas telefónicas o videoconferencias. Sin embargo, las entrevistas anteriores al 2020 fueron efectuadas en diversas situaciones y contextos. La gran parte de estas se hicieron en el despacho u oficina personal del entrevistado. Por ejemplo, en el caso de María José Caride, tuvimos que desplazarnos hasta la sede de la gerencia de urbanismo del ayuntamiento de Vigo. Este encuentro tuvo que ser paralizado en el intermedio debido a los actos marcados en la agenda política. No obstante, se pudo continuar con la entrevista una hora después. Otra situación semejante ha sido la entrevista con Ignacio Saavedra en su oficina administrativa en el complejo de San Caetano, en Santiago de Compostela (sede administrativa principal de la Xunta de Galicia).

Un hecho diferenciador fue con la asociación, AVAFT, en Redondela. Estos disponen de un amplio local en la propia estación de Redondela-Galicia. De manera semejante con respecto a instalaciones ferroviarias fueron las entrevistas con los responsables de los servicios de Media Distancia y Larga Distancia de Renfe-Operadora, en las estaciones de A Coruña y Ourense, respectivamente. Igualmente, con el interlocutor del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif, en adelante) en la terminal de Santiago de Compostela.

Por último, la tipología de la entrevista. Para esto se ha diferenciado entre aquellas con una estructura bien definida y con una serie de preguntas detalladas (especialmente para las que se realizaron por escrito). Además, en aquellas situaciones donde se había establecido de un tiempo máximo para la realización de la entrevista, se decidió que era más importante concretar de manera adecuada las preguntas.

Por el contrario, las semi-estructuradas han sido las más empleadas a lo largo de los diversos encuentros. A diferencia de las anteriores, en este caso disponemos de un guion con una serie de temas o eventos importantes a desarrollar. Así, gracias a la diferencia del contexto, el diálogo entre los interlocutores permitió profundizar algunas temáticas que podrían surgir a lo largo del encuentro. Entre las preguntas que se han realizado a las plataformas defensoras del tren, podemos destacar algunas como, *¿por qué surge este colectivo?*; *¿cuál es vuestro principal objetivo?*;

¿con qué administración tenéis un diálogo fluido y con cual no?; ¿cuál es vuestra opinión sobre la ausencia de competencias directas por parte de la Xunta?; ¿qué futuro creen que tendrán los servicios ferroviarios en el rural, a corto como a largo plazo?. Del mismo modo, otras por el estilo, ¿qué soluciones proponéis?, ¿cuál es la problemática?, ¿cuándo comienzan estas?, ¿qué opinan del anuncio u opinión del Gobierno Central/ Autonómico?.

En anexo adjunto, hemos incluido algunas transcripciones de dichas entrevistas¹. En este caso, se ha añadido el contenido de los encuentros con las personalidades más relevantes de esta tesis doctoral. Como consecuencia, los tres *conselleiros* de la Xunta de Galicia, María José Caride Estévez, Agustín Hernández Fernández de las Rojas y Ethel Vázquez. Igualmente, la relativa al actual *director xeral de Mobilidade*, Ignacio Maestro Saavedra. Las transcripciones están redactadas en gallego, ya que las entrevistas se realizaron en este idioma.

En lo que se refiere a la elección de los diferentes actores sociales, se ha priorizado por aquellos que tengan como principal espacio de acción la comunidad autónoma de Galicia. Principalmente, los responsables políticos en la área de transporte y movilidad en el gobierno autonómico. Para esto, nos hemos dirigido a los últimos tres cargos de la *Consellería* de la Xunta de Galicia con relación directa a esta temática de gestión pública desde el 2005. Estos son: María José Caride del *Partido dos Socialistas de Galicia*² (PSdG, en adelante), que desde el 2015 ocupa la concejalía de urbanismo en la ciudad de Vigo. Por lo que también nos ha ofrecido su visión sobre las conexiones ferroviarias en el ayuntamiento más populoso de la región.

Su sucesor en el cargo, Agustín Hernández del Partido Popular de Galicia³ (PPdG, en adelante), y que actualmente es el presidente del *Consello Económico e Social de Galicia*, un organismo consultivo de la Xunta de Galicia. Por último, la actual referente, Ethel Vázquez. La ausencia de sus predecesores viene dado por la imposibilidad de establecer un contacto. Antes de María José Caride, fue hasta abril del 2022 el presidente autonómico, Alberto Núñez Feijóo, el que ocupó dicho puesto de manera breve. Previamente, Xosé Cuíña Crespo fue la cabeza visible de *Política Territorial* durante 13 años consecutivos (1990-2003). No obstante, en el 2007 se produjo su fallecimiento.

Con respecto al puesto de *director xeral de Mobilidade*, al que podemos considerar como el número 2 en la *Consellería*, se ha contactado con el que ostenta desde el 2017 este cargo, Ignacio Maestro. A mayores, también con Miguel D. Rodríguez Bugarín (2009-2013). Este último, además de este cargo político, es uno de los principales referentes en el campo ferroviario de Galicia, ya que se trata del Catedrático de Ferrocarriles de la Universidade de A Coruña. A diferencia del cargo anterior, el referente a la dirección de movilidad ha sido un puesto con mayor inestabilidad. De hecho, desde la llegada de Alberto Núñez Feijóo a la presidencia autonómica en el 2009, el número de personas en este cargo ha sido de 4, por las 2 en la *Consellería*.

Además de estos cargos referentes de la Administración autonómica, hemos querido conocer la visión y opinión de otros miembros de formaciones políticas. Primeramente, Francisco Rodríguez, exdiputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG, en adelante), tanto en el Parlamento de Galicia como en el Congreso de los Diputados. Este era una de las principales referencias en defensa del ferrocarril, así como en las reivindicaciones gallegas durante la década

1 Ver anexo - 1

2 PSdG es la federación del PSOE (Partido Socialista Obrero Español) en Galicia.

3 PPdG es la denominación del PP (Partido Popular) en Galicia.

de los 1990 y los 2000. Por otro lado, Celso Delgado, del PP y diputado por la provincia de Ourense en el Congreso de los Diputados de Madrid desde el 2000. Al igual que el anterior, también se ha especializado en todo lo referente a las infraestructuras de transporte. Durante 3 años fue presidente de la Comisión de Fomento del propio Congreso de los Diputados.

Por último, en relación con otros cargos políticos, también hemos nos hemos encontrado con el actual presidente de la FEGAMP (*Federación Galega de Municipios y Provincias*), Alberto Varela (PSdG); el exsecretario general de infraestructuras en el Gobierno Central, Sergio Vázquez Torrón; y la alcaldesa del ayuntamiento de Moeche (A Coruña), Beatriz Bascoy (BNG). En este caso, la principal justificación viene dado porque se trata de la portavoz más destacada en el conflicto de desmantelamiento que existe en torno a la línea ferroviaria del antiguo ente de los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (en adelante, FEVE).

En consideración a los actores vinculados directamente con las operaciones ferroviarias, se ha contactado tanto con representantes de la principal empresa pública, Renfe-Operadora; como de la gestora de las infraestructuras, Adif. En referencia a la primera, se ha diferenciado entre las operaciones internas que se llevan a cabo en Galicia. Ante esto, el encuentro ha sido en las oficinas correspondientes en la estación de A Coruña con Alberto Atienza y parte de su equipo. La gestión de los servicios comerciales (exentos de subvención pública) entre Galicia y Madrid, así como el único enlace con Portugal, es la que gestiona Javier Pérez desde la estación de Ourense. Con respecto a Adif, los encuentros han sido con el responsable del servicio de estaciones en Galicia, Juan Cutrín, y con la expresidenta de la entidad, Ana Pardo de Vera. Esta última con el objetivo de conocer con mayor profundidad el funcionamiento y la organización de este ente público.

En cuanto a agentes sociales externos a la gestión directa en el ferrocarril, entre los más destacados están los sindicatos. Tanto los genéricos como los específicos a este campo. Para esto, hemos seleccionado aquellos que tienen una mayor relación con este medio de transporte dentro de nuestro espacio de estudio. Es así como se han realizado encuentros con portavoces de diferentes organizaciones, como la CGT (Confederación General del Trabajo); CCOO (Comisiones Obreras), el Sindicato-Ferroviario Intersindical y la UGT (Unión General de Trabajadores). Con respecto a estos últimos, el diálogo se ha centrado mayoritariamente en la toma de decisiones surgidas a finales de los 1990 y principios de los 2000, y que han derivado en el actual mapa ferroviario de Galicia.

Después de los sindicatos, nos encontramos con las diversas plataformas cívicas que existen en la actualidad en Galicia y que se caracterizan por la defensa del ferrocarril convencional. Igualmente, expresan una denuncia ante el progresivo desmantelamiento de este modelo ferroviario, por contrapartida al de alta velocidad. En la actualidad están vigentes 4 plataformas de esta temática, *Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e as Mariñas* que procura la implantación de un sistema de cercanías entre las ciudades de A Coruña y Ferrol; *Pola defensa do ferrocarril Ferrol-Ribadeo* en la línea de ancho métrico que estaba gestionada por la antigua operadora FEVE; *Plataforma Lugo...non perdas o tren* como denuncia de la situación generalizada en la provincia de Lugo; y por último, *Neste tren cabemos todxs* con base en la comarca de Lemos (Lugo). En este último grupo, también añadiremos al colectivo de Redondela, AVAFT

(Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías). A diferencia de los anteriores, estos se caracterizan más por la defensa y divulgación del patrimonio ferroviario.

Otros grupos importantes son los *lobbys*. En este, uno de los más destacados en Galicia es el *Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular*, una agrupación de ciudades y gobiernos locales de la región y el norte de Portugal. Este organismo ha editado durante los últimos años una serie de documentos e informes relacionados directamente con el ferrocarril, como veremos más adelante. La agrupación de empresarios es otro colectivo relevante. No obstante, solamente se ha obtenido una respuesta positiva por parte de la correspondiente a la provincia de Lugo. En relación con la logística, en los últimos años se ha creado el Clúster de la Logística, que pretende aglutinar a todas aquellas empresas involucradas en esta rama económica. Por último, dentro de este grupo secundario, está el principal colectivo ecologista de Galicia, *Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza* (ADEGA, en adelante).

Para acabar en relación con entrevistas realizadas, aquellas que se han dirigido a título personal a personas que investigan en torno al sistema ferroviario de Galicia durante las últimas décadas. En el caso de Xosé Carlos Fernández Díaz, autor de dos libros sobre el ferrocarril de Galicia y frecuente colaborador en los medios de comunicación. También, el periodista David Reinero, del diario digital Praza Pública y que ha evaluado el desarrollo de infraestructuras de transporte, así como un gran seguimiento a las causas políticas del accidente de Angrois del 2013.

Dentro de las fuentes de información primarias, también es necesario mencionar el trabajo externo. En este caso, a pesar de que como ya hemos mencionado sobre las limitaciones, sí que se ha realizado una evaluación de la situación actual. Es así como se han visitado las principales estaciones ferroviarias de Galicia, principalmente aquellas localizadas en el Eje Atlántico. Del mismo modo, otras secundarias, que bien se han construido recientemente, o aquellas que han sufrido el abandono tras la reducción de servicios o el levantamiento de las vías ferroviarias. Igualmente, se han llevado a cabo desplazamientos en ferrocarril para comprobar *in-situ* el contexto de hoy en día.

Con respecto a las demás fuentes de información, se hará una distinción entre la información de carácter cuantitativo de la cualitativa. Durante los primeros meses de esta investigación, uno de los objetivos marcados había sido la evaluación del impacto del nuevo servicio ferroviario en la movilidad de la población en Galicia. Ante esto, era clave el análisis de las diferentes matrices origen-destino y su evolución. Especialmente, para comprobar si la inauguración de los nuevos tramos de alta velocidad repercutía en la movilidad y las relaciones entre los principales núcleos de población. Sin embargo, pese a obtener una primera respuesta afirmativa desde las oficinas administrativas de Renfe-Operadora de A Coruña y Ourense, las cuales llegaron a ofrecerse de intermediarias.

Finalmente, no ha sido posible obtener la información demandada debido al futuro proceso de liberalización y la entrada de nuevos competidores. La respuesta por parte de la operadora ferroviaria fue la posibilidad de que desde nuestra posición podíamos elaborar informes y/o estudios de mercados para terceras compañías interesadas en el mercado ferroviario

de Galicia⁴. Por lo tanto, estamos ante una política de *secreto comercial*. Esto se diferencia de AENA⁵ (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) que publica toda esta información con total transparencia en su portal.

Debido a esto, las estadísticas referentes a las estaciones ferroviarias han sido suministradas por el administrador de las infraestructuras, Adif. No obstante, solamente representan la totalidad de viajeros anuales y su diferencia interna con relación al servicio ferroviario empleado (Feve, Media Distancia y Larga Distancia). Aunque no podemos obtener las relaciones de movimientos entre las principales estaciones, la evolución de las estadísticas tratadas (desde el 2005), nos muestran una aproximación a la evolución de los posibles impactos o medidas llevadas a cabo.

De manera semejante acontece con los horarios antiguos de los diferentes servicios prestados por Renfe-Operadora. Desde la aparición de internet, la práctica mayoría de información de la empresa ha sido suministrada mediante este canal. De ahí que se haya dejado de editar las conocidas *Guías de Horarios* durante los últimos años. No obstante, gracias a la colaboración del anteriormente mencionado, Xosé Carlos Fernández Díaz, hemos podido evaluar los tiempos correspondientes a los años 1980, 1990 y 2000. Los actuales, así como los correspondientes a los últimos años, se han procurado desde el portal oficial de Renfe-Operadora

En relación con las demás informaciones de carácter cuantitativo, estas fueron obtenidas desde los diversos portales oficiales de las diferentes administraciones públicas. Por ejemplo, todo lo relacionado con la demografía ha sido obtenido del *Instituto Galego de Estadística* (IGE, en adelante). Las estadísticas relativas al número de kilómetros de la red viaria y ferroviaria, a partir del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana⁶ (MITMA, en adelante). Con respecto a las cifras de los aeropuertos, en AENA, mientras que aquellas de los diferentes de interés general de Galicia, de su correspondiente entidad (Puertos del Estado). Igualmente, se ha hecho uso de portales extranjeros e internacionales, como el INE de Portugal (*Instituto Nacional de Estadística*) o el Eurostat.

Con respecto a la información cualitativa, son varias las principales fuentes que se han empleado. Desde los debates políticos que se producen tanto en el Parlamento de Galicia como en el Congreso de los Diputados de Madrid. Después, los diversos planes y/o documentos estratégicos elaborados por las diferentes administraciones públicas. Igualmente, algunos de los actores sociales anteriores con los cuales se han realizado entrevistas, también han editado sus propias propuestas de actuación. Del mismo modo, se ha procedido a una revisión de las principales obras y producción del campo académico, tanto aquellas con principal ámbito Galicia, como España u otros territorios europeos.

Una fuente empleada han sido los debates políticos recogidos en los diarios de sesión, tanto del Congreso de los Diputados de Madrid como del Parlamento de Galicia. En el caso del primero, tanto de las sesiones plenarias ordinarias del hemiciclo, como de aquellas convocadas en

4 Ver anexo - 2

5 AENA, empresa semi-pública gestora de las terminales aeroportuarias.

6 Desde la formación del gobierno progresista (PSOE-Unidas Podemos) en el 2020, la denominación del Ministerio encargado de las infraestructuras de transporte paso a ser denominado, *Movilidad, Transporte y Agenda Urbana*, substituyendo a la denominación anterior y, popularmente más conocida, de *Fomento*.

la comisión temática especializada en las cuestiones de transportes y movilidad. Por el contrario, sobre la cámara autonómica, el análisis se ha centrado solamente en los diarios de sesiones principales. Todo esto nos ha permitido examinar la evolución de los discursos, así como la defensa de las políticas y medidas establecidas por parte de las dos principales administraciones públicas (Xunta y Estado). Además, el uso de esta vía de información, ha posibilitado acceder directamente a las palabras pronunciadas por los diversos representantes políticos, sin tener que hacer uso de otros medios como pueden ser los periódicos.

Entre las principales cuestiones que se recogen en los diarios de sesión están, la presentación de los diversos planes estratégicos, la descripción de las medidas que se llevarán a cabo en cada legislatura o el debate en torno a proposiciones no de ley con el fin de instar al ejecutivo a realizar una determinada acción. Igualmente, también queremos mostrar que el análisis se ha centrado especialmente en la posición del representante o portavoz del partido político que ostentaba en ese momento el gobierno (autonómico o estatal). Por este motivo, existe un mayor predominio de las palabras pronunciadas por los sucesivos ministros y *conselleiros* encargados de las políticas de transporte.

Igualmente, es necesario resaltar, en este punto, que los debates que se producen en el Parlamento de Galicia se realizan en su práctica mayoría en el idioma propio de la Comunidad Autónoma, el gallego. No obstante, toda la información y discursos extraídos directamente de los Diarios de Sesión se han traducido al castellano.

En cuanto a la búsqueda de los debates en los dos portales de referencia, Parlamento de Galicia y el Congreso de los Diputados, debido a las diversidades en sus respectivas páginas web, se ha optado por una exploración de información diferente en cada uno de estos. Es así como en lo referente a la cámara gallega, la búsqueda se ha realizado mediante el uso de palabras clave en su buscador. Por el contrario, en el Congreso de los Diputados, se puede acceder a la totalidad de intervenciones orales que los diferentes diputados realizadas a lo largo de cada legislatura. Por este motivo, se accedió directamente a las ponencias de los distintos ministros. En el caso de las comisiones temáticas de transporte, durante el proceso se optó por la revisión de los índices de las sucesivas sesiones.

El análisis y evaluación de los diferentes planes y documentos estratégicos ha sido otra de las principales fuentes de información. Los más recientes se pueden encontrar en formato digital en los portales oficiales. No obstante, aquellos presentados durante las décadas de los 1980 y 1990, han sido solamente editados. Simultáneamente, queremos remarcar las dificultades para el acceso de estudios informativos o similares. Para aquellos cuya autoría depende del Ministerio, es necesario realizar una petición donde al mismo se debe detallar los títulos de las futuras investigaciones que se elaborarán a partir de esa información. También, una declaración donde el demandador se compromete a no distribuir el documento a terceros. Otro inconveniente es la ausencia de un listado público y transparente con todos los documentos elaborados o editados por las administraciones. Por lo tanto, existe un desconocimiento por parte de la sociedad civil de los informes realizados. En diversas ocasiones, algunos de los principales periódicos hacen referencia a estos, pero sin emplear nunca sus títulos. Un hecho frecuente con respecto a la Xunta de Galicia.

Como ejemplo, a finales de la primavera del 2020, la Xunta de Galicia en conjunto a la Confederación de Empresarios de Pontevedra, elaboró un estudio sobre la viabilidad de la Salida Sur de Vigo. Después de su presentación ante los medios de comunicación, se solicitó a la propia CIM, una copia de dicho informe. A pesar del agradecimiento de nuestro interés, desde la administración autonómica nos explicaron que el documento analítico había sido enviado al MITMA para compartir la información técnica y conseguir un acuerdo completo. Por lo tanto, sin disponibilidad de una copia. Finalmente, existe la posibilidad de acceder a una copia de la presentación del estudio en la página web de los empresarios de Pontevedra.

En relación con los periódicos, tantos digitales como impresos, así como de los diferentes ámbitos (estatal, autonómico y local), se ha realizado un seguimiento en sus respectivas hemerotecas. Principalmente, del principal diario de la comunidad autónoma, *La Voz de Galicia*. No obstante, estos han sido empleados mayoritariamente como fuente de información para recoger ciertos eventos o palabras y opiniones expresadas por los representantes políticos. En algunas ocasiones, se aprovechó la información anunciada por estos medios para acceder directamente a la sesión pertinente del Parlamento de Galicia o del Congreso de los Diputados. Debemos de tener en cuenta las cautelas a la hora de utilizar las noticias publicadas en diferentes diarios. En algunos casos, se detalló información cuantitativa sin expresar la fuente de origen. Es así como en *La Voz de Galicia* se publicó una noticia relativa al número de viajeros anuales en el nuevo Eje Atlántico, desglosada por diferentes matrices origen-destino. Una información, que como ya hemos explicado, la principal operadora ferroviaria de España no suministrada de manera pública.

Por el contrario, las notas de prensa publicadas por las administraciones públicas sí que han sido empleadas como fuentes de información. Igualmente, la evolución de sus titulares, especialmente en el caso de la Xunta de Galicia, nos ha facilitado la evaluación de los cambios de posición conforme avanzaban las diferentes legislaturas políticas.

Por último, el uso de la cartografía analítica. Esta nos servirá para representar las diferentes realidades, así como la evolución de las infraestructuras ferroviarias. Para la elaboración, se ha empleado la información vectorial en formato *ShapeFile* suministrada por el Instituto Geográfico Nacional de España, así como la disponible en el *Instituto de Estudos do Territorio* (IET, en adelante) de la Xunta de Galicia. El tratamiento de la cartografía se ha realizado mediante el programa gratuito, QGIS.

CAPÍTULO 4 – ANTECEDENTES, ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA

La presente tesis doctoral se ocupa de la gobernanza de un modo de transportes en un territorio concreto, Galicia. Desde el punto de vista del marco teórico en el que se encuadra, es necesario hacer referencia a dos grandes ejes temáticos, que desarrollaremos a continuación.

En primer lugar, en cuanto a la disciplina de estudio y el objeto de investigación, la tesis supera el tradicional marco de estudios de la Geografía del Transporte, y se inscribe dentro de las nuevas investigaciones de Geografía de la Movilidad, o *Mobility Studies*, como se denomina en la literatura anglosajona. En segundo lugar, la investigación se ocupa de las políticas ferroviarias, y lo hace desde la perspectiva de la gobernanza, que constituye un punto de encuentro de diferentes ciencias sociales contemporáneas, ya que parte de la necesidad de analizar las interacciones entre los diferentes actores y agentes territoriales, así como la interacción entre las diferentes escalas territoriales de análisis. La combinación de *Mobility Studies* con *Gobernanza* define, por lo tanto, el marco teórico de la tesis.

La Geografía del Transporte tradicional, tal como se practicaba en el momento de la institucionalización de la Geografía a finales del siglo XX en Francia, se caracterizaba por un enfoque eminentemente descriptivo. Las vías de transporte y comunicaciones eran analizadas dentro del marco regional, y se enumeraban de manera exhaustiva, para pasar a continuación, a un análisis de lo que se denominada circulación. En cuanto a Alemania, la *Verkehrsgeographie* se desarrolló más en relación con los principales economistas regionales, como Von Thunen, Christaller o Lösch. El transporte fue considerado como un elemento clave a la hora de explicar la localización de las actividades económicas. A pesar de que la Geografía alemana desarrolló teorías más explicativas y otorgó un papel central al transporte en el funcionamiento del sistema económico, estamos ante los comienzos del estudio de esta disciplina, sin que se pueda afirmar aún que existe como tal la denominado Geografía del Transporte.

La verdadera institucionalización de la Geografía del Transporte como tal no llegaría hasta después de la Segunda Guerra Mundial, cuando la generalización del automóvil y la conformación del desarrollo urbano de las ciudades estadounidense en torno a la red carreteras implican un gran desarrollo de las infraestructuras de transportes. Es Ullman (1949; 1953) quien puede ser considerado el verdadero padre fundador de la Geografía del Transporte, a partir de las contribuciones realizadas en sucesivas ediciones de los congresos de la AAG (*American Association of Geographers*). Los temas que la naciente *Transport Geography* analiza en estos momentos tienen que ver con la construcción de redes de infraestructuras viarias, análisis coste-beneficios, modelos de accesibilidad territorial, etc.

A lo largo de estos años, la Geografía del Transporte va empleando cada vez más métodos de trabajo de carácter cuantitativo. El enfoque nomotético, que busca generar cadenas causales de comportamiento, se impone frente al denominado *excepcionalismo*. Este tipo de

Geografía del Transporte se opone a los métodos contemporáneos de los *Mobility Studies* o estudios sociales de la movilidad, que dan precisamente valor a la detección de los comportamientos individuales, pautas concretas y excepcionalidades. En aquellos momentos, la Geografía del Transporte habla un lenguaje propio que consiste en el empleo de indicadores numéricos, teoría de grafos y análisis de accesibilidades.

En España no será hasta el final de la dictadura de Francisco Franco cuando la Geografía académica comienza a abordar el estudio del transporte, y lo hará siguiendo los postulados de la Geografía Regional francesa. Es necesario tener en cuenta que nuestra disciplina se encontraba encuadrada dentro de diversas facultades de letras (habitualmente con Filosofía y Letras), y la formación de los investigadores y profesores en métodos numéricos era más bien escasa o inexistente.

Hasta la aparición de los primeros trabajos de accesibilidad y cartografía de potenciales de población y accesibilidades del equipo de José Luis Calvo, de la Universidad de Zaragoza, la Geografía española había adoptado un enfoque descriptivo en lo que se refiere al estudio del transporte y la circulación. A partir de los trabajos iniciales de la Universidad de Zaragoza, otros profesores como Javier Gutiérrez Puebla empezaron a trabajar con métodos numéricos, cartografía, SIG, y demás métodos cuantitativos para analizar el transporte (Gutiérrez Puebla et al., 1996; Gutiérrez Puebla y Urbano, 1996; Gutiérrez Puebla, 2001).

La publicación de los datos de movilidad obligada en el censo de población del INE del año 2001 permitió el estudio de las principales características de la movilidad en España. Se analizaron orígenes y destinos, número de viajes diarios, modo de transporte, frecuencia y se cruzaron con las variables mencionadas. Así, emergieron conclusiones muy interesantes como la existencia de una brecha de género en materia de movilidad o el desigual comportamiento en función de los grupos de edad o la ocupación socioprofesional en cuanto a las preferencias y el reparto modal. El análisis de los datos permitía enfocar los análisis de movilidad desde una perspectiva muy rica.

También era posible realizar análisis de autocontención, delimitación de áreas funcionales y de sistemas urbanos diarios basados en la movilidad. La movilidad diaria se manifestaba como la herramienta preferente para delimitar áreas urbanas y metropolitanas, territorios funcionales integrados y vinculados precisamente por las relaciones laborales entre domicilios y lugares de trabajo.

En el congreso de la Asociación Americana de Geógrafos celebrado en 2002 en Los Ángeles, se presenta una sesión específica titulada *Geography of Mobility*, que puede ser considerada como el nacimiento del moderno estudio de la movilidad y el fin de la hegemonía de los *Transports Studies*. En ella, Pazos Otón (2003) presenta una comunicación sobre *Geography of Mobility* en Galicia, basada en su tesis doctoral, que presentaría posteriormente (2003b). En unos pocos años, crece el interés por la movilidad como un campo de estudio interdisciplinar, con unas características diferentes al transporte.

En los países nórdicos europeos se va consolidando una nueva aproximación al estudio de la movilidad por parte de geógrafos, sociólogos, psicólogos y otros científicos sociales.

Noruega, Suecia, Finlandia, incorporan este tipo de estudios en su planificación del transporte y la movilidad. No solo interesa conocer cuánta gente se mueve, de dónde y hacia dónde, sino también sus motivaciones y las razones personales que explican la movilidad. Con el nuevo enfoque se asume a importancia de las perspectiva antropocéntrica en el estudio del transporte y la movilidad.

Además, en el Reino Unido y los Países Bajos comienza a asumirse esta nueva aproximación más social y personal a la movilidad. Son fundamentalmente sociólogos quienes acuñan el concepto de *mobility turn* o giro de la movilidad, superando el concepto estático de movilidad como progresos dentro de la escala social. Este nuevo significado de movilidad como acto de desplazarse sustituye a la vieja definición de movilidad, que va adoptando cada vez más un papel secundario. Esta movilidad como un concepto inequívocamente territorial situará a la Geografía en el centro de las investigaciones e irá poco a poco provocando una diversificación de las metodologías de investigación.

En la primera década del siglo XXI, la Geografía española adopta una perspectiva plural. En Canarias destacan los trabajos de José Ángel Hernández Luis sobre el transporte y la accesibilidad insulares, muy centrado en la problemática del territorio insular canario (Hernández Luis, 2001; Hernández Luis, 2006; Hernández Luis, 2007). En Cataluña, M.^a Carme Miralles i Guasch investiga sobre el transporte urbano, con un enfoque muy innovador de justifica social y de género (Miralles i Guasch, 2002a; Miralles i Guasch, 2002b; Miralles i Guasch y Cebollada Frontera, 2009). En Baleares, Joana M^a Seguí Pons adopta una metodología de investigación cuantitativa, con empleo de indicadores y sistemas de información geográfica (Seguí Pons y Martínez Reynés, 2003; Seguí Pons y Martínez Reynés, 2004). Su comprensión de los sistemas de transporte siempre en relación con las telecomunicaciones y las nuevas tecnologías de la información fue visionaria, en el sentido que posteriormente le daría Urry dentro del nuevo paradigma de la movilidad.

Al mismo tiempo, una nueva línea de investigación centrada en la gobernanza de las infraestructuras de transporte y la movilidad se abre poco a poco paso. La llegada del tren de alta velocidad a las ciudades despierta el interés de geógrafas como Alonso Logroño, Casellas y Bellet Sanfeliu, que analizan las medidas de acompañamiento a la llegada del nuevo tren que ponen en marcha las ciudades (; De igual manera, se interesan por la gobernanza de las infraestructuras y en concreto de las estaciones, en un enfoque mixto que propio de estudios de transporte-movilidad y urbanismo. Esta perspectiva de estudio sobre la gobernanza del transporte y la movilidad tendrá continuidad en los trabajos de Germà Bel (2010), Josep Vicente Boira Maiques (2007; 2017; 2021), Audikana Arriola (2015a; 2015b; 2019) o Eloïse Libourel (2015, 2016, 2017), entre otros. Lo común a estos nuevos enfoques dentro de los *Mobility Studies* es que concederán atención no solo a las infraestructuras como objetos y soportes en sí del desplazamiento, sino a los elementos intangibles e inmateriales que condicionan dichas infraestructuras de transporte y, por extensión, la movilidad.

La presente tesis doctoral se inscribe, por lo tanto, dentro de este nuevo enfoque del paradigma de estudios de gobernanza de infraestructura de transporte pero en tanto en cuanto definen y condicionan la movilidad, que se entiende como el concepto central. La gobernanza, entendida como el buen gobierno del territorio, se asume como el objetivo a alcanzar, dando voz

a todos los agentes y actores territoriales y tratando de que todos los niveles territoriales con poder de decisión se integren en el proceso de toma de decisiones.

A continuación realizaremos un análisis del estado de la cuestión, es decir, de las investigaciones realizadas sobre aspectos globales o parcialmente relacionados con nuestro tema, lugar y enfoque de estudio.

La necesidad por reducir las emisiones atmosféricas causantes del cambio climático, principalmente procedentes del transporte, han provocado el resurgir del ferrocarril durante las últimas décadas. Ante esto, la aparición del TAV a partir de la década de los 1980 en Europa, capaz de competir contra el avión y la mejora y promoción del ferrocarril a escala metropolitana, han ayudado a situar de nuevo este medio de transporte en el debate social y político. Simultáneamente, ante un crecimiento sin pausa desde mediados del siglo XX del número de vehículos privados en circulación, así como un aumento de la movilidad diaria de las personas, propio de las economías occidentales.

Desde los últimos años se ha otorgado una especial atención a la necesidad de una planificación transversal e intermodal dentro del sistema global de transportes. Este hecho que también está ligado a las políticas de ordenación territorial, más aún con el crecimiento de las ciudades, sobrepasando los límites de sus núcleos urbanos originales. Igualmente, ante la existencia de diversos actores involucrados, tanto públicos (administraciones territoriales) como privados, es evidente la necesidad de un diálogo continuo con el fin de conseguir una buena gobernanza. Tanto territorial como en la planificación del transporte colectivo y demás medidas relacionadas directamente con la movilidad y accesibilidad.

El inicio de los nuevos servicios de alta velocidad en España en 1992, así como su posterior expansión en el siglo XXI, han recuperado un protagonismo en las políticas de transporte para el ferrocarril (Bel, 2010; Bellet Sanfeliu, 2013; Cruz Villalón, 2017). Debido a esta renovada eclosión del tren, este produjo una serie de impactos en el territorio, los cuales son diferentes y susceptibles a evaluación en diferentes escalas (estación, barrio o metropolitana/regional). Estas consecuencias no fueron ajenas a una posible descripción y análisis por parte del mundo académico. De hecho, el TAV ha sido el tema principal de numerosas investigaciones durante las dos últimas décadas. Hasta tal punto que se ha convertido en uno de los sujetos más importantes de la geografía de los transportes en España (Gutiérrez Puebla, 2013). Un buen ejemplo es la obra coordinada por José María de Ureña Francés (2012) sobre las principales implicaciones territoriales de los nuevos servicios ferroviarios en España. Pese a tratarse de una obra con una notable composición multidisciplinar (ingenieros y economistas), cabe destacar la participación de geógrafos.

En Galicia, por el contrario, aún tratándose de un debate con bastante presencia en la sociedad civil y clase política, existe un gran déficit en las investigaciones relacionadas simultáneamente con el ferrocarril y el territorio. Sin embargo, de una manera muy semejante a la obra colectiva mencionada anteriormente (de Ureña Francés, 2012) los principales trabajos han recaído en los tres mismos perfiles académicos. Es decir, ingenieros, especialmente aquellos ligados a la Escuela Técnica Superior de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de A Coruña. Simultáneamente, economistas y geógrafos (ver tabla 2).

Perfil	Estudios
Ingeniería	-Técnicas de construcción en las infraestructuras de transporte (lineales y nodales) -Reflexión y desarrollo de nuevos medios y modos de transporte
Economía	-Impactos en la economía y el desarrollo regional -Relación gastos/beneficios y coste de oportunidad
Geografía	-Características de la movilidad -Relación entre las infraestructuras y la ordenación territorial

*Tabla 2 – Principales campos de estudios de los diferentes perfiles de investigación.
Elaboración propia.*

En primer lugar, nos centraremos en los ingenieros. Debido a su reconocimiento por parte de la sociedad civil, siempre han gozado de una posición privilegiada en las cuestiones relacionadas con el transporte. Principalmente, a causa de la mayor importancia otorgada a las políticas de infraestructuras durante el siglo XX. Es decir, la redacción de los proyectos y posterior construcción de estas. No obstante, la movilidad y la gobernanza, con mayores cotas de componentes sociales, se tratan de campos multidisciplinares. Por lo tanto, no son exclusivos de un único campo profesional y/o académico.

En el campo de la ingeniería, y en concreto en Galicia, hay que destacar el grupo de investigación de la Universidade de A Coruña, *Grupo de Ferrocarriles y Transportes*. Entre los miembros más destacados de este colectivo están Miguel D. Rodríguez Bugarín, Margarita Novales Ordax y Alfonso Orro Arcay. En el caso del primero, se trata del catedrático de ferrocarriles de la homónima universidad. Igualmente, entre el 2009 y el 2013, ocupó el cargo de *director xeral de Mobilidade* en la Xunta de Galicia. Por otra parte, Margarita Novales formó parte del equipo de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario propuesto por la administración central en el 2013 (Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, 2014).

Pese a que una de las principales líneas de investigación de este grupo son los ferrocarriles metropolitanos y regionales, una cuestión que se remarca en la propia denominación del colectivo. Durante la última década, los diferentes miembros han priorizado los estudios relacionados directamente con el ámbito tecnológico. Especialmente aquellos vinculados con el desarrollo y gestión del metro ligero o el autobús de tránsito rápido (BRT). Con respecto al ferrocarril, es necesario mencionar el papel de Miguel D. Rodríguez Bugarín. No obstante, de manera semejante al colectivo, el número de publicaciones es reducido y además no son recientes. Entre las más notorias se encuentra una publicación donde se realiza una comparación de la alta velocidad en diferentes experiencias extranjeras (Rodríguez Bugarín et al., 2005). Igualmente, dos son las obras centradas únicamente a la red ferroviaria de Galicia y sus características (Rodríguez Bugarín, 2003; Rodríguez Bugarín, 2005).

Recientemente, la práctica mayoría de referencias de M. D. Rodríguez Bugarín y el ferrocarril están relacionadas directamente con el ente internacional, *Eixo Atlántico do Noroeste*

Peninsular. Un colectivo de entidades locales de Galicia y el norte de Portugal. Sin embargo, el carácter de estos es más propio de los campos de la asesoría y consultoría técnica, antes que de la investigación académica. Entre las más importantes se puede citar una obra sobre las características técnicas de la red ferroviaria en el conjunto de la Euroregión Galicia – Norte de Portugal (Rodríguez Bugarín y Pérez Babo, 2007). También, durante los últimos años, este ente internacional ha editado una serie de informes que tratan el ferrocarril y cuya autoría corresponde igualmente a M. D. Rodríguez Bugarín. Estos tienen como fin principal demostrar una posición clara de este ente internacional mediante la redacción de informes analíticos y con la incorporación de algunas demandas y exigencias.

A diferencia del anteriormente citado, recientemente los últimos documentos editados por este ente internacional están más centrados en sectores concretos de Galicia o en las conexiones entre dos núcleos urbanos. Entre los ejemplos de los últimos años están los correspondientes al enlace entre A Coruña y Ferrol (Rodríguez Bugarín, 2021); la única línea de ancho métrico de Galicia y la conexión entre A Coruña y Lugo (Rodríguez Bugarín, 2019a) o uno relativo a la totalidad de la red ferroviaria de la provincia de Lugo (Rodríguez Bugarín, 2016). Además, la publicación de un documento sobre la ampliación del Corredor Atlántico Europeo en Galicia (Rodríguez Bugarín, 2019b).

Se puede considerar que la publicación de estas obras tienen entre sus principales objetivos responder a una demanda de la sociedad civil de Galicia. La falta de información con mayor claridad por parte de las dos principales empresas públicas, Renfe-Operadora y Adif, como por parte de las administraciones públicas, deriva en la elaboración de dichos documentos. Igualmente, la temática de estos trata sobre elementos de la red ferroviaria que no se han beneficiado durante las dos últimas décadas con la renovación y llegada de la alta velocidad.

Pese a la ausencia de destacadas obras en investigación académica que tengan como base el ferrocarril en Galicia, sus impactos territoriales y en la movilidad o su gobernanza; la figura de M. D. Rodríguez Bugarín es muy destacada en la comunidad autónoma. Más allá de su papel en la Xunta de Galicia durante cuatro años como uno de los principales responsables en las políticas de movilidad y transporte. De ahí su participación en coloquios sobre este medio de transporte. La última en un foro organizado por la Xunta de Galicia en enero del 2022 a raíz de la finalización del tramo entre las ciudades de Ourense y Zamora. Así como sus intervenciones en diferentes medios de comunicación.

Otro ingeniero académico destacado y que igualmente se vincula al análisis de las infraestructuras de transporte y la ordenación del territorio es Carlos Nárdiz Ortiz. Al igual que las anteriores menciones, también pertenece a la Universidad de A Coruña. Entre sus principales líneas de investigación se encuentra el origen y desarrollo de la red viaria en Galicia (Nárdiz Ortiz, 1991). Simultáneamente, la incidencia del territorio en la formación de los principales itinerarios terrestres (Nárdiz Ortiz, 1992). Igualmente, el papel de las infraestructuras viarias con el crecimiento y ordenación de los espacios urbanos metropolitanos (Nárdiz Ortiz, 2010; Nárdiz Ortiz, 2015). No obstante, a diferencia de los anteriores, Carlos Nárdiz destaca especialmente por una visión más humanista e histórica de las infraestructuras de transporte.

Este binomio entre el transporte y la ordenación del territorio y urbanismo, le permitió la dirección reciente de dos investigaciones doctorales sobre esta temática. La más destacada es la redactada por Sánchez Rivas (2015) sobre las infraestructuras de transporte y su relación en la planificación territorial. Una de las principales conclusiones era la necesidad de establecer mayores y mejores mecanismos para una mayor integración de las primeras con respecto a una estrategia transversal en un determinado territorio. Para esto, analiza las dos regiones urbanas de Galicia, el Golfo Ártabro y las Rías Baixas. Aquí destaca el bajo protagonismo del ferrocarril para el establecimiento de relaciones entre los diversos núcleos urbanos.

A pesar de la reducida relevancia del ferrocarril en las investigaciones académicas desde la área de la ingeniería de Galicia, cabe mencionar la realización de un seminario organizado por la propia Escuela Técnica de Ingenieros de la Universidade de A Coruña. Este tuvo lugar en la ciudad homónima durante la primavera de 1995. La recuperación del tren como objeto prioritario en las políticas de infraestructuras de transporte por parte del Gobierno Central a inicios de la década de los 1990, originó un profundo debate con respecto a este y sus potenciales funciones en el reparto modal. De este modo se llevó a cabo este coloquio cuyo nombre era “El ferrocarril en el noroeste de España: situación, perspectivas y soluciones”.

Como su nombre indica, el espacio de estudio no era únicamente la comunidad autónoma de Galicia, sino que engloba las demás regiones que conforman el cuadrante noroeste peninsular. La red ferroviaria en esa área se caracteriza por su tardío desarrollo en comparación con la fachada mediterránea. Principalmente debido a las dificultades producidas por la orografía y a un menor progreso industrial. Igualmente, los proyectos para la primera expansión del TAV después de 1992 presentados por la administración central, aumentaban esta diferencia cualitativa en cuanto a dotación entre diferentes territorios. Evaluaremos con mayor detalle esta etapa en el capítulo 9, en la que trataremos la evolución de la gobernanza desde la instauración del autogobierno en Galicia.

De las diversas aportaciones y presentaciones, se editó una obra recopilatoria coordinada por Rodríguez Bugarín y Nárdiz Ortiz (1996). Las diferentes comunicaciones no solo se centraron en la formación histórica de los primeros trazados ferroviarios (Nárdiz Ortiz, 1996), las principales características de las infraestructuras en aquel momento (Álvarez Tranche, 1996) o el papel del ferrocarril en el sistema de transportes (Colomer i Ferrándiz, 1996). También se realizaron debates en torno a cuestiones que en la actualidad continúan presentes en Galicia. Entre estos se debe de destacar, la financiación de las nuevas infraestructuras ferroviarias a construir, donde se estipulaba la necesidad de transvase económico de las futuras autovías al ferrocarril (Pérez Touriño, 1996); las potencialidades y deficiencias de las conexiones intermodales con los puertos marítimos. En este caso, la mejora de los intercambios podría aumentar la competitividad de los diferentes puertos de Galicia (Lara Rubido, 1996). También, posibles soluciones y medidas en aquellas líneas ferroviarias con bajos registros de tráfico. En este caso existía, una descripción genérica (Rodríguez Bugarín, 1996) y al mismo tiempo, las posibilidades originadas desde un ente autonómico, como es el ejemplo de Cataluña (Llevat Vallespinosa, 1996). Por último, las particularidades de la gestión del transporte de viajeros dentro de una escala regional (Villén Barranco, 1996).

Pese a la importancia de los sucesivos asuntos a tratar, no se volvió a realizar un evento académico de semejantes características temáticas en Galicia. No solo por estas últimas, también por la procedencia de los diferentes ponentes (Universidad, operadoras ferroviarias, administración pública). Estamos, por lo tanto, ante una obra transversal y crucial para comprender la red ferroviaria del noroeste. No obstante, el largo período transcurrido desde 1995 hasta la actualidad (2022), hace susceptible la actualización de parte de las exposiciones. Así como la necesidad de un foro permanente o regular entre diferentes actores involucrados en la gobernanza ferroviaria. Principalmente dentro de la escala autonómica. Por este motivo, ante la ausencia de investigaciones en torno a estos principales temas, la presente investigación quiere cubrir el déficit de estos.

El segundo grupo académico que centró parte de sus investigadores a diferentes cuestiones relacionadas con las infraestructuras de transporte en Galicia han sido los economistas. El impacto de estas actividades económicas, y especialmente, en el desarrollo territorial, así como de otras consecuencias directas e indirectas, propiciaron el estudio de estas. Principalmente durante la segunda mitad de la década de los 1990 y principios de los 2000. Se trata de un período donde se produce una profunda transformación en la dotación de las infraestructuras de transporte en el interior de la comunidad autónoma, tanto en términos cuantitativos como cualitativos. El atraso económico de Galicia con respecto a otros espacios de la Península fue atribuido al déficit de conexiones con el exterior (Beiras Torrado, 1972).

De hecho, aún en la actualidad es continua la sensación de lejanía de Galicia con respecto a otros territorios vecinos. Es así como hoy en día se emplean frases como *la Galicia profunda* o las palabras expresadas por la responsable del MITMA, Raquel Sánchez Jiménez, en el acto de inauguración de la nueva línea de alta velocidad de conexión con la Meseta. En este último caso fue “La Galicia aislada y brumosa que describía Valle-Inclán hoy por fin es historia.”⁷.

Entre los principales referentes de este sector dentro del campo económico en Galicia, se debe citar a Emilio Pérez Touriño. El que llegó a ser presidente de la Xunta de Galicia entre el 2005 y 2009, además de otros cargos anteriores en la Administración Central, centró parte de sus investigaciones académicas al impacto de las infraestructuras de transporte en el desarrollo regional de Galicia (Pérez Touriño, 1992). No obstante, otros trabajos que cuenta con su participación tienen un mayor énfasis en la red viaria (Caride Estévez y Pérez Touriño, 1999). En consideración a esto último, a finales de la década de los 1990 se publicaron sendas obras dedicadas a las principales vías de comunicación por carretera. En primer lugar, a la conocida como Autopista del Atlántico, principal infraestructura de transporte de Galicia (Pérez Touriño, 1997). Como segundo punto, un trabajo muy semejante pero con una visión temporal distinta. En este caso, los potenciales impactos de las nuevas autovías de conexión con la Meseta (A-6 y A-52) que en aquel momento aún no estaban finalizadas en su totalidad (Pérez Touriño, 1998).

Otra investigadora importante en esta área, y que además fue discípula del anterior, es María José Caride Estévez. Esta se trata de una de las pocas autoras de Galicia que han desarrollado una tesis doctoral donde el ferrocarril es uno de los principales focos de estudio. Su investigación doctoral se centró en la demanda potencial de la futura conexión mediante alta velocidad ferroviaria en el corredor Galicia y Madrid (Caride Estévez, 2002). A mayores de esta

7 Ramón María Valle-Inclán es una de las principales figuras narrativas de principios del siglo XX en España.

obra, Caride continuó desarrollando estudios en torno a esta principal cuestión. Algunos ejemplos trataron sobre el cambio en el bienestar social a partir de la entrada en servicio del nuevo tren (Caride, 2001). Igualmente, los probables transvases entre medios de transporte (Caride, González y Miles, 2002; Álvarez, Caride y González, 2003). De una manera semejante, los futuros escenarios sobre el impacto del nuevo TAV en el reparto modal del corredor Galicia – Madrid también se evaluaron por parte de González Savignat (2003).

Del mismo modo, una evaluación del coste-beneficio de esta conexión, así como la existencia de una amplia aceptación social por el tren ante la ausencia de alternativas eficaces y seguras (Álvarez, Caride y González, 2003b). Por último, también se enfocó en las principales características sociales de los usuarios, así como la tipología de sus desplazamientos (Caride y González, 2004). Sin embargo, como vemos, la práctica totalidad de sus investigaciones estuvieron centradas en los diversos contextos que podrían surgir en la demanda de movilidad entre Madrid y Galicia.

No obstante, Caride es coautora de uno de los pocos trabajos que evalúan el pasado y al mismo tiempo realiza una reflexión en torno a las necesidades futuras en la política de infraestructuras de transporte (Caride Estévez y Pis Sánchez, 2000). Todo con el objetivo de establecer una hoja de ruta transversal y coordinador entre los diferentes medios de transporte. Pese a tratarse de una obra destacada y con una notoria coherencia con la gobernanza en Galicia, los más de 20 años que transcurrieron hacen necesaria una revisión de este período intermedio. Así como una consideración hacia las próximas décadas.

Por último, dentro del colectivo de los economistas relacionados con el mundo de los transportes, también hay que resaltar las numerosas investigaciones realizadas por Fernando González Laxe, catedrático en la área de economía aplicada en la Universidade de A Coruña. Sin embargo, la práctica totalidad de sus líneas de estudio giran en torno al mundo marítimo, especialmente a los puertos y el comercio marítimo (González Laxe, 2007; González Laxe, 2011; González Laxe, 2020). La conexión de los puertos con el ferrocarril, no solo permitiría aumentar el ratio de influencia directa de los primeros, sino que también una mayor competitividad. Al mismo tiempo, la reducción del porcentaje del transporte terrestre de mercancías por la red viaria, lo que otorgaría todas sus externalidades positivas derivadas.

El último colectivo de académicos que han realizado investigaciones en torno al sistema de transportes de Galicia, y de por sí con el ferrocarril, son los geógrafos. No obstante, como rama multidisciplinar, existen una diversidad de temáticas estudiadas y evaluadas con respecto a las infraestructuras de transporte en la comunidad autónoma. Ante esto, el mayor número de las obras proceden de la Universidade de Santiago de Compostela, concretamente de parte de Miguel Pazos Otón, del departamento de geografía, y José Antonio Díaz Fernández (en la actualidad, profesor de la Universidade de Vigo).

Antes de realizar un análisis sobre los principales campos de estudios de los dos geógrafos mencionados en el anterior párrafo, queremos destacar el papel profesional de la geografía. Tanto de manera genérica como especialmente en el mundo de los transportes y la movilidad. Como ya hemos resaltado anteriormente, el papel predominante de los ingenieros de caminos durante varias décadas y recientemente de los arquitectos (movilidad urbana), ha

afectado principalmente a la visión de la sociedad sobre los perfiles que trabajan o investigan en torno a los campos que estamos tratando. De este modo, existe cierto desconocimiento del papel profesional del geógrafo en esta materia. En muchas ocasiones, reducido solamente al dominio de los sistemas de información geográfica. Incluso, este papel ha llegado a ser recurrido en las licitaciones públicas por parte de los primeros.

A diferencia de los ingenieros y los arquitectos, los profesionales de la geografía una visión territorial más amplia. Tanto en sus diversas escalas como multidisciplinar. Igualmente, esta visión cuenta con un mayor enfoque social y humanista, en contrapartida del aspecto más técnico del ingeniero o arquitecto. De manera semejante, la ausencia o falta de una visión más profunda, a la hora de llevar a cabo ciertas actuaciones, acaba provocando el traslado del problema a resolver. También, la solución puede volverse contraproducente ante la baja eficacia de alternativas otorgadas.

De vuelta a los dos principales referentes de la geografía de los transportes en Galicia. En primer lugar, el estudio de las principales características de movilidad, entendiéndolo como fenómeno social, ha sido, en sus inicios, el principal campo de Pazos Otón. De hecho, su investigación doctoral versó sobre las particularidades fundamentales en la movilidad de las personas en la fachada occidental de Galicia (Pazos Otón, 2003b). Posteriormente, describió las dificultades para conseguir unas políticas de movilidad sostenible debido a las deficiencias en la intermodalidad entre el autobús y el ferrocarril en los núcleos urbanos más importantes (Pazos Otón, 2003c). Un defecto que aún en la actualidad no se ha resuelto en gran parte y que se prevé resolver próximamente. Después, las diferencias internas entre las diversas comarcas que se localizan en el Eje Urbano Atlántico a partir de las características de movilidad laboral diaria (Pazos Otón y Alonso Logroño, 2009). Esta clasificación también se aproximó con mayor detalle a las áreas urbanas (Aldrey et al., 2010). Asimismo, el espacio de estudio no se centró únicamente en Galicia, también en la frontera de Galicia con Portugal (Palmeiro Piñeiro y Pazos Otón, 2008).

Sin embargo, la necesidad por conseguir una movilidad sostenible, unido a las altas tasas de uso del vehículo privado, especialmente en las áreas urbanas, provocaron una ligera modificación en la principal línea de investigación de Pazos Otón. Esta derivó hacia la gobernanza y la evaluación de las políticas en materia de infraestructuras de transporte. El pensamiento histórico de atraso económico en Galicia debido a la ausencia de conexiones y una red de calidad de transporte interno, originaron, desde el acceso a la autonomía política, un aumento en la dotación de las infraestructuras. Un hecho que ha derivado en la confusión en la sociedad y las administraciones públicas entre políticas y medidas de transporte con respecto a las de movilidad (Pazos Otón, 2009). Uno de los mejores ejemplos ha sido la presentación del Plan Move correspondiente a la Xunta en el 2009. Este se definía originalmente como un plan de movilidad, cuando en la realidad se trataba de un catálogo de nuevas carreteras y autopistas a construir por toda la región (Xunta, 2009).

La apuesta decidida por invertir mayoritariamente en la red viaria, unido al déficit de diálogo entre diversas administraciones públicas, provoca la baja calidad en la gestión del transporte colectivo a escala supra-local (Pazos Otón, 2009b). Esto ha derivado en la actualidad en un grave problema. El choque de decisiones entre los gobiernos locales de las ciudades, favorables a reducir el número de vehículos privados en circulación, pero imposibilitados para

gestionar el transporte colectivo fuera de sus límites municipales. Del mismo modo, la obligación de establecer áreas limitadas en los núcleos urbanos correspondientes a las nuevas ZBE (Zonas de Bajas Emisiones). Por la otra parte, la administración supra-local, tanto autonómica como estatal, por no establecer los mecanismos necesarios para otorgar una alternativa de calidad (Pazos Otón, 2015).

Esta problemática también resalta en la tendencia marcada en los últimos años en Galicia con respecto a las políticas de movilidad. Numerosos ayuntamientos han redactado, en colaboración de estudios de arquitectos urbanistas e ingenieros, sus planes movilidad urbana sostenible (más conocidos por su acrónimo, PMUS). Pese a la necesidad de estos documentos de planificación, en el fondo se trata de listados de actuaciones urbanísticas, donde impera la recuperación de espacios públicos y la humanización de calles. Es decir, una sucesión de obras de mayor o menor calado. Por el contrario, no se recogen medidas para el establecimiento de estructuras administrativas relacionadas con la gestión de movilidad. Del mismo modo, las actuaciones disponen de un radio de acción mínimo, ya que no se actúa fuera de los límites administrativos. Asimismo, estas prácticas de actuación también están acompañadas con el déficit de técnicos de movilidad y transporte colectivo en las principales ciudades de Galicia. La práctica mayoría son, o bien, personal asesor de confianza del gobierno, servicios externos a la administración o incluso, las fuerzas de seguridad ciudadana (agentes de la policía local). Por lo tanto, no existe una cultura de la gestión integral de la movilidad, tanto en la escala urbana como en la metropolitana o supra-local.

Igualmente, la acción de priorizar en gran medida el vehículo privado causa problemas a largo plazo en el contexto social. No solamente por sus externalidades negativas más reconocidas (emisiones de gases, contaminación acústica, ocupación del espacio público), también por las dificultades para las personas de avanzada edad de emplear un vehículo. Esto se agrava en las provincias orientales de Galicia, donde la oferta de transporte colectivo, especialmente del ferrocarril, se reduce considerablemente con respecto a las occidentales (Pazos Otón, 2011).

De una manera semejante, también se adentró en los conflictos o debates que surgen en torno a los principales objetivos en la planificación de las infraestructuras de transporte a escala estatal (Lois González y Pazos Otón, 2015). Donde los intereses de las Comunidades Autónomas son muy diferentes a los que procuran desde el Gobierno Central. Un hecho semejante también ha sido evaluado en las importantes relaciones de Galicia con Portugal (Lois González y Pazos Otón, 2015b).

En el caso de Jose Antonio Díaz Fernández, su principal campo de investigación estuvo vinculado al binomio entre el desarrollo regional y las infraestructuras de transportes. Por lo tanto, una posición muy próxima a la desarrollada por los economistas originalmente. Es así como culpaba de las dificultades económicas de Galicia, dentro de un contexto estatal, a la escasez de inversión pública procedentes de la Administración Central para la constitución de nuevas y mejores comunicaciones con el exterior (Díaz Fernández, 1999; Díaz Fernández, 2019). De este modo, analiza que en los principales planes estratégicos de desarrollo regional elaborados por la Xunta de Galicia durante las décadas de los 1990 y 2000, se le otorgaba una gran importancia a la dotación de nuevas infraestructuras de transporte (Díaz Fernández, 2007). Así, defendía la necesidad de aumentar el capital social fijo correspondiente a estas en Galicia

mediante una planificación transversal. Igualmente, después sería necesario la coordinación y ordenación entre los diversos medios de transporte para evitar una competición entre estos. Esto se realizaría mediante buenas prácticas de intermodalidad, con el fin de sacar la mayor ventaja competitiva de cada medio de transporte (Díaz Fernández, 2004).

Pese a las diferencias en las líneas de investigaciones primarias entre Pazos Otón y Díaz Fernández, así como los métodos empleados. Más cualitativos por parte del primero, mientras que el segundo otorga un mayor peso a los cuantitativos. El ferrocarril también ha sido un objetivo importante en sus diversos estudios. En el caso de Pazos, ya evaluaba de manera tímida los posibles efectos territorios del nuevo TAV en la región gallega, a pesar de que aún no estaban definidos los principales trazados (Pazos Otón, 1999). Un impacto que fue de nuevo analizado como una oportunidad para el desarrollo territorial, así como las necesarias medidas que deberían de ser llevadas cabo en las diferentes ciudades (Alonso Logroño y Pazos Otón, 2010). Tras la inauguración de la reformada línea ferroviaria entre A Coruña y Vigo, evaluó de manera crítica, que pese al salto de calidad, se trataba de una mejora sectorial y sin una ordenación con respecto a los demás modos de transporte (Pazos Otón et al., 2015).

Por último, presentó una reformulación del proyecto original del arquitecto gallego Fernández-Albalat (González Harguindey, 2017). Este último es el promotor de “La Ciudad de las Rías”. Una planificación que suponía la urbanización del espacio comprendido entre A Coruña y Ferrol mediante importantes vías de comunicación, basadas esencialmente en el vehículo privado. Pese al avance que suponía en aquel momento, debido a la presentación de un modelo de crecimiento ordenado y a una escala supra-local, en la actualidad no tendría cabida debido a la importancia unánime de la carretera y autopista. Debido a esto, la presentación de Pazos Otón y Varela Cornado (2018) se resumía en la recuperación del ferrocarril como principal elemento de cohesión entre ambos núcleos urbanos.

En el caso de Díaz, hay que resaltar dos principales obras. En primer lugar, la edición de un libro titulado “El tren en Galicia. Aproximación a la política de transporte ferroviario en Galicia” (Díaz Fernández, 2002). Aquí realiza un análisis histórico en relación con la inversión en la infraestructura ferroviaria de la comunidad y los resultados de esta. De esta manera, resalta las bajas dedicaciones económicas dirigidas a la red ferroviaria de Galicia y como esto ha provocado una baja competitividad del ferrocarril como medio de transporte preferente para los potenciales usuarios. Igualmente, veía necesario un cambio de mentalidad en la antigua empresa pública, con el objetivo de adecuarse a los nuevos tiempos y evitar una mayor pérdida de cuota de mercado. Asimismo, criticaba las diferencias entre el ferrocarril y sus principales competidores en lo que se refiere a la construcción y mantenimiento de las infraestructuras. Mientras que la empresa ferroviaria debía de procurar siempre una austeridad económica y costear las inversiones, los demás medios, caso destacado del transporte por carretera, no tenían que efectuar este desembolso económico.

Su segunda obra destacada vinculada al ferrocarril es su propia investigación doctoral (Díaz Fernández, 2007). No obstante, esta no versó únicamente en este medio de transporte. También trató en mayor medida a la red viaria. De manera semejante a la anterior obra, Díaz Fernández vuelve a evaluar los principales problemas estructurales que viene acumulando el sistema ferroviario en Galicia. Como muestra, los bajos índices de demanda tanto para el

transporte de pasajeros como de mercancías después de la modernización progresiva de la red viaria. En el caso de las mercancías, recientemente realizó una nueva evaluación donde detalló de nuevo la baja competitividad de este (Díaz Fernández, 2020). A mayores, avanzaba la oportunidad que supondría la llegada de la alta velocidad y la mejora de la red ferroviaria. Este hecho, podría suponer la captación de un destacado porcentaje que se desplazaba por la red viaria. No obstante, los beneficios de los nuevos servicios serían reducidos en el territorio, ya que se concentraría solamente en las principales terminales ferroviarias. Por último, también destacaba la dificultad para la elaboración de informes o estudios de investigación desde el mundo académico debido a la falta de transparencia de la empresa ferroviaria. Este obstáculo continúa vigente en la actualidad.

Pese al destacado trabajo elaborado por Díaz Fernández, la mayoría de su análisis y diagnóstico se basa en métodos cuantitativos. Asimismo, el tiempo transcurrido desde la finalización de su principal investigación (2007) hasta la actualidad, donde se ha producido una importante transformación en el sistema global de transportes de Galicia, hace necesario un nuevo replanteamiento del ferrocarril desde el mundo académico. En este caso, con un mayor síntesis y una mejor comprensión.

Durante este transcurso de tiempo, las principales referencias al ferrocarril en Galicia han recaído en obras externas al mundo académico. Es a destacar la figura de Xosé Carlos Fernández Díaz. De su autoría se recogen dos libros que tratan únicamente sobre este medio de transporte en el interior de la región (Fernández Díaz, 2006; Fernández Díaz, 2009). Debido a esto, durante los últimos años ha conseguido convertirse en uno de los principales referentes a nivel gallego. De ahí su participación frecuente en diferentes medios de comunicación y foros. Una producción semejante a estas, debido a su visión técnica, es la producida por Pavón Rodríguez (2011). Por último, las disputas políticas sobre el ferrocarril de Galicia desde la década de los 1990 hasta la actualidad, también fueron un tema para un ensayo elaborado por Manuel Monge (2014).

Esta preocupación de la sociedad civil de Galicia por las infraestructuras de transporte y especialmente, por el ferrocarril, también se ve reflejada en el mundo online. Aquí existen diversos foros de opinión con una notable participación social. En algunos casos, la cantidad de enlaces a noticias, documentos oficiales u otras cuestiones, permite conocer cierta información que no se llega a difundir por medios convencionales.

Simultáneamente, como ya hemos explicado anteriormente, la irrupción de la alta velocidad en España durante las dos últimas décadas, ha provocado que esta se convirtiese en objeto principal en frecuentes investigaciones. Tanto sobre el estudio de los impactos en el territorio, los cambios en la movilidad de los usuarios o los nuevos proyectos de las ciudades y periferias. Igualmente, centrándonos en la gobernanza ferroviaria y la evolución política, también han sido un foco de análisis durante las dos últimas décadas (Aparicio Mourelo, 2010; Audikana Arriola, 2019; Bel, 2010; Cruz Villalón, 2017; Santos y Ganges, 2002; Serrano Martínez, 2000; Serrano Martínez, García Marín y Gil Guirado, 2010; de Ureña Francés et al., 2006). Sin embargo, el ámbito territorial de estos es la escala estatal.

Si bien España se puede considerar como un estado caracterizado por la descentralización política, la práctica mayoría del sistema ferroviario continúa bajo competencia estatal. La ausencia

de las diferentes Comunidades Autónomas (CCAA, en adelante)(a excepción de un número reducido que dispone de una reducida infraestructura propia) en la toma de decisiones directas en la gerencia ferroviaria, ha provocado igualmente una carencia investigadora en Galicia y España sobre el papel de estas en relación con el ferrocarril. Frente a esto, podemos resaltar las publicaciones de López Ramón (1996) y de la Quadra-Salcedo (1997), ambas desde una visión jurídica y del mundo del derecho. Igualmente, esto se ha traducido en una escasez de obras y publicaciones sobre el proceso de regionalización ferroviaria vivido en países semejantes como Francia, Italia o Alemania. De esta manera, poder analizar y evaluar posibles experiencias a importar en España. Es por ello que solamente se pueda encontrar una referencia a estas prácticas de transporte ferroviario (López Pita, 2006). También, como anexo del informe anteriormente mencionado (Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, 2014).

Del mismo modo, ante la falta de protagonismo y la pérdida de competitividad desde mediados del siglo XX, el ferrocarril (exceptuando todo lo relativo a la alta velocidad) no ha sido un objeto de estudio preferente en las investigaciones geográficas. De ahí que se puedan destacar solamente un número reducido de estas. Especialmente aquellas que tienen a Andalucía como principal espacio de referencia (Salvador García, 2002; Gavira Narváez, 2013; Gavira Narváez y Ventura Fernández, 2013; Gavira Narváez y Ventura Fernández, 2017). De manera semejante, en la Región de Murcia (Andrés Sarasa, 1995).

Con respecto a Galicia, también se puede comprobar la poca importancia que le han otorgado los sucesivos gobiernos autonómicos a la red ferroviaria interna. Un buen ejemplo es la ausencia de documentos analíticos o planes estratégicos durante las dos últimas décadas que tengan el ferrocarril como cuerpo principal. De hecho, es necesario remontarse hasta 1998 para encontrar el Plan Decenal Ferroviario (Xunta, 1998). En este documento se introdujeron una serie de modificaciones y actualizaciones los dos años posteriores (Xunta, 1999; Xunta, 2000). Anteriormente, en la década de los 1980, se había presentado un informe analítico sobre el estado y características del sistema ferroviario de la comunidad, así como posibles medidas a implementar (Nebot Beltrán y Sanz Alduán, 1989).

A pesar del interés y las continuas reivindicaciones desde la Xunta para la materialización de una red ferroviaria de calidad, como veremos más adelante, la administración autonómica no dispone de personal técnico especializado en este medio de transporte. Por lo tanto, estamos ante una anomalía en la gobernanza. Es decir, una administración, como es la autonómica, puede llegar a exigir y plantearse incluso modificaciones si no cuenta con una área específica al ferrocarril.

Asimismo, desde la exposición del Plan Director de Infraestructuras de Galicia 2001-2010 (Xunta, 2001), el cual recoge, de manera conjunta, parte de las medidas anteriores y la nueva política estatal de alta velocidad, no se ha elaborado una obra de semejantes características por parte de la Xunta de Galicia. A lo menos, conocido y publicado de manera pública y transparente para la sociedad civil. Cabe destacar que este último plan autonómico es el último hasta la actualidad, que fue aprobado y que recoge, al mismo tiempo, una disposición transversal de las infraestructuras de transporte de la región. Posteriormente, la planificación de las infraestructuras y los servicios de transporte en Galicia se ha producido de manera sectorial.

A pesar de esta poca importancia, la Xunta de Galicia llegó a plasmar en sus estrategias territoriales la importancia del ferrocarril como elemento vertebrador y cohesionador. En primer lugar, incluso antes de la consecución plena del autogobierno, mediante el denominado “Plan Director Territorial de Coordinación de Galicia” (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1979). Posteriormente, ya entrados en el siglo XXI, en la presentación del avance de las Directrices de Ordenación del Territorio (Xunta, 2004), como en su definitiva aprobación (Xunta, 2011).

CAPÍTULO 5 – GALICIA, PERIFERIA DE LAS PRINCIPALES REDES DE TRANSPORTES

A la hora de realizar la presente investigación, vemos necesario establecer un apartado descriptivo del ámbito geográfico y socioeconómico del principal marco territorial, la comunidad autónoma de Galicia. En este caso, queremos establecer un contexto genérico para ubicar y comprender con mayor exactitud las relaciones que se producen entre la red de infraestructuras y los servicios comerciales de transporte colectivo con la geografía gallega. En especial, el sistema urbano y la situación de Galicia dentro de la Península Ibérica y en el contexto europeo.

En primer lugar, el sistema urbano está directamente relacionado con la evolución de las diferentes infraestructuras que conforman el sistema de transportes. La construcción de una autopista entre dos puntos tiene una serie de impactos económicos, como la reducción de los tiempos de desplazamiento o una mayor seguridad en estos. Estas cuestiones provocan al mismo tiempo un aumento de las tasas de movilidad, lo que trae consigo un incremento de las relaciones entre los diferentes elementos del sistema urbano. Además, la expansión por el espacio de las sucesivas áreas de influencia de las principales ciudades. Simultáneamente, la disposición de los principales núcleos de población en un territorio marcarán, junto a la orografía, los trazados más básicos de las infraestructuras. Una cuestión que puede afectar a aquellos nodos intermedios. Como veremos más adelante, Galicia se caracteriza por un sistema urbano policéntrico y con grandes diferencias entre la costa y las comarcas del interior.

En segundo lugar, la situación de Galicia con respecto a los diferentes contextos espaciales. Para comenzar, se suele describir la posición de la región gallega dentro de la Península Ibérica como periférica. Su ubicación en el cuadrante noroeste se encuentra alejada de los principales puntos de decisión política dentro de la España peninsular (ver figura 1). Estos son la capital estatal, Madrid, y la fachada mediterránea. Al mismo tiempo, el condicionante geográfico que a lo largo de la historia ha influido en gran medida el desarrollo de las comunicaciones entre la Meseta y el interior de Galicia. Estos condicionantes, unidos al bajo desarrollo industrial y económico de Galicia a finales del siglo XIX y principios del XX, provocaron que la región dispusiera de una única conexión ferroviaria con la Meseta hasta la segunda mitad del siglo XX. Esta única salida se realizaba mediante el valle fluvial del río Sil. Una opción menos directa que la predominante (Ourense-Zamora) en la actualidad para las relaciones entre la región gallega y Madrid.

De una manera semejante, la frontera política con Portugal influye en el devenir de las infraestructuras. En relación con este último estado, también describiremos ciertas cuestiones a tener en cuenta en nuestra investigación. Galicia y Portugal comparten una serie de características históricas y culturales muy presentes en la actualidad (Lois González, 2004). La más importante es la alta inteligibilidad entre el idioma gallego y el portugués. Las estrechas relaciones culturales y los numerosos intercambios económicos (Fernández Fernández y Fernández Grela, 2003), han provocado la creación de nuevas estructuras de cooperación interterritorial, con el objetivo de superar las tramas administrativas y burocráticas de la existente frontera política. No obstante, a pesar del aumento continuo de intercambios sociales, así como del crecimiento de la movilidad

fronteriza, el ferrocarril no ha conseguido ser un factor relevante en este marco geográfico (Palmeiro Piñeiro y Pazos Otón, 2008; Varela Cornado, 2018). Durante las dos últimas décadas, la conexión ferroviaria entre Galicia y Portugal ha vivido situaciones muy contrastadas. Desde el anuncio de proyectos para la dotación de una nueva línea de alta velocidad, como la supresión del único servicio comercial entre ambos lados de la frontera.

Dentro de un contexto europeo, la posición alejada se profundiza. En algunas ocasiones se suele emplear el juego de palabras *periferia de la periferia* para expresar esta doble condición contextual, estatal y europea. No obstante, si ampliamos aún más el radio de acción, Galicia dispone de una posición privilegiada dentro del Atlántico Norte como puerta de entrada en el continente europeo. Son centenares los buques mercantes que diariamente navegan por el Corredor Marítimo de Fisterra. Especialmente aquellos que tienen como destino los principales puertos del centro y norte de Europa (Rotterdam, Amberes, Hamburgo o Le Havre) tanto en los flujos sur-norte como los transoceánicos (Rodríguez, 2020). Ante esta última coyuntura, podemos considerar que Galicia dispone de una bipolaridad en cuanto a su contexto geográfico.



*Figura 1 – Localización de Galicia en España y el contexto peninsular
Elaboración propia. Fuente de información: Instituto Geográfico Nacional (IGN)*

5.1. Características generales y unidades territoriales.

Galicia es una de las 17 CCAA que conforman el Reino de España. Se sitúa en el noroeste de la Península Ibérica. Limita al sur con el estado vecino de Portugal. Al este, con las CCAA de Asturias y Castilla y León. De esta última, con las provincias de León y Zamora. Al mismo tiempo, al norte se encuentra bañada por el Mar Cantábrico, mientras que al oeste por el Océano Atlántico. Su capital es la ciudad de Santiago de Compostela (A Coruña). La superficie total es de 29.576 km², lo que representa el 5,84% de la superficie estatal. En cuanto al número total de habitantes, la población en el año 2021 era de 2.695.645, el 5,69% de España (INE, 2022).

El clima predominante en la región es el oceánico, caracterizado por abundantes precipitaciones en forma de lluvia, con mayor concentración en el invierno y veranos suaves. No obstante, se pueden diferenciar ciertos espacios internos con algunos matices propios de otros climas. En las comarcas del interior, la influencia del océano se reduce y el contraste entre las temperaturas mínimas y máximas es mayor. En los valles fluviales del interior, especialmente los relativos a los ríos Miño y Sil, en la provincia de Ourense, las características climáticas se podrían calificar como próximas al mediterráneo.

Simultáneamente, la abundancia de precipitaciones en forma de lluvia provoca graves y continuos desperfectos en los diferentes sistemas de transportes. Especialmente, en la red viaria. Las diferentes administraciones públicas deben realizar continuamente un gran esfuerzo por la conservación en buen estado de los firmes. Del mismo modo, la conducción de un vehículo privado bajo la lluvia es más complicada y supone al mismo tiempo, una mayor posibilidad de accidente.

Su posición en la Península Ibérica y en el contexto europeo, hace que Galicia se encuadre dentro del llamado Arco Atlántico (O'Flanagan, 2001). Por sus características culturales y paisajísticas, Galicia se asemeja más a otros territorios como la Bretaña francesa o las Islas Británicas, que a muchas de las CCAA de España. A esto último, también se le puede añadir el contexto histórico en relación con la influencia de la cultura céltica. A pesar de que la lengua gallega no sea de la familia céltica, principal característica de las denominadas *naciones célticas*, son abundantes los vestigios célticos en la región.

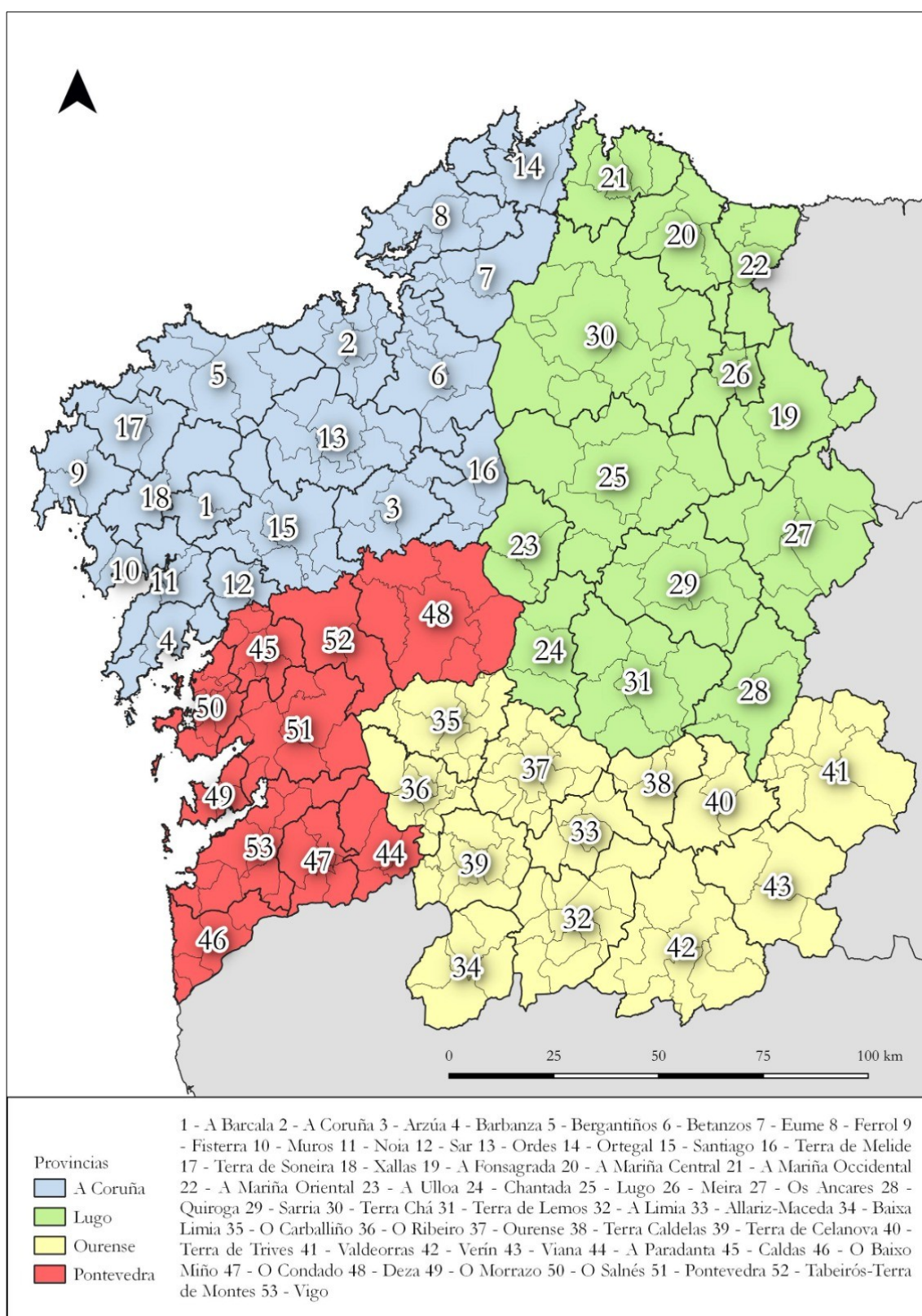
Tras la recuperación de la democracia en España a partir de 1977, y el inicio del *Estado de las Autonomías*, una serie de regiones pudieron acceder a varias cuotas de autogobierno mediante una vía más rápida. Entre estas se encontraba Galicia. El motivo de poder acceder de una manera más rápida, viene dado por el hecho de que durante la II República (1931-1939), se llegó a elaborar un proyecto de Estatuto de Autonomía para la región. Este llegó a ser apoyado por una amplia mayoría de la sociedad gallega mediante referéndum en 1936. A diferencia del actual de 1981, el de 1936 nunca se llegó a aprobar en las Cortes Generales debido al estallido del conflicto bélico de la Guerra Civil Española (1936-1939). Como veremos más adelante, en el capítulo referido a los marcos competenciales de cada uno de los principales actores que tenemos en

cuenta, el Estatuto de Autonomía permitió a Galicia acceder a una serie de competencias relacionadas directamente con la gobernanza del territorio y de los transportes.

La Comunidad Autónoma de Galicia está conformada por 4 provincias. Las occidentales, A Coruña y Pontevedra, y las orientales, Lugo y Ourense. Cada una de estas dispone de su propio órgano de gobierno, la Diputación provincial. A mayores, existen 313 municipios. Durante los últimos años, debido a la crisis económica y al progresivo *invierno demográfico* gallego⁸, la administración autonómica ha promocionado la fusión de municipios colindantes con el fin de conseguir una mayor austeridad y productividad económica. Ante esto, tan solo se produjeron dos unificaciones, una en la provincia de A Coruña (Oza-Cesuras) y la otra en la de Pontevedra (Cerdedo-Cotobade).

Al mismo tiempo, con respecto a la organización administrativa, debemos de tener en cuenta dos unidades territoriales que aparecen recogidas en el Estatuto de Autonomía de 1981 (Xunta, 1981). En este se abre la posibilidad a ser reconocidas con personalidad jurídica propia, a la comarca y a la parroquia. En primer lugar, la comarca es una unidad superior al municipio pero inferior al marco provincial. A nivel gallego, fueron definidas un total de 53 a partir del Decreto 65/1997, de 20 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el mapa comarcal de Galicia (ver figura 2). A pesar de los primarios anuncios, en la actualidad el marco comarcal se emplea solamente en la práctica para el uso estadístico (Doval Adán, 2009; Lois González y Aldrey Vázquez, 2010). Esto viene dado porque no disponen de entidad jurídica ni administrativa hoy en día. De hecho, la única fusión de municipios que se ha producido en la provincia de Pontevedra, entre Cerdedo y Cotobade, se ha llevado a cabo a pesar de pertenecer a diferentes comarcas. Con respecto a la parroquia, esta tiene su origen en las parroquias eclesiásticas. Disponen de un rango territorial inferior al ayuntamiento y pueden estar conformadas por uno o varios núcleos de población. Al igual que la comarca, no tienen rango jurídico. En total hay 3.771 repartidas por toda la geografía gallega.

8 El saldo vegetativo anual (diferencia entre nacimientos y defunciones) de Galicia se ha mantenido negativo y de manera consecutiva desde 1988. De las 53 comarcas, el índice de envejecimiento en 25 era superior a 250 (2021).



*Figura 2 – Comarcas y provincias de Galicia
Elaboración propia. Fuente de información: IET*

5.2. El medio físico y su relación con el ferrocarril de Galicia

Con respecto al territorio, cabe destacar la diversidad interna de la región. Esto viene dado por un relevo accidentado, donde podemos diferenciar entre las áreas de montaña, llanuras y depresiones, valles fluviales y por último, el litoral (Martí Ezpeleta et al., 2011). Toda esta diversidad ha marcado el devenir de las infraestructuras de transporte desde la antigüedad, debido a las dificultades para superar los diferentes obstáculos orográficos. Esto se ha podido comprobar en Galicia desde la construcción de las primeras líneas ferroviarias, hasta la actualidad, con la finalización a principios del siglo XXI de las dos autovías de acceso a la Meseta o la nueva conexión de alta velocidad ferroviaria. No solamente con las conexiones con el exterior, también de manera interna han sido numerosas las dificultades en la construcción. A diferencia de la red viaria, la cual se adecúa en mayor medida a la orografía, el ferrocarril exige unas características técnicas diferentes y más rígidas en cuanto a pendientes o ratios de curvas. Seguidamente, pasaremos a describir de manera breve las principales unidades de relieve en relación con el ferrocarril.

En primer lugar, las áreas de montañas más importantes. Estas se disponen principalmente en el este y suroeste donde forman una barrera natural entre la región y el resto de las CCAA peninsulares. Entre las principales unidades están las Sierras de Os Ancares y O Courel entre las provincias de Lugo y León; el Macizo de Pena Trevinca entre Ourense y Zamora, donde se alcanza el pico máximo de altitud sobre el nivel del mar (Pico de Pena Trevinca, 2.127 metros), y por último, el Macizo Central Ourense en el sector central de la provincia. Estas formaciones son unas de las principales causas del aislamiento geográfico e histórico de la región.

Al mismo tiempo, estas formaciones montañosas fueron los principales condicionantes en la conexión ferroviaria con la Meseta. La actual línea convencional entre Ourense y Zamora atraviesa parte de estos espacios. Esta infraestructura se caracteriza por la cantidad de pasos subterráneos, así como el largo período en su construcción (más de tres décadas) durante la primera mitad del siglo XX. De hecho, muy próximo a los límites autonómicos, se encuentra el túnel de Padornelo (Zamora). Este último ha sido el túnel ferroviario de mayor longitud con uso en España hasta la expansión de las nuevas líneas de alta velocidad. Su distancia se aproxima a los 6 kilómetros y se ha acondicionado para los futuros servicios ferroviarios de alta velocidad.

Las áreas de montaña de Galicia no solo se centran exclusivamente a este espacio limítrofe, también se encuentran otras unidades que superan los 1.000 metros de altitud y que han supuesto también una dificultad para las comunicaciones terrestres. Uno de los casos más destacados a nivel interno en Galicia es la Sierra do Xistral, al norte de la provincia de Lugo. Esta unidad separa el sector central de la provincia con la comarca marítima de A Mariña, la cual ha sufrido un importante déficit en las conexiones con el resto de las comarcas gallegas. Al sur de la provincia de Ourense, en la frontera con Portugal, está la Sierra de Xurés. Por último, la Dorsal Galega. Esta se trata de una cadena de pequeñas sierras que separan las provincias occidentales de las orientales. No obstante, algunas de estas últimas llegan a superar los 1.000 metros de altitud, principalmente entre las provincias de Pontevedra y Ourense. Por lo tanto, es un nuevo desafío para la ingeniería en el hipotético caso, de que se lleven a cabo las demandas de una nueva

línea ferroviaria entre el sur de Galicia, principalmente desde las ciudades de Vigo y Pontevedra hacia Ourense.

En cuanto a las llanuras y depresiones, Galicia no destaca en gran medida por estas formaciones. Las más destacadas son Terra Chá en la provincia de Lugo y A Limia en Ourense. Dentro de esta clasificación, debemos de hacer mención a la Depresión Meridiana, una unidad que se localiza entre las localidades de Carballo (A Coruña) y Tui (Pontevedra), y donde se asienta en su mayoría el Eje Urbano Atlántico (EUA, en adelante). También podemos citar las depresiones de Lemos (Lugo) y Monterrei (Ourense). Concretamente, en la primera depresión citada, Lemos, se sitúa uno de los principales nudos ferroviarios de Galicia, Monforte de Lemos.



*Figura 3 – Puente de Gundián sobre el río Ulla en la línea convencional Ourense-Santiago
Fuente: Varela Cornado (2015)*

Inaugurado en el 1958, el Puente de Gundián es uno de los principales símbolos de la red ferroviaria convencional de Galicia. Dispone de una longitud de más de 200 metros y se eleva hasta los 86 metros sobre el río Ulla⁹.

Otra de las principales características de la geografía gallega son los valles fluviales. Las abundantes lluvias a lo largo del año y los significativos desniveles que deben de vencer los cursos fluviales para finalizar en el mar, originaron una cantidad destacable de estas unidades morfológicas con importantes encajes espaciales. En este último caso, los Cañones del Río Sil son

⁹ Revista Líneas, 2008.

el mejor ejemplo. También se dan valles abiertos, como la comarca de O Ribeiro (Ourense) o el Baixo Miño en la frontera con Portugal. Debido al contexto de finales del siglo XIX, los valles fluviales fueron la preferencia a la hora de diseñar los trazados ferroviarios, aunque esto obligaba a mayores kilómetros de recorrido (Nárdiz Ortiz, 1992). En abundantes situaciones, las vías ferroviarias se encuentran separadas por escasos metros con respecto a los ríos.

Por último, la costa marítima. Su principal característica son sus continuos recortes, donde tan solo destacan dos espacios rectilíneos, Ribadeo (Lugo) y Oia y A Guarda (Pontevedra). Los diversos entrantes y salientes provocan que Galicia disponga de un total de 1.498 kilómetros de línea de costa (IGN, 2021). Esto representa el 31% de la costa peninsular española. De hecho, la provincia de A Coruña es la segunda a nivel estatal (956 kilómetros) superada solamente por las Islas Baleares.

Entre las diversas unidades morfológicas de la costa gallega, hay que destacar las rías. Estos son antiguos valles fluviales inundados en la actualidad por las aguas del océano. Las diferentes rías se agrupan en tres conjuntos. Las Altas, en el sector septentrional de la región; las Medias, entre el Cabo Ortegal (límite del Mar Cantábrico y el Océano Atlántico) y el Cabo Fisterra, en la Costa da Morte; y por último, las Baixas. Estas últimas son las más conocidas y forman una de las principales representaciones paisajistas de Galicia. Son 4, de norte a sur, Muros-Noia, Arousa, Pontevedra y Vigo. Las grandes dimensiones de estas unidades suponen un impedimento para las comunicaciones debido a la necesidad de largos desplazamientos ante la práctica ausencia de viaductos que comuniquen ambas orillas. De esta manera, en algunas rías se ha desarrollado un importante tráfico de pasajeros mediante barcos, especialmente en la ría de Vigo.

Como se comprueba en la imagen posterior (ver figura 4), el ferrocarril se moldea a las formas principales del relieve de Galicia, especialmente, los valles fluviales (río Sil y Miño). La entrada central desde la comarca del Bierzo (León) se hace mediante el valle del río Sil. Por el contrario, la conexión directa por el sur de la provincia de Ourense, debe de superar las dificultades de las Sierras Orientales. Con una menor dificultad geográfica, se encuentra la salida hacia Portugal mediante el espacio del Baixo Miño. No obstante, estamos ante un contexto marcado por las diferencias políticas.

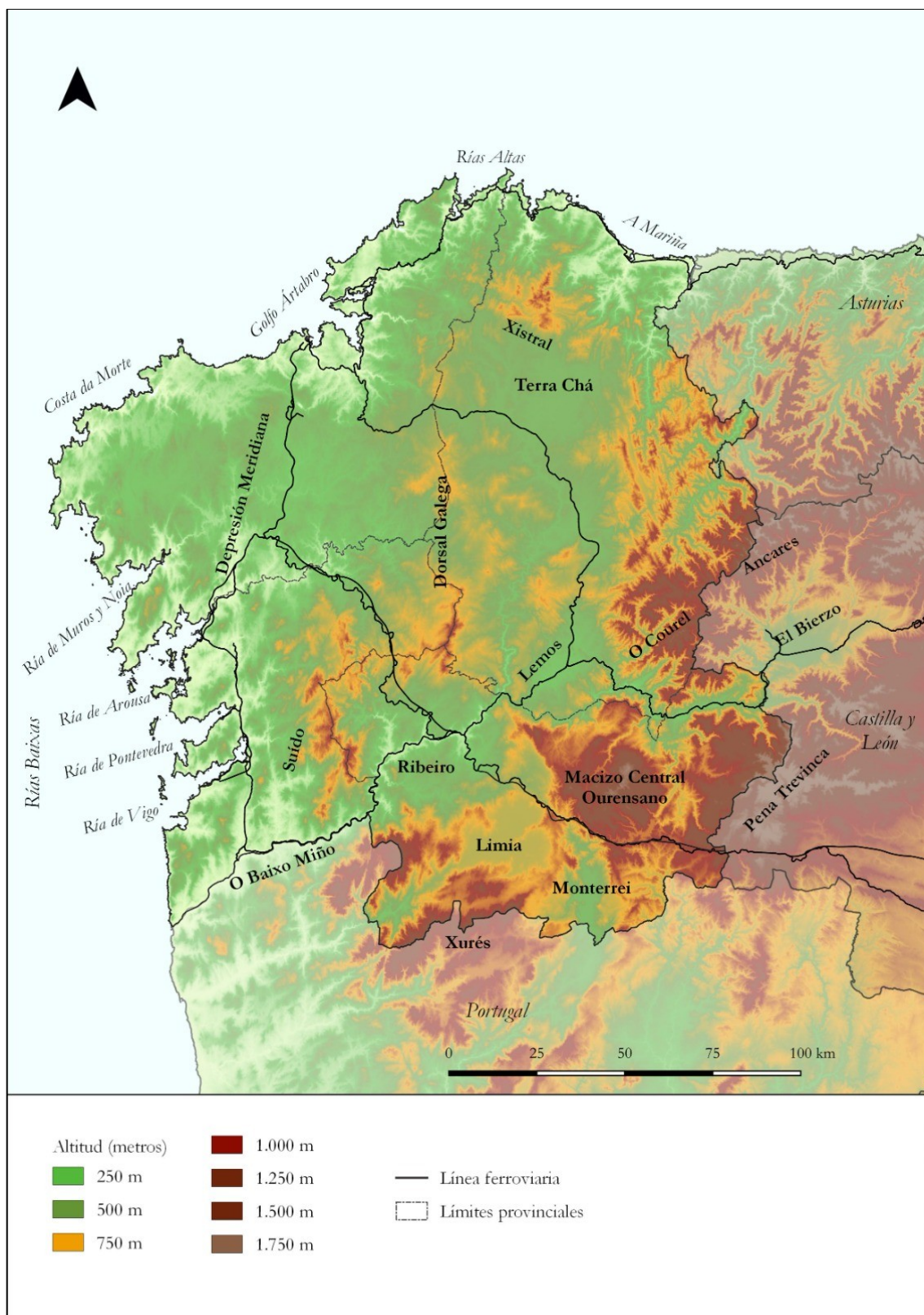


Figura 4 – Mapa topográfico de Galicia y relación con la red ferroviaria del 2021
Elaboración propia. Fuente de información: IGN

5.3. Red urbana de Galicia y su relación con el ferrocarril.

La red ferroviaria de un territorio, así como la totalidad de los transportes que forman un sistema, no se puede entender sin tener en cuenta el contexto del sistema urbano en el que se implanta. El modelo territorial establecido en un espacio será el principal factor a la hora de establecer conexiones mediante infraestructuras de transporte, así como la comercialización de los servicios colectivos. Por ejemplo, no se tienen las mismas necesidades en dotación de infraestructuras y servicios en un territorio donde predominan los asentamientos rurales y de baja densidad que en uno urbano. Del mismo modo, es necesario diferenciar las políticas y medidas que se deben de aplicar en las diversas áreas urbanas. Al mismo tiempo, también hay que tener en cuenta el contexto socioeconómico del territorio o administración pública. En diversas ocasiones, existen actuaciones más austeras económicamente, pero que cumplen satisfactoriamente con las necesidades.

Como hemos avanzado en el anterior párrafo, la principal justificación de este apartado viene dada por la necesidad de analizar el sistema urbano de Galicia. De esta manera, podremos comparar y comprender una manera más exhaustiva la relación entre la red ferroviaria y los principales núcleos urbanos gallegos. A mayores, también es necesario prestar atención a las principales características del sistema ferroviario en relación con la vertebración territorial. A diferencia de la red viaria, el ferrocarril por motivos de seguridad no dispone de la capilaridad que poseen otros medios de transporte. Especialmente los que circulan por las carreteras, vehículos privados y autobuses.

Por este motivo, dentro de la red ferroviaria los nodos de acceso, es decir, estaciones o apeaderos, son puntos clave y estratégicos a la hora de planificar y ordenar el territorio (Bavoux et al., 2005). Ante esto, el hecho de que algunas pequeñas ciudades gallegas puedan disponer de una estación en sus proximidades puede ser un importante factor para el reforzamiento de su posición en el territorio. No obstante, no se trataría del único factor de atracción dentro del marco ferroviario. También es necesario una correspondencia en las principales características de los servicios comercializados (horarios, número de frecuencias diarias, destinos).

A pesar de las connotaciones históricas, la comunidad autónoma de Galicia no se puede considerar como una región rural en la actualidad (Lois González y Pino Vicente, 2015). De hecho, una de las principales características que definen la geografía humana de la región desde la segunda mitad del siglo XX es su expansivo proceso de urbanización (Torres Luna y Lois González, 1995a; Lois González y Piñeira Mantiñán, 2011). En un primer momento, este proceso se caracterizó por el aumento demográfico de los principales núcleos de población, para dar paso a finales de la década de los 1970 a una expansión por el espacio, fuera de los límites administrativos de los ayuntamientos urbanos, mediante procesos de *periurbanización* (Torres Luna y Lois González, 1995b; Formigo Couceiro y Aldrey Vázquez, 1999; González Pérez, 2015). Este proceso de concentración demográfica en unas determinadas áreas, así como la progresiva evolución de la estructura económica gallega (Fernández Leiceaga y López Iglesias, 2000), hizo que se llegase a diferenciar de manera dual la región. Una costa marítima urbana e industrial, a

diferencia del interior, donde se daba un mayor peso del sector agrario tradicional (Alonso Logroño y Lois González, 1997).

Ante esta evolución de las últimas décadas, la mayoría de la población se concentra en una serie reducida de áreas urbanas, en comparación con la totalidad de la geografía regional (Lois González 2004b; Aldrey Vázquez, 2006). A pesar de las dificultades para definir objetivamente los espacios rurales de los urbanos; Paül (2015), en un ejercicio de clasificación de los ayuntamientos gallegos mediante su densidad demográfica (límite de 100 hab/km²), llega a describir que más de dos tercios de la población del 2011 se concentraban en tan solo el 16 % del territorio gallego. Al mismo tiempo, este mismo autor reconoce que el uso de los ayuntamientos puede llevar a malinterpretaciones en las estadísticas debido a la amplia superficie de estos y la diversidad interna que nos podemos encontrar en cada uno.

En cuanto a las principales características del sistema urbano gallego y su articulación territorial, debemos tener en cuenta una serie de cuestiones primarias que coinciden en diferentes análisis realizadas en la geografía gallega (Precedo Ledo, 1987; Rodríguez González, 1999; Lois González, 2004b; Piñeira Mantiñan e Lois González, 2011; Xunta de Galicia, 2011; Precedo Ledo y Míguez Iglesias, 2012). En primer lugar, un policentrismo urbano. La estructuración urbana se asienta en las 7 principales ciudades, A Coruña, Ferrol, Lugo, Ourense, Pontevedra, Santiago de Compostela y Vigo. En un segundo punto, el EUA. Este se trata de un corredor socioeconómico, de norte a sur, en las dos provincias occidentales, A Coruña y Pontevedra, vertebrado por la principal vía de comunicación de la región, la Autopista del Atlántico o AP-9. En el EUA no solo se localizan 5 de las 7 principales ciudades gallegas, también la mayor parte de las actividades económicas y principales infraestructuras de transporte (Alonso Logroño y Lois González, 1997; Pazos Otón et al., 2015).

Al mismo tiempo, en el propio EUA se sitúan las dos principales regiones urbanas de Galicia. Al norte, el Golfo Ártabro, A Coruña y Ferrol; y al sur, las Rías Baixas, Vigo y Pontevedra (ver figura 5). En el intermedio de estos dos espacios, nos encontramos la ciudad de Santiago de Compostela como punto de equilibrio. Desde la instauración del gobierno autonómico en 1981, se ha desarrollado un crecimiento urbano fuera de los límites municipales de la capital que propiciaron la formación de una área urbana (Ferrás Sexto y Lois González, 1993). A continuación, el fuerte desequilibrio que se produce ante la ausencia de un escalón intermedio entre las 7 principales ciudades y las cabeceras comarcales o pequeñas ciudades (Rodríguez González, 1999). Por último, debemos de hacer mención al mundo rural gallego. Este se ha singularizado durante las últimas décadas por un fuerte proceso de descenso y envejecimiento demográfico, junto a una pérdida constante de actividades económicas (Aldrey Vázquez y del Río Franqueira, 2014; Paül, 2015; Pazo Labrador y Moragón Arias, 2018). Esta evolución socioeconómica se da principalmente en la mayor parte de las comarcas externas al EUA.

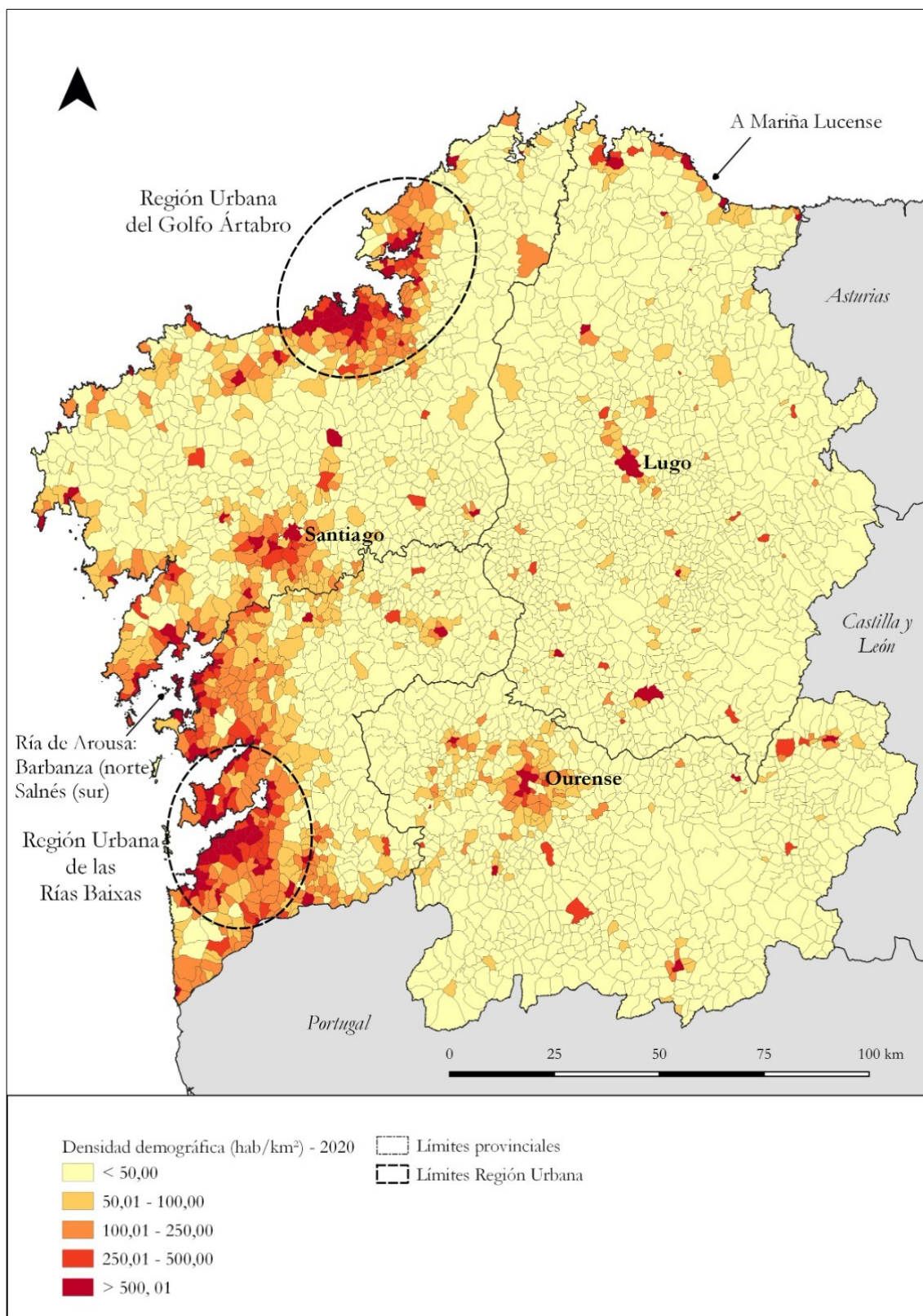


Figura 5 – Densidad demográfica por parroquias en Galicia en el 2020
Elaboración propia. Fuente de información: IGE

A continuación, nos centraremos en las diversas características citadas en los anteriores párrafos sobre la articulación y el sistema urbano gallego. El hecho de referirnos a las 7 principales ciudades de la comunidad es debido principalmente a su peso demográfico. En el 2020, estos núcleos urbanos contaban con las siguientes cifras relativas al número de habitantes; A Coruña, 213.516; Vigo, 201.100; Ourense, 98.518; Lugo, 90.262; Santiago de Compostela, 81.118; Pontevedra, 63.223; y por último, Ferrol, 58.894. Cabe destacar que estas estadísticas corresponden a la categoría más pequeña de entidad de población empleada por el Nomenclátor del IGE (2021). De utilizar las relativas a los ayuntamientos, estas serían mayores y el orden por número de habitantes se vería afectado, ya que el municipio de Vigo se aproxima a los 300.000 habitantes. Por lo tanto, el ayuntamiento de Galicia con mayor número de población (ver tabla 3).

Posición	Nombre	Número habitantes	Provincia	Comarca
1	Vigo	296.692	Pontevedra	Vigo
2	A Coruña	247.604	A Coruña	A Coruña
3	Ourense	105.643	Ourense	Ourense
4	Lugo	98.519	Lugo	Lugo
5	Santiago de Compostela	97.848	A Coruña	Santiago
6	Pontevedra	83.260	Pontevedra	Pontevedra
7	Ferrol	65.560	A Coruña	Ferrol
8	Narón	39.056	A Coruña	Ferrol
9	Vilagarcía de Arousa	37.565	Pontevedra	O Salnés
10	Oleiros	36.534	A Coruña	A Coruña
11	Arteixo	32.738	A Coruña	A Coruña
12	Ames	32.104	A Coruña	Santiago
13	Carballo	31.429	A Coruña	Bergantiños
14	Culleredo	30.685	A Coruña	A Coruña
15	Redondela	29.241	Pontevedra	Vigo
16	Ribeira	26.848	A Coruña	Barbanza
17	Cangas do Morrazo	26.582	Pontevedra	O Morrazo
18	Cambre	24.594	A Coruña	A Coruña
19	Marín	24.242	Pontevedra	O Morrazo
20	Ponteareas	22.940	Pontevedra	O Condado

Tabla 3 – Clasificación de los 20 primeros ayuntamientos de Galicia por número de habitantes en el 2020

Elaboración propia. Fuente de información: IGE

A la hora de analizar el papel de cada una de ellas en la red urbana, Souto González (1988) delimitó la función e importancia social. En primer lugar, A Coruña y Vigo serían las

superiores en la escala del sistema gallego. En gran parte, debido a su peso demográfico, donde llega a duplicar en número de habitantes a las siguientes ciudades. Después, Ourense, Lugo y Santiago, como núcleos de equilibrio y organización del interior de la comunidad. Bien es cierto que el peso de la capital autonómica se ha reforzado durante los últimos años, sobre todo a partir de la expansión de la red viaria de altas capacidades, tal y como veremos en el siguiente apartado. Del mismo modo, su posición central y estratégico en el EUA. Por otra parte, Ourense y Lugo disfrutaban de un status superior gracias en gran medida al hecho de ser capitales provinciales. En consecuencia, sedes de la administración provincial (Diputaciones) y demás servicios públicos. Por último, Ferrol y Pontevedra sirven de apoyo de las regiones urbanas de A Coruña y Vigo, respectivamente. A pesar de la importancia de estos núcleos, la expansión urbanística durante las últimas décadas fuera de los límites municipales nos obligará a centrarnos más en estas regiones urbanas.

Como hemos descrito anteriormente, en Galicia se ha vivido un intenso proceso de periurbanización desde finales de la década de los 1970 hasta la actualidad. Todo este proceso ha originado un crecimiento urbano, sobrepasando los límites administrativos de los ayuntamientos urbanos históricos. Más allá de la expansión urbanística y el crecimiento demográfico en estas áreas y regiones urbanas de Galicia, esta evolución de las últimas décadas supone, hoy en día, un auténtico desafío en la gobernanza de las políticas y medidas en materia de movilidad y transporte colectivo. Debido a estas cuestiones, queremos focalizar con mayor atención nuestro análisis en esta escala, donde el ferrocarril debe de ser un elemento a tener en cuenta en la ordenación y gobernanza territorial (Troin, 1995; Bertolini y Spit, 1998; Casellas et al., 2011).

Hasta la década de los 1970, el crecimiento demográfico se producía especialmente de manera centrípeta, proceso que se ralentiza con la entrada en el siglo XXI. A partir de aquí, se produce un cambio en la tendencia evolutiva en el número de habitantes de los centros urbanos de las principales ciudades gallegas. En este último caso, cabe destacar la peculiaridad de la ciudad de Ferrol, la cual debido a la profunda reconversión industrial a partir de la década de los 1970, inició esta etapa de decrecimiento demográfico bastante antes que las demás ciudades (Otero Enríquez y Gómez Rodríguez, 2007).

A pesar de que los núcleos urbanos continuaban aumentando su cómputo de habitantes, desde los inicios de la década de los 1980 el proceso de crecimiento demográfico pasó a ser centrífugo, donde los ayuntamientos vecinos de las ciudades concentran los mayores ratios de crecimiento de la población. Bien es cierto, que este proceso se venía produciendo de manera tímida anteriormente en algunos municipios próximos a los centros industriales y urbanos (González Pérez, 2015).

Todo este desarrollo urbanístico se produce fundamentalmente en los entornos de las principales ciudades localizadas en el EUA. De esta manera, comarcas que destacaban por su importante vocación agraria y pesquera se ven involucradas en un proceso de edificación de nuevos inmuebles o el asentamiento de empresas de importante calado (Torres Luna y Lois González, 1995b). Estas áreas que fueron las que sufrieron una periurbanización de mayor intensidad son, As Mariñas, Bergantiños, Betanzos y Eume en el norte, mientras que al sur, O

Morrazo y Val Miñor¹⁰. Es por ello que se identifican en la actualidad dos grandes regiones urbanas a nivel gallego, junto a una de menor tamaño, tanto espacial como demográfica en torno a la capital autonómica (Dalda Escudero 2009; Xunta, 2011).

El aumento de la presión demográfica debido al intenso éxodo rural desde las comarcas rurales y agrarias del interior de Galicia, no ha sido solamente el principal condicionante de la expansión urbanística. Al mismo tiempo, se dieron otros factores importantes para comprender esta evolución, como la posibilidad de acceder a la propiedad de una vivienda más asequible, una mayor disponibilidad de suelo urbanizable debido a unas condiciones más flexibles por parte de algunos ayuntamientos o el re-encuentro con la naturaleza (Piñeira Mantiñan y Lois González, 2011). A mayores, hay que tener en cuenta igualmente la mejora en los medios de transporte, sobre todo a partir de la universalización del vehículo privado y consigo un aumento de la movilidad diaria.

Al ser el vehículo privado uno de los principales protagonistas en los fenómenos de periurbanización y/o suburbanización en las ciudades gallegas, las infraestructuras viarias se convirtieron en los principales soportes del crecimiento urbanístico (García Docampo, 2015). El crecimiento urbanístico en las periferias urbanas durante las décadas de los 1980 y 1990, mediante una práctica ausencia de la planificación estratégica y a largo plazo, originó espacios caracterizados por la presencia de viviendas unifamiliares o adosados. Una situación que provoca densidades demográficas más bajas con respecto al centro urbano, y consigo, unas mayores dificultades para ofertar un servicio de transporte colectivo de calidad. La carencia de este último, unido a una sociedad muy motorizada debido a los nuevos comportamientos sociales (Shelley y Urry, 2006), ocasiona en la actualidad graves problemas en las conexiones de acceso a las ciudades gallegas.

De hecho, el crecimiento urbano en torno a las carreteras convencionales ha provocado durante los últimos años la construcción de nuevos tramos de autovía por dos motivos principalmente. El primero, reducir el impacto de este medio de transporte en los nuevos núcleos urbanos de población. Las carreteras convencionales pasan a convertirse en avenidas y calles con una gran presión de actividades económicas, además de una creciente masa de población (García Docampo, 2015; Nárdiz Ortiz, 2015). Esto conlleva en la actualidad a conflictos sociales, donde los habitantes demandan la puesta en marcha de actuaciones en busca de una mayor *humanización* o de restricciones del tráfico diario. En los últimos años podemos ver estas situaciones de tensión social en varios puntos de las diferentes áreas urbanas de Galicia. A destacar, como ejemplos, Milladoiro en las proximidades de Santiago de Compostela; Perillo y O Temple en A Coruña; y por último, Teis y Chapela en los accesos a Vigo.

El segundo objetivo es una consecuencia del anterior, dar respuesta a las altas tasas de movilidad, dependientes en su mayoría del vehículo privado. Esta cuestión la analizaremos con mayor detalle en el siguiente capítulo, dedicado a la evaluación de la red de infraestructuras de transporte en Galicia. Aun así, podemos adelantar que la práctica mayoría de las actuaciones tomadas por parte de la Xunta de Galicia, se centraron exclusivamente en la construcción de nuevos viales.

¹⁰ Las denominaciones de As Mariñas (A Coruña) y Val Miñor (Pontevedra) se emplean como comarcas naturales pero no se encuentran limitadas por la administración autonómica de la Xunta de Galicia.

El crecimiento de las principales regiones urbanas de Galicia con base en el vehículo privado tiene como contrapartida la escasa relevancia del ferrocarril como elemento de expansión y planificación urbanística o territorial. Un caso a destacar es la ciudad de A Coruña y su área de influencia más próxima, donde solamente los núcleos urbanos de O Burgo-Acea de Ama (Culleredo) y Cambre (Cambre) con 9.269 y 4.045 habitantes respectivamente en el 2020, disponen de una estación ferroviaria en sus inmediaciones. Por el contrario, otros ayuntamientos de la periferia coruñesa con una mayor población o núcleos urbanos importantes, no disponen de servicios ferroviarios en sus proximidades. Son los casos destacados de Oleiros, con gran presencia de la vivienda unifamiliar, y Arteixo¹¹. Ambos en la actualidad con una población superior a los 30.000 habitantes por separado. Dentro de este mismo baremo demográfico también podría entrar el ayuntamiento de Culleredo, anteriormente citado.

En una situación semejante, nos encontramos con la ciudad de Vigo y su espacio más próximo. En este caso, algunos núcleos urbanos sí que disponen de un acceso ferroviario próximo, como Redondela y O Porriño, cada uno con algo más de 7.000 habitantes. Ambos núcleos son cabeceras municipales de ayuntamientos con importantes cifras relativas a la totalidad de ciudadanos. Con respecto a Redondela, muy próximo a los 30.000 habitantes, mientras que O Porriño supera los 20.000. De manera similar a la área de A Coruña, en la relativa a la ciudad olívica, existen una serie de ayuntamientos próximos que no cuentan con el ferrocarril. Estos son Mos (15.063 hab.); Nigrán (17.745 hab.); Gondomar (14.702 hab.) y Baiona (12.129 hab.). Los tres últimos se encuentran dentro de la área natural conocida como *Val Miñor*. Una denominación que dio nombre a una autopista de titularidad autonómica.

Una vez analizado las dos regiones urbanas, el Golfo Ártabro y las Rías Baixas, así como la descripción de las 7 principales ciudades, continuaremos con el siguiente nivel. Anteriormente, hemos descrito las características más significativas del sistema urbano gallego. En el escalón intermedio, entre las áreas urbanas y el espacio rural, nos encontramos con las pequeñas ciudades o villas (ver figura 6). Si atendemos únicamente a los criterios demográficos, estas podrían ser definidas como aquellos núcleos urbanos que disponen de una población entre los 2.000 y 15.000 habitantes, dependiendo de su localización y actividad económica predominante (Rodríguez González, 2015). No obstante, como muestran Barreiro Quintáns et al., (2019), en un ejercicio de clasificación y descripción de 90 ejemplos de Galicia, no existe una definición unánime y que se apoye en un único criterio. Entre los diversos impedimentos nos encontramos con las diferencias a nivel interno en Galicia.

11 En el municipio de Arteixo se encuentra el apeadero de Uxes en la línea de alta velocidad del Eje Atlántico, pero en un contexto rural y con una situación alejada con respecto a los principales núcleos urbanos del ayuntamiento.

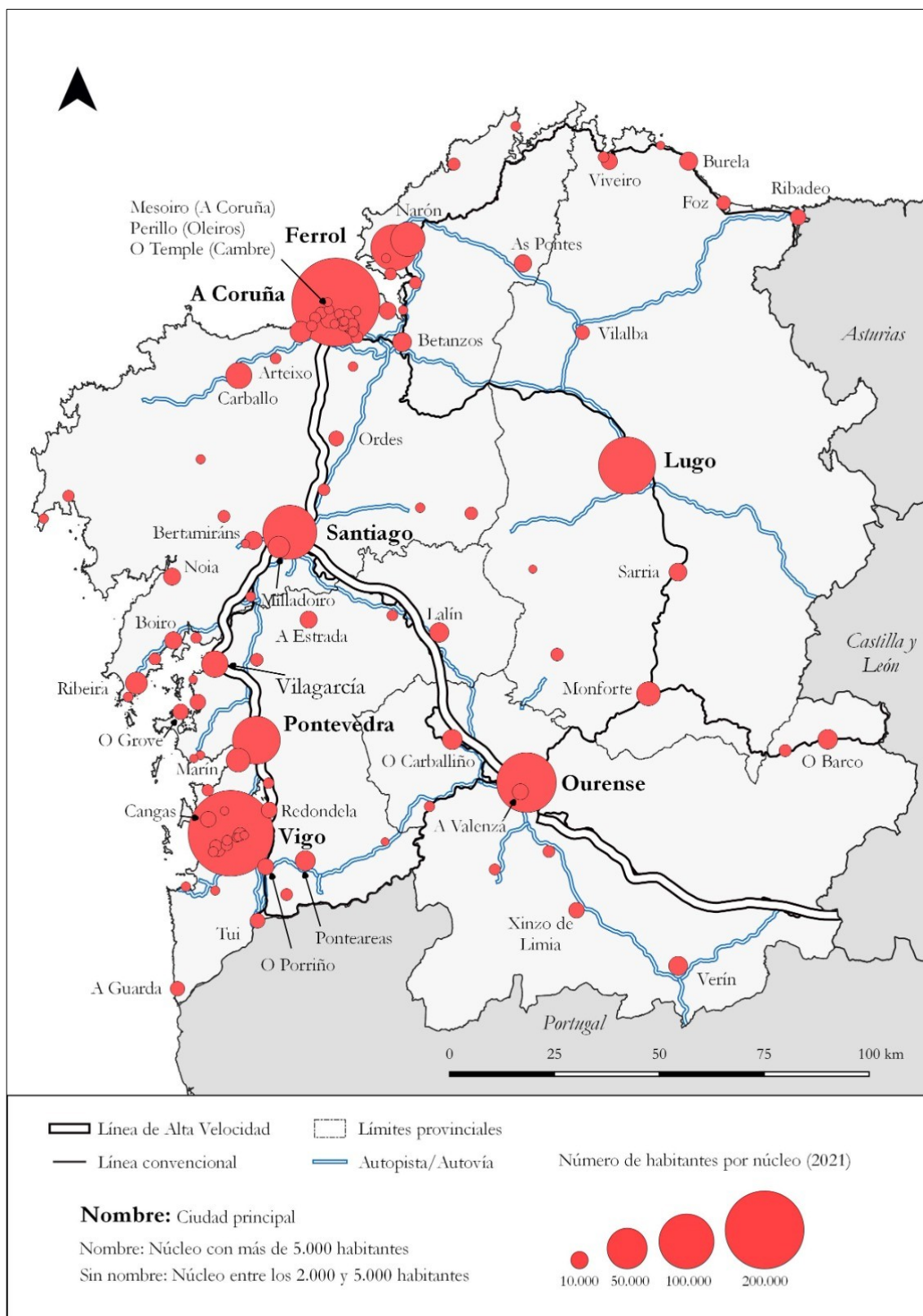


Figura 6 – Núcleos urbanos con más de 2.000 habitantes en Galicia en el 2021
 Elaboración propia. Fuente de información: IGE e IGN

Las funciones de estos núcleos urbanos, así como su capacidad de organización del espacio, dependen en gran medida de su situación (Rodríguez González, 1997). En primer lugar, nos encontramos con aquellos que se ubican en las proximidades de las principales ciudades o en sus áreas urbanas. En estas situaciones, existe una gran dependencia con respecto al núcleo principal. Del mismo modo, cuanto más distancia exista entre ambos, mayores grados de independencia socioeconómica podemos identificar, aun mismo, cuando existan intensas relaciones (Barreiro Quintáns et al., 2019). Un segundo caso son aquellos núcleos, que a pesar de encontrarse en espacios de altas densidades demográficas, muestran una articulación policéntrica y con funciones diferenciadas. Al mismo tiempo, con marcadas relaciones entre sí (Precedo Ledo, 1987). Esto acontece en la actualidad en la comarca del Barbanza (A Coruña) o en la Mariña lucense. Las diferencias entre estas dos se encuentran en la principal infraestructura que las cohesionan. En la comarca del Barbanza existe una autovía inaugurada en su totalidad en el 2009. A diferencia de esta última, los principales núcleos urbanos de la Mariña (Viveiro, Burela, Foz y Ribadeo) se encuentran vertebrados por la línea ferroviaria de ancho métrico. Por último, las villas localizadas en el interior de Galicia y con un ratio de influencia supralocal (Rodríguez González, 2015).

Estas últimas son primordiales a la hora de comprender la estructuración del sistema urbano en el interior de Galicia. Las diferentes villas, en la mayoría de los casos son igualmente cabeceras comarcales, articulan el territorio y establecen sus propias áreas de influencia supralocales. De esta forma, cubren al mismo tiempo las principales funciones sociales y económicas del entorno rural (Rodríguez González, 1997). En algunas situaciones relacionadas con el comercio o el sector servicios, llegan a competir con las propias ciudades (López González, 1999).

Adicionalmente, Rodríguez González (2015) describe unas claras diferencias entre las villas del interior de Galicia. Por una parte, aquellas localizadas en las comarcas más deprimidas y que, concretamente, suelen coincidir con las áreas de montaña de Lugo y Ourense. Estas se caracterizan por núcleos urbanos entre los 1.000 y 2.000 habitantes. Luego, las cabeceras de comarcas con una fuerte dependencia del sector primario, tanto ganadero como agrícola, pero en un contexto demográfico más favorable que las anteriores. Son ejemplos de esta tipología, Santa Comba y Melide, en la provincia de A Coruña, o Ribadavia y Xinzo de Limia en Ourense. Por último, las villas que durante las últimas décadas han desarrollado un sector industrial autóctono y con una gran oferta de servicios públicos y privados. Algunas de estas sobrepasan los 10.000 habitantes, como O Barco de Valdeorras (Ourense) o Lalín (Pontevedra).

A mayores, Rodríguez González (2015) precisa que algunas de estas cabeceras comarcales suelen coincidir con puntos estratégicos dentro de la red de transporte. De esta manera, refuerzan aún más su posición y amplían su área de influencia. No obstante, solamente Monforte de Lemos dispone de una posición privilegiada con relación a la red ferroviaria de Galicia. En una posición secundaria, se podrían citar a los núcleos de Betanzos y Redondela. En los demás restantes ejemplos, su centralidad territorial viene derivada por su posición en la red viaria. Uno de los mejores ejemplos es la villa de Lalín. La capital de la comarca del Deza se localiza en un punto intermedio del corredor Santiago-Ourense, y simultáneamente, en las comunicaciones entre Vigo y Pontevedra con la provincia de Lugo. Esto le ha otorgado tradicionalmente un emplazamiento notable en la gestión de las rutas de autobús, así como para el asentamiento de empresas y

negocios relacionados con la logística y mensajería. También existen otros ejemplos destacados como Verín o Vilalba, emplazados en cruces de autovías.

Por último, en relación con este grupo de pequeñas ciudades o villas, una parte destacable de estas no se encuentra en la red ferroviaria. Una deficiencia que aumenta el protagonismo de la red viaria en la articulación de estas, al no existir la posibilidad de comunicación mediante el ferrocarril. A pesar de su peso socioeconómico, casos como A Estrada, As Pontes, Boiro, Cangas, Carballo, Ribeira o Pontareas, o los anteriores mencionados previamente (Verín y Vilalba), con una población superior a los 5.000 habitantes, no disponen del ferrocarril como medio de transporte (ver figura 7).

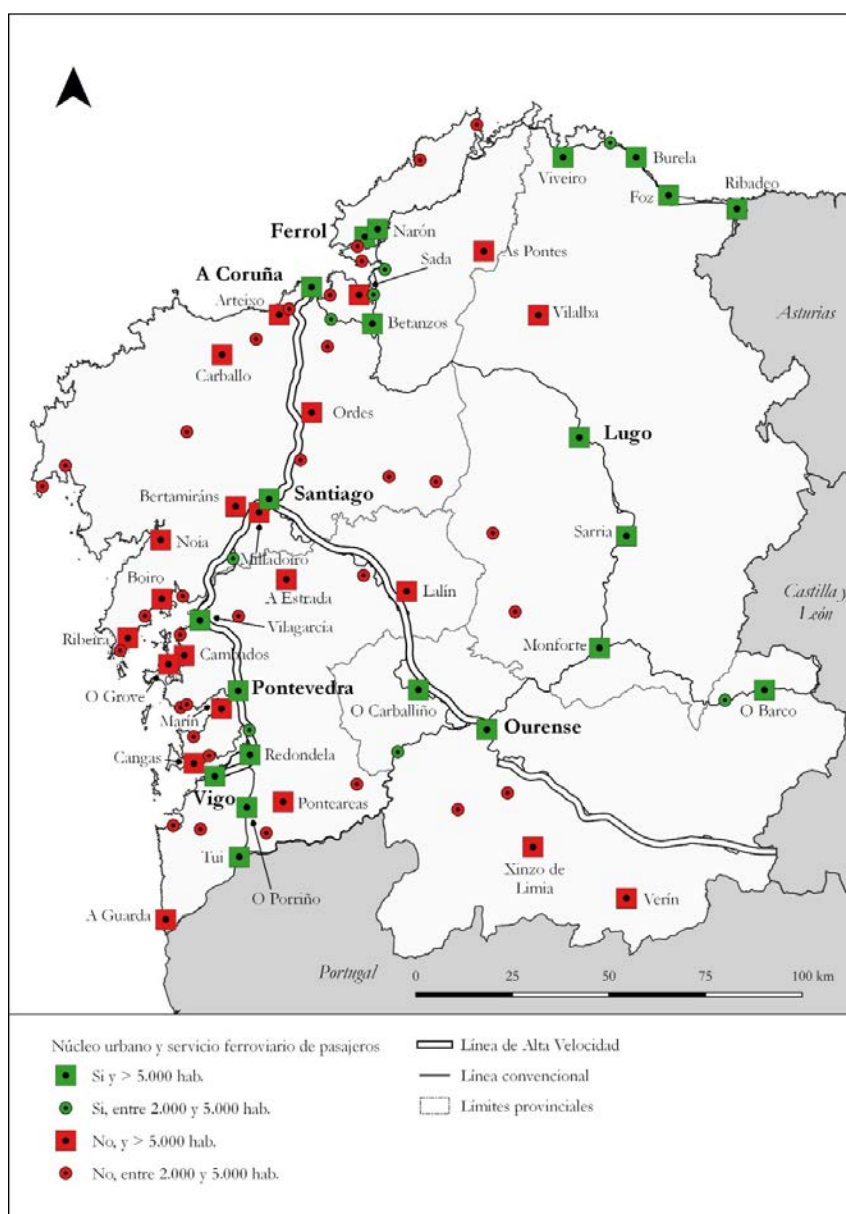


Figura 7 – Núcleos de población con más de 2.000 habitantes (2021) y su accesibilidad al ferrocarril de pasajeros.

Elaboración propia. Fuente de información: IGE, IGN y Renfe-Operadora

5.4. La Eurorregión Galicia - Norte de Portugal

Dentro de este capítulo referido principalmente a la descripción y análisis geográfico de Galicia, vemos necesario establecer simultáneamente un breve apartado relacionado con el espacio que forma junto a la *Região Norte de Portugal*¹². Entre esta última y la Comunidad Autónoma de Galicia constituyen en la actualidad una Eurorregión. También denominada de manera oficial por el acrónimo AECT (Agrupación Europea de Cooperación Territorial). Por otra parte, debemos de tener en cuenta las delimitaciones geográficas del EUA. Este espacio socioeconómico caracterizado por sus altas densidades demográficas y de movilidad, no se puede definir únicamente dentro de los límites administrativos de Galicia. En la realidad, la mayor parte de la fachada occidental de la Península Ibérica forma un continuo urbano, desde la ciudad de Ferrol hasta la capital lusa, Lisboa (ver figura 8). De este modo, toda esta área forma una de las principales macrorregiones urbanas del continente europeo (Florida et al., 2008).

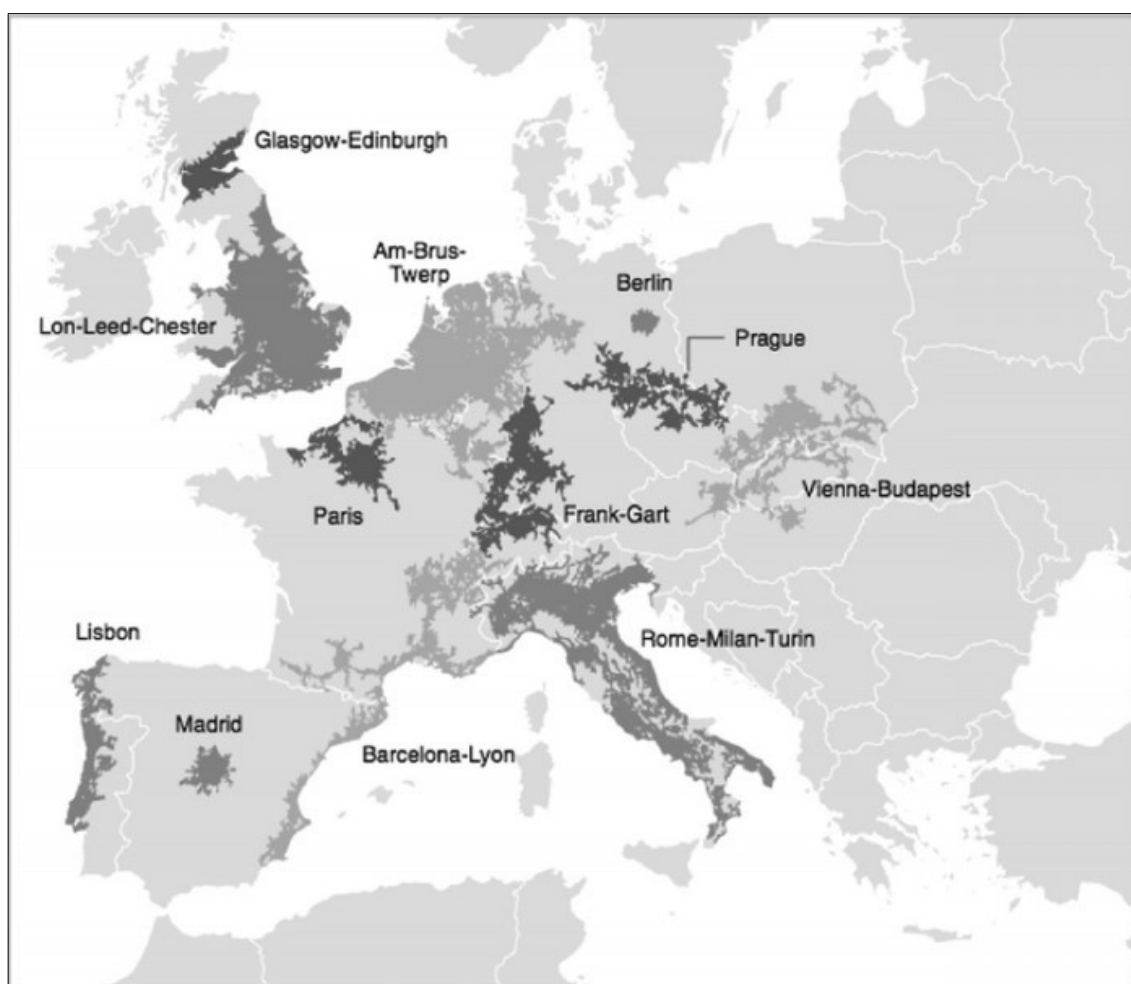


Figura 8 – Macrorregiones urbanas definidas por R. Florida et al., 2008 en Europa.

Extraído de: R. Florida et al. (2008).

12 Región estadística de Portugal (NUTS – II) que comprende los distritos de Viana de Castelo, Braga, Porto, Vila Real y Bragança. Además de ciertos *concelhos* de Aveiro, Guarda y Viseu.

Como hemos anunciado anteriormente, entre Galicia y Portugal existen una serie de elementos culturales, sociales y económicos en común. Estas semejanzas aumentan si reducimos el contexto al norte del estado portugués. De este modo, se define una área singular dentro de la Península Ibérica (Palmeiro Piñeiro, 2011). Desde la entrada en la antigua Comunidad Económica Europea en 1986 por parte de Portugal y España, las relaciones a ambos lados de la *raia*¹³ aumentaron considerablemente. Una de las principales causas ha sido la construcción de nuevos pasos fronterizos, principalmente en la red viaria. El crecimiento de las relaciones a ambos lados de la frontera, propició consigo la puesta en marcha de nuevas AECT con una escala menor a la regional durante los últimos años. En este último caso, se han puesto en marcha las conocidas como *Eurociudades*, entre algunas localidades fronterizas, tanto en el tramo fronterizo que conforma el Río Miño como en el interior del espacio (Trillo Santamaria et al., 2015). Estas tienen como objetivo la colaboración y cooperación en algunos servicios públicos de ambos lados de la frontera.

Otra de las principales características en la Euroregión son los altos índices de movilidad entre los dos territorios. Los diferentes pasos que se encuentran en este espacio acumulan la mitad de los movimientos que se realizan entre Portugal y España (MITMA, y Ministério da Economia, 2020). Los desplazamientos por motivos laborales cuentan con una gran importancia, a pesar de las grandes diferencias en las tipologías y motivos. Los gallegos cuentan en su mayoría con un perfil especializado y con estudios superiores, mientras que los portugueses son primordialmente de baja calificación laboral (Falagán Mota y al., 2013; Pires y Nunes, 2018).

No obstante, esta alta movilidad se realiza en su gran mayoría mediante el vehículo privado (Palmeiro Piñeiro y Pazos Otón, 2008). En los diferentes municipios próximos a la frontera, no existe en la actualidad una oferta de transporte colectivo. Solamente en el caso de Verín – Chaves se ha iniciado un servicio, pero que es reducido únicamente a eventos y fechas especiales (mercados, festivales). Por lo tanto, la escasa oferta de transporte colectivo se centra en aquellos servicios con un ámbito superior y que conectan principalmente a las ciudades de ambos lados de la frontera.

Desde el inicio por la apuesta decidida en la alta velocidad ferroviaria por parte de España, se ha debatido y reivindicado la necesidad de mejorar las relaciones internas de la Euroregión mediante el ferrocarril. El principal objetivo sería la dotación de una nueva línea de alta velocidad que cohesionase todo el EUA, desde el norte de Galicia hasta el sur de Portugal. Por consiguiente, una mejora en la oferta comercial ferroviaria y que en la actualidad, por las características de la infraestructura, no es capaz de conseguir mayor atractivo a potenciales usuarios (ver figura 9).

Sin embargo, también es necesario una profunda reflexión en torno al modelo ferroviario a implantar dentro de la Euroregión. Una hipotética nueva línea de alta velocidad solamente serviría de conexión para los principales núcleos de población a ambos lados de la *raia*. Es decir, Porto, Braga y Valença do Minho por el lado portugués. Al mismo tiempo, el crecimiento de la área de influencia de la ciudad de Vigo ha sobrepasado la frontera política. De este modo, son varios los municipios portugueses de la *raia* que tienen una mayor relación funcional con Galicia que con su capital de distrito, en este caso, Viana do Castelo. Ante esto, también sería necesario

13 Nombre popular de la frontera entre Portugal y España.

llegar a acuerdos entre las diferentes administraciones para una gestión compartida de los servicios ferroviarios transfronterizos de ámbito regional o, incluso, metropolitanos. Bien es cierto que ambos modelos de servicios ferroviarios pueden y deben de ser compatibles.

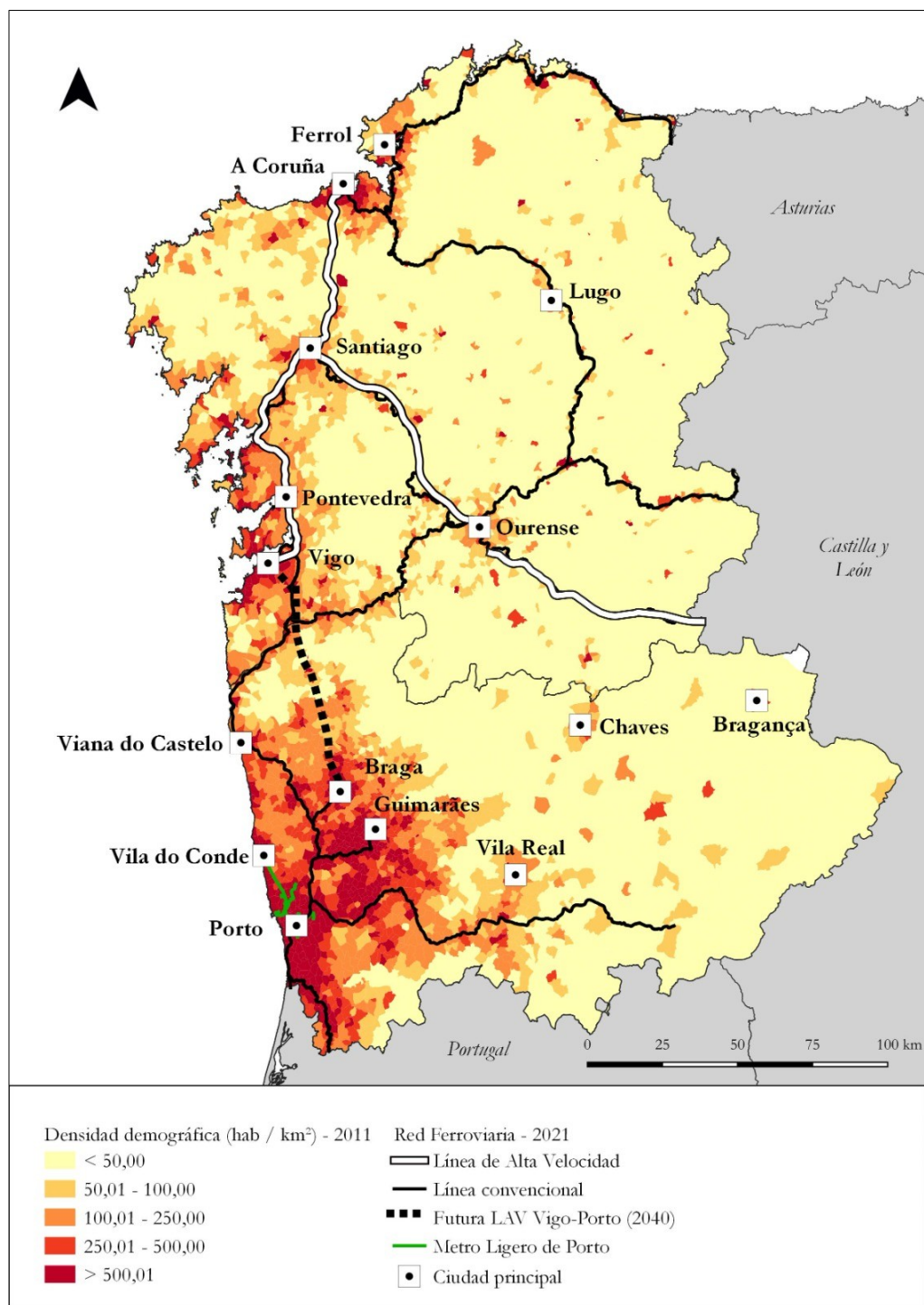


Figura 9 – Red ferroviaria en el 2021 y densidad demográfica (2011)¹⁴ en la Euroregión Galicia-Norte de Portugal.

Elaboración propia. Fuente de información: IGE e Instituto Nacional de Estatística (Portugal).

14 Se ha empleado el 2011 ya que es el último año en que se ha realizado un Censo de Población

A pesar de las diferentes directrices y propuestas marcadas desde la Comisión Europea, el desarrollo de las políticas ferroviarias a ambos lados de la frontera política ha tenido muy poca repercusión en las relaciones internas de la Euroregión (Varela Cornado, 2018). Por una parte, España se ha centrado en la constitución de su propia red interna, por lo tanto, los mayores esfuerzos se han centrado en la próxima finalización de la línea de alta velocidad entre Ourense y Zamora. En esta nueva infraestructura se han construido dos nuevas estaciones, una en la localidad gallega de A Gudiña y la segunda en Otero de Sanabria (Zamora). Ambas muy próximas a Portugal. Esta situación ha provocado que diversos *concelhos* lusos demanden la construcción de nuevos viales fronterizos para tener un mejor acceso a los futuros servicios de alta velocidad. Por la otra parte, la situación económica de Portugal desde hace más de una década ha provocado la suspensión de las diferentes propuestas. Es más, se llegó a barajar la posibilidad de supresión del único servicio ferroviario entre Galicia y Portugal en el 2005 y posteriormente de nuevo en el 2011.

Esta situación ha mudado considerablemente desde que el gobierno luso haya decidido la recuperación del proyecto de alta velocidad. El reciente *Programa Nacional de Investimento 2030* (República Portuguesa, 2020) recoge entre sus diversos proyectos la construcción de una nueva línea ferroviaria entre Porto y la ciudad fronteriza de Valença do Minho. Es así como varios miembros del Ejecutivo portugués han efectuado declaraciones por la construcción de una futura Línea de Alta Velocidad (LAV, en adelante) Vigo-Porto-Lisboa.

En lo que toca a la alta velocidad. El gobierno del Reino de España nos ha colocado en una situación que no es fácil, de casi imponernos Madrid-Lisboa. Ahora nosotros no tenemos como prioridad Madrid-Lisboa. Nuestra prioridad no es Madrid-Lisboa, porque de Madrid a Lisboa vamos de avión. Ya lo tenemos. Nuestra prioridad ciertamente es el Eje Atlántico. Es Lisboa, Porto y Vigo.

Ana Maria Pereira Abrunhosa (ministra de Cohesión Territorial de Portugal) 23-10-2020, II Jornada Amistad Cerveira-Tomiño

Esta posición lusa se encuentra enfrentada a la española, más proclive a una infraestructura entre las dos capitales estatales a través de la comunidad autónoma de Extremadura. Así mismo, las declaraciones de la ministra portuguesa provocaron diferentes reacciones en los medios de comunicación de España. Por una parte, desde Galicia, de manera positiva ante el desbloqueo de una infraestructura necesaria para la cohesión del noroeste peninsular. Por el contrario, desde Madrid principalmente, una fuerte crítica a las preferencias de Lisboa por el Eje Atlántico.

Al mismo tiempo, esta postura a favor de un Eje Atlántico ferroviario que posibilite la cohesión de toda la fachada occidental de la Península Ibérica, se complementa con las reivindicaciones de las últimas décadas desde la costa oriental, el Mediterráneo. De constituirse ambas infraestructuras, estos dos espacios socioeconómicos podrían ser un importante contrapeso político de la capital de España, Madrid.

La declaración de intenciones por parte del estado luso, se ha complementado recientemente con un nuevo anuncio de la Comisión Europea en diciembre del 2021¹⁵. En la

¹⁵ Comisión Europea, 14-12-2021

actualidad actualización del marco temporal para la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), dentro de su estrategia a favor del desarrollo sostenible (*European Green Deal*), la institución europea propuso adelantar del 2050 al 2040 la finalización de gran parte de la red. Ante esto, puso como ejemplo una nueva conexión mediante alta velocidad entre las ciudades de Porto y Vigo. De esta manera, el proyecto transfronterizo volvía a recuperar protagonismo para la institución europea. Anteriormente, en la propuesta del 2013 (Reglamento (UE) n°1315/2013) esta conexión se clasificaba como *Red Global*, es decir, una tipología secundaria con respecto a la *Red Básica*. La primera se debe de completar en el 2050 mientras que la segunda, con mayor prioridad, en el 2030. En anteriores documentos europeos sí que se reconocía el nexo estratégico entre Galicia y el Norte de Portugal, caso, por ejemplo, del relativo al 2005 (Comisión Europea, 2005).

El reciente anuncio de la Comisión Europea para acelerar la conexión entre los dos espacios de la Eurorregión también minimiza la ausencia de este enlace en las propuestas del Mecanismo *Conectar Europa* (Reglamento (UE) n.º 1316/2013). Uno de los corredores de mercancías propuestos, el Atlántico, no incluía el cuadrante noroeste. Posteriormente, en el 2019 se aprobó la inclusión de parte de la red ferroviaria de Galicia por parte del Parlamento Europeo (Parlamento de Europa, 2019).

CAPÍTULO 6 - LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES DE GALICIA

Después del capítulo de análisis territorial y la red urbana, así como de otras cuestiones a tener en cuenta, debemos de centrarnos en el sistema de transportes de Galicia de la actualidad. Con esto, nuestro principal enfoque será la evaluación de la situación actual, sin adentrarnos en gran medida en la historia de cada uno de los diversos modos de transportes. El presente capítulo estará dividido en cuatro apartados. Uno para cada modo de transporte principal presente en Galicia. Es decir, la red ferroviaria, el sistema de carreteras y autovías, las terminales aeroportuarias y los puertos marítimos.

No obstante, a pesar de que el ferrocarril como sistema, así como su gobernanza, son nuestros principales focos de atención en la presente investigación, debemos de tener en cuenta los demás medios. Debido a las diferencias entre estos (ferrocarril, vehículo privado, autobús, avión y barco), cada uno de ellos se especializó en un cliente/mercado diferente, con el fin de dar respuesta a las necesidades diarias de las personas como del transporte de mercancías. Ante estas diferencias, se remarca la vital necesidad de gestionar y planificar las diferentes infraestructuras de manera conjunta. Uno de los mayores desafíos para el futuro es superar la planificación sectorial de cada medio de transporte.

Esta ausencia de la planificación conjunta de los diversos sistemas de transportes es lo que ocasiona a medio y largo plazo graves problemas en la gestión de las políticas de movilidad, especialmente aquellas destinadas al transporte colectivo. Simultáneamente, debe de existir una mayor cooperación con aquellas políticas de ordenación territorial y urbanismo. Ante estas situaciones, desde nuestro punto de vista, vemos muy necesaria la coordinación de los sistemas de transportes a favor del ferrocarril. Especialmente, con el establecimiento del 2021 como Año del Ferrocarril por parte de la Comisión Europea, con el fin de promocionar este medio de transporte. Así mismo, desde la institución europea se ha manifestado la importancia de aumentar los desplazamientos en ferrocarril, con el fin de reducir el impacto negativo de otros medios, principalmente, el vehículo privado y el avión. No obstante, estas ideas suelen estar enfocadas únicamente de manera sectorial y sin otorgar la importancia clave de la planificación transversal. Tanto con los diferentes medios de transporte como con la planificación territorial o urbanística.

Bien es cierto, que debido a sus características técnicas, el tren dispone de una capilaridad en el territorio inferior a otros medios, como el autobús y el vehículo privado. A mayores, para conseguir un mínimo de autosuficiencia económica, el ferrocarril debe de ser *alimentado* de potenciales usuarios procedentes de otros medios. Con esto, queremos remarcar la necesidad de una mayor accesibilidad hacia el ferrocarril, tanto en el transporte colectivo como en el vehículo privado. Del mismo modo, el ferrocarril debe de cumplir un papel destacado en las conexiones con las terminales e instalaciones aeroportuarias y portuarias.

Por estos motivos, nuestros principales objetivos en el siguiente capítulo son el análisis de los diferentes modos de transporte (características y disposición en el territorio) siempre con una relación con el ferrocarril. Sin embargo, para una mayor profundidad, comenzaremos con la evaluación de la red ferroviaria para dar paso a los demás sistemas de transporte.

6.1. Red Ferroviaria

La red ferroviaria es uno de los principales elementos en la presente investigación. Para esto, llevaremos a cabo una descripción genérica de la totalidad del sistema ferroviario y su relación con el territorio gallego. Ante esto, no queremos centrarnos únicamente en los aspectos técnicos de la infraestructura, más propios del campo de la ingeniería. No obstante, estas últimas características también son determinantes para la prestación de los servicios comerciales, tanto de pasajeros como de mercancías. Esta descripción nos ayudará a evaluar la situación actual del ferrocarril y, al mismo tiempo, disponer de un marco contextual para los siguientes capítulos.

En primer lugar, debemos de tener en cuenta la peculiaridad de que la red ferroviaria se divide entre los elementos lineales y los nodales. Ante esto, con los primeros queremos describir cuestiones relativas a la longitud total de la red y sus características, entre estas, vías doble o única, electrificada o no. También, otras cuestiones como las velocidades máximas, los ratios de curva o las pendientes. Al mismo tiempo, la disposición geográfica de las líneas actuales y en que núcleos de población o comarcas se encuentra presente el ferrocarril hoy en día. Todos estos asuntos nos permitirán analizar con mayor precisión el protagonismo del ferrocarril en la actualidad, tanto en las políticas de ordenación y planificación territorial, como en su papel en la movilidad diaria en Galicia.

En segundo lugar, con respecto a los elementos nodales de la red ferroviaria, nos adentraremos en el número de apeaderos o estaciones de pasajeros que hoy en día disponen de servicios diarios o las que se encuentran clausuradas. Al igual que las líneas, la disposición geográfica de las estaciones o elementos nodales es importante para comprender la situación actual. De igual manera, no queremos dejar de lado lo relativo al transporte de mercancías. Especialmente a partir de un nuevo enfoque de la política europea (Reglamento (UE) nº1315/2013) a favor de la constitución de corredores homogéneos para la promoción del tráfico de mercancías. En este caso, también evaluaremos las instalaciones para esta tipología de transporte, así como la intermodalidad de este en los puertos y principales polígonos industriales.

Con respecto a la evaluación y caracterización de la red ferroviaria en Galicia a lo largo de este apartado, hemos optado por centrarnos únicamente en la situación actual. El proceso de expansión de las primeras líneas ferroviarias en el interior de la región y los principales motivos, así como los antiguos proyectos que no se llevaron a cabo, serán tratados exclusivamente en el capítulo relacionado con la historia ferroviaria.

La red ferroviaria de Galicia contaba en el 2018 con un total de 1.206,16 kilómetros (MITMA, 2019b). Una cifra que ha aumentado en diciembre del 2021 con la inauguración del último tramo de la nueva línea alta velocidad entre las ciudades de Ourense y Zamora. Este

último dispone de un total de 103 kilómetros¹⁶. De los cuales, aproximadamente, 75 están dentro de los límites autonómicos. No obstante, la falta de información actualizada (2022) para la totalidad de Galicia, nos lleva a emplear las relativas al 2018. En este año, el conjunto de vías ferroviarias en Galicia representaba el 7,31 del total de España. Por lo tanto, un peso relativo mayor con respecto al demográfico (5,70%).

El más de un millar de kilómetros que discurren por Galicia se pueden dividir de diferentes maneras. Su titularidad es una de estas. Como hemos citado anteriormente, el Estatuto de Autonomía de 1981 permitió acceder a una serie de competencias a la administración gallega. Entre estas, se encuentran algunas relativas a infraestructuras de transporte, y en concreto, al ferrocarril. A diferencia de la red viaria o portuaria, donde hubo una transferencia de competencias a favor de la administración autonómica, en el caso del ferrocarril gallego aún no se ha producido. Por lo tanto, en la actualidad toda la red de Galicia es de titularidad estatal e integrada dentro de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG, en adelante), bajo la administración de la empresa pública Adif. Esta situación difiere con respecto a otras CCAA. Estas son el País Vasco, Cataluña, C. Valenciana y las Islas Baleares, que disponen de una red de titularidad autonómica, a mayores de la RFIG. Más adelante, en el capítulo referido a los marcos competenciales de cada administración, analizaremos con mayor detalle los motivos por los cuales Galicia aún no ejerce competencias en el ferrocarril.

Antes de entrar en la evaluación técnica de la red ferroviaria gallega, debemos de presentar las diferentes líneas que componen la red ferroviaria de Galicia. Para esto, en primer lugar, nos basaremos en la antigua clasificación de la empresa RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) que se utilizaba años atrás para la comercialización y planificación de los diferentes servicios ferroviarios. Este hecho viene dado ante la complejidad por la cual Adif cataloga y clasifica sus diferentes líneas en servicio¹⁷. Un buen ejemplo es el actual Eje Atlántico, entre A Coruña y Vigo. A pesar de ser gestionada por Renfe-Operadora como una única línea, la realidad es que está compuesta por diferentes ramas de la RFIG. Al mismo tiempo, diferenciaremos entre los tramos interiores y los de conexión con el exterior (ver tabla 4).

Denominación de la línea	Carácter	Características
Eje Atlántico (A Coruña-Vigo)	Interna	Línea de Alta Velocidad. Existen ciertos tramos de la antigua línea convencional que siguen con uso en la actualidad, Padrón-Vilagarcía; Portela; Arcade-Vigo Guixar
A Coruña-Lugo-Monforte	Interna	Línea convencional
Vigo-Ourense-Monforte	Interna	Línea convencional
Santiago-Ourense	Interna	Este corredor está dotado de 2 líneas separadas pero con un trazado paralelo, la de Alta Velocidad y la convencional
Betanzos-Ferrol	Interna	Línea convencional

¹⁶ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 21-11-2021

¹⁷ Ver Anexo - 3

Ferrol-Ribadeo-Gijón	Exterior	Línea convencional de vía estrecha (1.000 mm). Continua hasta la ciudad de Gijón (Asturias)
Monforte-Ponferrada-León	Exterior	Línea convencional
Ourense-Zamora	Exterior	Este corredor está dotado de 2 líneas separadas pero con un trazado paralelo: la de Alta Velocidad y la convencional.
Conexión con Portugal	Internacional	Enlace de 5 kilómetros de vía convencional desde la línea Vigo-Ourense.

Tabla 4 – Líneas ferroviarias en Galicia y su carácter en el 2021.

Elaboración propia.

Antes de entrar en la evaluación técnica de la red ferroviaria gallega, debemos de tener en cuenta la gran desigualdad que se produce a partir de la construcción de las nuevas líneas de alta velocidad en Galicia (ver figura 10). La fuerte expansión desde inicios del siglo XXI de este nuevo modelo de tren en España ha provocado una dualidad en el conjunto de la red (de Ureña Francés., 2012). La mayoría de los esfuerzos económicos se han destinado principalmente para la construcción y expansión de las nuevas líneas de alta velocidad (Albalate y Bel, 2011), mientras que el tren convencional recibe el mínimo para su mantenimiento. Una situación a la que no ha sido ajena la propia comunidad autónoma de Galicia. El práctico abandono del ferrocarril convencional, así como de sus infraestructuras, es lo que ha provocado el surgimiento de diversas plataformas ciudadanas en defensa de este modelo ferroviario. La identificación de estas se llevará el siguiente capítulo.

Las dos líneas de alta velocidad ferroviaria en Galicia son el denominado *Eje Atlántico* entre las ciudades de A Coruña y Vigo, que enlaza además con varios núcleos urbanos intermedios, entre ellos, Santiago de Compostela, Vilagarcía de Arousa y Pontevedra. Por otra parte, el tramo interior de la línea de conexión con la Meseta entre las ciudades de Santiago y Ourense. Estas dos líneas forman una especie de Y inclinado en la geografía gallega. No obstante, el diseño así como su construcción fueron diferentes en ambos casos. Del mismo modo, algunas voces en Galicia plantean que no estamos ante líneas de alta velocidad sino que estaríamos hablando de *velocidad alta* o *altas prestaciones*, especialmente en el caso del Eje Atlántico (Fernández Díaz, 2006). Un debate que aumentó de intensidad tras el accidente del tren Alvia 04155, el 23 de julio del 2013 en Angrois (Santiago). A pesar de estas discrepancias, la propia UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles) cataloga estas dos líneas como alta velocidad (UIC, 2021). El conflicto y las discrepancias sobre estas dos líneas lo analizaremos con mayor detalle en el capítulo 10.

Ante esta situación, la inauguración de estas dos líneas de alta velocidad supuso un considerable salto en la calidad de los servicios comerciales (Pazos Otón et al., 2015). Esto es debido a las propias características de las infraestructuras; disposición de vía doble, electrificación de los tramos, mayores ratios de curvas y la puesta en marcha de nuevo material rodante. Gracias a esto, los ferrocarriles pueden conseguir velocidades superiores a los 200 km/h y ser más competitivos con respecto al vehículo privado.

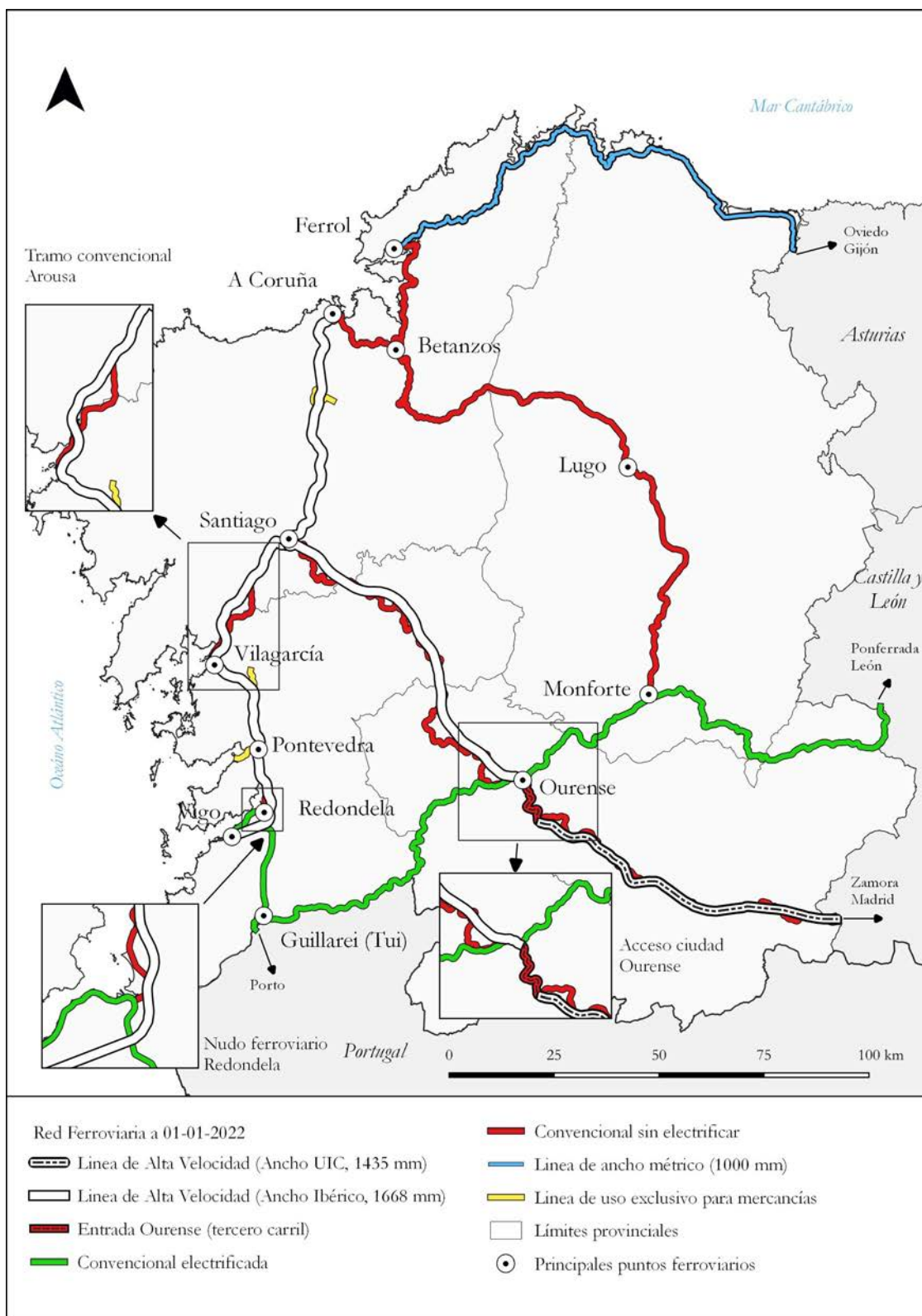


Figura 10 – Red ferroviaria en Galicia en el 2021
Elaboración propia. Fuente de información: IGN y Adif.

Por el contrario, el conjunto restante de líneas convencionales de Galicia difiere en gran medida con respecto a las de alta velocidad. Las restricciones de seguridad tan solo permiten, en una serie de puntos muy reducidos, conseguir llegar a las velocidades máximas. Estas son bastante inferiores a las que se obtienen en las líneas de alta velocidad. En torno a los 155 km/h entre Vigo y Ourense, o 160 km/h entre Lugo y A Coruña (solamente en ciertos tramos). En esta situación, hay que resaltar el caso de la conexión ferroviaria de Ferrol desde Betanzos. Además, por este tramo las velocidades máximas autorizadas son de 90 km/h. Un contexto que se repite también en la infraestructura de ancho métrico del antiguo FEVE pero con límites más inferiores.

Otra cuestión importante a tener en cuenta es el estado de la infraestructura en su conjunto (plataforma, puentes o túneles). Durante los últimos años se han producido numerosos incidentes en las vías. A destacar en la actualidad, la línea entre Vigo y Ourense, concretamente en los tramos paralelos al río Miño. Unos hechos que obligan a numerosas supresiones de servicios y al deterioro progresivo de las propias infraestructuras ferroviarias, lo que lastra, al mismo tiempo, la calidad de los servicios comerciales para pasajeros y mercancías. De una manera semejante, acontece entre Ourense y Lugo, donde son varios los puentes que cuentan con límites de velocidades debido a su estado. Una cuestión que se prevé resolver durante los próximos años.

Las líneas convencionales gallegas se diferencian con respecto a las de alta velocidad en varias cuestiones. Por una parte, la práctica ausencia de electrificación. Tan solo el itinerario Vigo-Ourense-Monforte-Ponferrada, además del ramal de conexión con Portugal desde la localidad de Guillarei, disponen de esta tecnología. En este último caso, la instalación se produjo durante el 2020. Para acentuar esta problemática, hasta la inauguración en el siglo XXI de los nuevos tramos de alta velocidad, la línea Vigo-Ponferrada era la única en Galicia con este sistema de locomoción. Recientemente, también debemos de destacar el anuncio del Gobierno Central para la puesta en marcha de mejoras en el tramo ferroviario entre las ciudades de Monforte y Lugo, con el fin de permitir la circulación de trenes de alta velocidad procedentes de la Meseta¹⁸.

Otra de las diferencias destacables entre las líneas convencionales y las de alta velocidad en Galicia es la dotación de doble vía o única. Mientras que las segundas disponen de doble vía en la totalidad de sus trazados, lo que mejora substancialmente la circulación de trenes; las convencionales solamente tienen vía única. Esto perjudica la comercialización, ya que en algunos momentos, los diferentes ferrocarriles deben de realizar paradas técnicas en apartaderos, con el fin de evitar posibles accidentes.

Con respecto a la tipología de ancho vía, en Galicia nos encontramos con tres. En primer lugar, los predominantes, el ibérico, 1.668 mm, y el métrico, 1.000 mm. Al contrario que en el resto de líneas de alta velocidad inauguradas en España, las cuales se construyeron con el ancho de vía internacional o europeo (1.435 mm), en Galicia se han establecido de manera primaria con el ancho ibérico. Sin embargo, la recién inaugurada conexión con la Meseta (Ourense-Zamora) se ha establecido con el ancho europeo. Por consiguiente, podemos manifestar que en Galicia existen tres anchos de vía diferentes. Cabe decir que en la actualidad aún no se prevé una mudanza de los anchos de vía en las dos líneas de alta velocidad gallega. Esta problemática la evaluaremos con más detalle en el capítulo referido a la sucesión de políticas y la consecuente

18 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 09-12-2020

transformación de la red gallega del siglo XXI. El ancho métrico tan solo está presente en los 154,18 km del tramo gallego de la línea Ferrol-Gijón (Asturias). El trazado de esta infraestructura discurre por el norte de las provincias de A Coruña y Lugo.

Por último, a la hora de evaluar las características principales de la red ferroviaria, debemos de mencionar las relativas a las geometrías de los trazados. La orografía gallega, junto al bajo interés público y privado durante el siglo XIX para la financiación de los primeros tramos ferroviarios, dieron como resultado unos trazados muy sinuosos. Es así, como hasta la década de los 1990, las infraestructuras ferroviarias en Galicia se caracterizaban por tener un enorme porcentaje de curvas con ratios menores o iguales a los 300 metros. Además de esto último, hay que añadir las pendientes pronunciadas y los abundantes túneles y viaductos. Todo este conjunto causaba que las velocidades máximas solo pudieran sobrepasar en un número reducido de tramos cortos los 100 km/h. Para disponer de un contexto, Rodríguez Bugarín (2001) estableció que los trazados gallegos y sus características técnicas y geométricas eran más difíciles que los construidos en Suiza. Un estado que destaca por su relieve abrupto.

6.1.1 Cobertura territorial de las líneas ferroviarias en Galicia. Espacios ganadores y perdedores.

Una vez analizadas las principales características técnicas de la red ferroviaria en Galicia, tenemos que dar paso a la distribución geográfica de esta. El objetivo es evaluar donde se encuentra el ferrocarril y que núcleos de población se sitúan en torno a este medio de transporte. De esta manera, podemos aproximarnos al impacto territorial de este, así como establecer un contexto de presentación y conocimiento para las posteriores análisis.

La actual red ferroviaria es el resultado de un proceso evolutivo llevado a cabo principalmente en tres diferentes procesos. El primero, durante el último cuarto del siglo XIX, donde la principal prioridad era la conexión de los puertos de A Coruña y Vigo con la Meseta. A pesar de que el ferrocarril ya había llegado a las principales ciudades gallegas (la última, Ferrol en 1913), aún existían diversos ejes internos sin realizarse, caso del enlace entre Santiago y A Coruña. Una segunda etapa fue la materialización de la *conexión directa* por el sur de Galicia con la Meseta. Esto permitió un recorte en los tiempos de viaje con la capital estatal al evitarse el obligado desplazamiento por las ciudades de León y Palencia (Castilla y León). Además, esta importante obra se completaba con un nuevo enlace interno y central entre A Coruña, Santiago y Ourense. Por último, la transformación llevada a cabo a partir de la llegada de la alta velocidad a partir del siglo XXI y que acentuó en gran medida las desigualdades en materia ferroviaria dentro de Galicia.

Como hemos podido comprobar en el anterior apartado, las diferentes líneas ferroviarias conectan los principales núcleos de población, en especial, las 7 principales ciudades gallegas. Al mismo tiempo, a pesar de que la mayor parte de las líneas fueron concebidas para las conexiones a escala regional y estatal, algunas de estas también disponen de tramos con una función metropolitana dentro de las dos regiones urbanas. En el Golfo Ártabro, entre A Coruña y Ferrol; mientras que en las Rías Baixas, no solo entre los dos principales polos urbanos, Vigo y Pontevedra, el ferrocarril se expande hasta los extremos de esta área, tanto al sur, Tui, como

hacia el norte, Vilagarcía de Arousa. Por lo tanto, podemos llegar a afirmar que existe una infraestructura con carácter supralocal o metropolitana.

No obstante, también debemos de tener en cuenta que existen áreas y núcleos dentro de estas regiones urbanas que no disponen del ferrocarril en sus proximidades. Una cuestión que difiere de las actuales Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (Xunta, 2011). Estas proponen que el crecimiento urbano debe ser encaminado hacia las infraestructuras ferroviarias. Una orientación ya establecida durante la etapa pre-autonómica, mediante el Plan Director Territorial de Coordinación de Galicia de 1979 (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo - Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, 1979).

A pesar de la distribución de las líneas ferroviarias por Galicia, debemos admitir que existen ciertas lagunas en la actualidad y que, de ser paliadas, aumentarían aún más la vertebración y cohesión territorial de la región. Uno de los principales ejemplos es la ausencia de una conexión central entre las ciudades de Santiago y Lugo. Esta última ciudad es la única de las principales que no cuenta con conexiones directas con la capital autonómica. El caso de Ferrol se aproxima a la capital lucense, ya que en la mayoría de los servicios es necesario realizar un transbordo en la estación de A Coruña. La diferencia radica en la oferta de los servicios de larga distancia entre Ferrol y Madrid, que permiten el desplazamiento con la capital autonómica. Una situación semejante en lo relativo a la ausencia de ejes ferroviarios acontece con la comarca de A Mariña, en el norte de la provincia de Lugo. La carencia de una conexión ferroviaria entre esta área y el sector central de la provincia, obliga a los potenciales usuarios desplazarse hasta la ciudad de Ferrol, donde deben de efectuar un trasbordo debido al cambio de ancho de vía.

Otro de los espacios a tener en cuenta por su desconexión ferroviaria es el sur de la provincia de Ourense. En este caso, el hecho de priorizar la conexión más directa entre las ciudades de Ourense y Zamora, atravesando el Macizo Central Ourense, dejó de lado a una serie de villas importantes por su peso socioeconómico. Son los casos de Allariz, Xinzo de Lima y Verín. Debido a esta peculiaridad, durante las décadas finales del siglo XIX y principios del XX, se vivió un debate para la definición definitiva de su trazado. Una cuestión que podremos comprobar en el apartado histórico de la red.

Por último, en relación con los espacios desconectados del ferrocarril, nos encontramos con la mayor parte de la fachada occidental de la provincia de A Coruña. Este espacio conocido como la *Costa da Morte* siempre ha sufrido un importante déficit en la dotación de infraestructuras. Del mismo modo, otras comarcas costeras y relevantes por su peso socioeconómico e integradas dentro del EUA, tampoco disponen de este medio de transporte. Estamos hablando del Barbanza (A Coruña) y O Morrazo (Pontevedra). También podemos añadir una tercera, O Salnés, que solamente dispone de una estación, pero se trata de una de las principales en número de pasajeros, Vilagarcía de Arousa (ver figura 11).

Es a destacar que en la mayor parte de las comarcas gallegas que no disponen de conexión ferroviaria, durante los últimos años se ha buscado solucionar este déficit mediante la construcción de autopistas, tanto de titularidad autonómica como estatal. A diferencia de esto, en la red ferroviaria no se han materializado nuevos ejes. La importante transformación de la alta

velocidad durante la última década se ha apoyado en conexiones ya establecidas por el ferrocarril convencional.

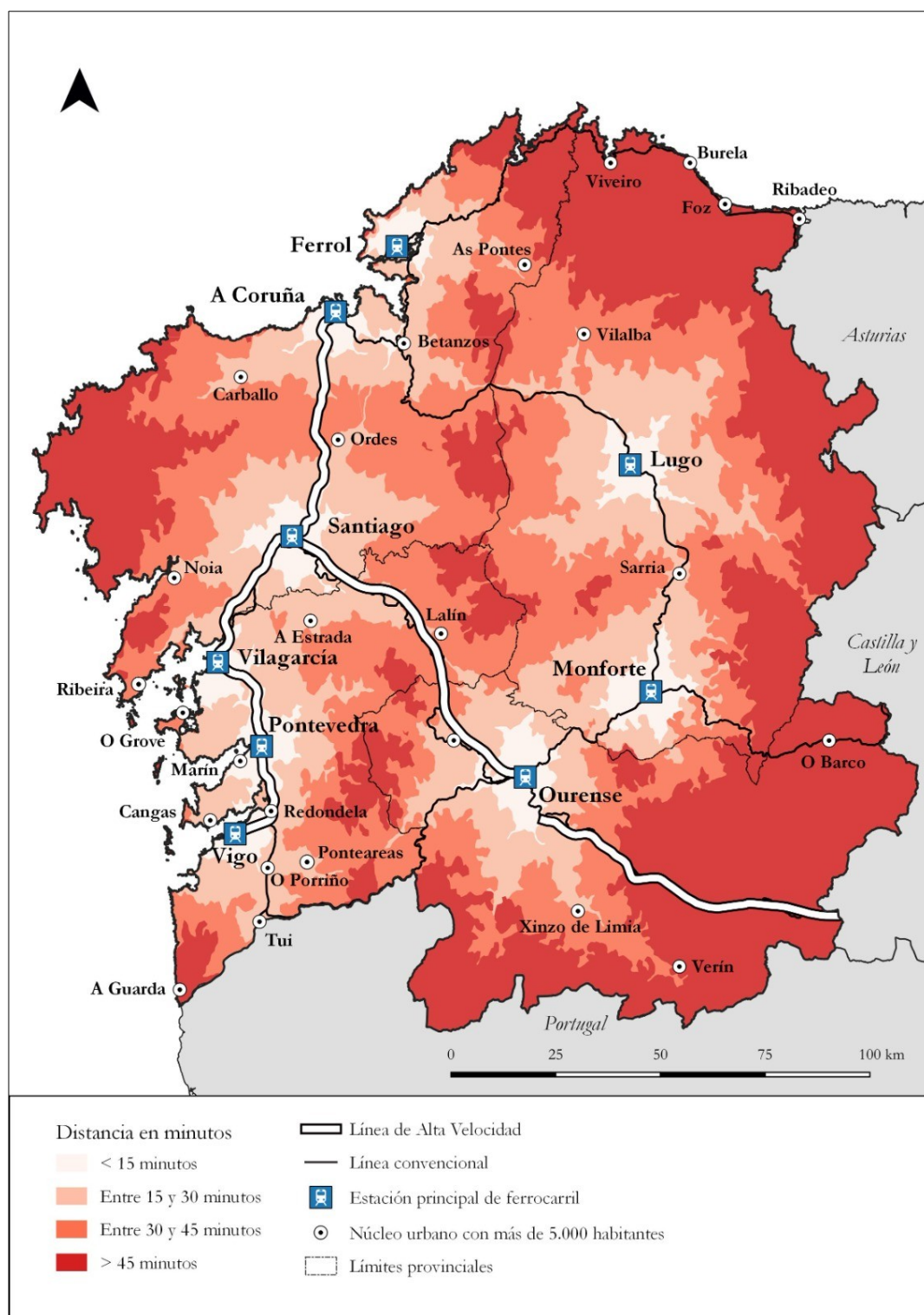


Figura 11 – Tiempo de acceso a las 9 principales estaciones ferroviarias de Galicia en el 2021 mediante vehículo privado¹⁹.

Elaboración propia. Fuente de información: Adif, IGE, Openrouteservice

19 Las 9 estaciones son las correspondientes a las 7 ciudades; Vilagarcía de Arousa y Monforte de Lemos por sus volúmenes de pasajeros anuales.

En un ejercicio de análisis más profundo, hemos evaluado los tiempos de acceso mediante vehículo privado a las 9 principales estaciones ferroviarias de Galicia. Es decir, las correspondientes a las 7 ciudades, además de Vilagarcía de Arousa y Monforte de Lemos. Estas dos últimas por su importancia con relación al número de viajeros anuales. Al mismo tiempo, el grupo escogido concentra la mayor parte de los servicios de pasajeros, tanto regionales como de larga distancia. Con la finalización de la LAV Ourense-Zamora, estas estaciones son las que disponen de la mayor oferta diaria en las relaciones con Madrid. No obstante, también pueden existir otras más, como es el caso de la nueva estación de Porta Galicia en la localidad ourensana de A Gudiña²⁰.

Como se puede comprobar, los sectores con menor accesibilidad corresponden, en buena medida, con los espacios limítrofes de Galicia. A destacar, especialmente, el espacio oriental de las provincias de Lugo y Ourense. Simultáneamente, el norte de Lugo y el sureste de Ourense. Cabe incidir en estos dos últimos. En primer lugar, el norte de Lugo cuenta con una línea ferroviaria que cohesiona sus principales núcleos urbanos. No obstante, a pesar de esta infraestructura interna, la lejanía de *A Mariña* con respecto a las ciudades de Ferrol y Lugo, y consigo de la oferta de servicios de larga distancia, provoca esta baja accesibilidad.

Con respecto al sureste de Ourense, es necesario matizar una cuestión importante. A lo contrario de que lo se representa en la figura anterior, la localidad de A Gudiña dispone de una estación ferroviaria con servicios en la actualidad. De hecho, desde los recortes ferroviarios en el 2013, solamente cuenta con la oferta diaria de los servicios *Alvia* entre las principales ciudades gallegas y Madrid. De ahí que hayamos decidido no incluir esta estación entre las principales a evaluar. Por último, en relación con estas áreas, hay que destacar el occidente de la provincia de A Coruña, ciertos espacios céntricos entre las provincias orientales y occidentales, y el suroeste de Pontevedra. Sin embargo, estos coinciden en el déficit de autovías o autopistas. Estos les permitirían reducir considerablemente los tiempos de acceso. De hecho, como veremos en el apartado dedicado a la red viaria, en los próximos años entrarán en servicios nuevos tramos de altas capacidades.

Con respecto a la desconexión ferroviaria no solo se produce geográficamente ante la ausencia de infraestructuras en un territorio. También debemos de tener presente dos factores; las características de los servicios comerciales a lo largo de la jornada y la situación de las estaciones con respecto a los núcleos de población. En una cantidad destacada de estaciones y apeaderos, el número de trenes que realizan parada diariamente es muy reducido, llegando a algunos casos a únicamente una frecuencia por sentido. En estas ocasiones, las paradas pasan a denominarse *facultativas*. Es decir, el tren solamente se detendrá si un usuario lo demanda. El hecho de ofertar servicios muy reducidos, reduce considerablemente el atractivo del ferrocarril como medio de transporte. De ahí, las bajas cifras de pasajeros en estas estaciones.

En cuanto a la situación de las estaciones de los principales núcleos de población, la mayor parte se ubican en una posición céntrica o próxima con respecto al centro urbano. En algunos casos, las propias infraestructuras del ferrocarril han sido una barrera para el crecimiento urbanístico de las villas, como en O Barco de Valdeorras, Monforte de Lemos o Sarria. Por el contrario, en otras realidades, las estaciones/apeaderos se encuentran a una distancia que supera

20 Último núcleo urbano gallego en dirección a la Meseta mediante la Autovía A - 52 (Rías Baixas).

los 5 kilómetros. Esto dificulta su acceso de no disponer de un vehículo privado. Los mejores ejemplos son dos cabeceras comarcales; Ordes y Lalín (ver figura 12). En ambos casos, las estaciones se hallan a varios kilómetros y sin una conexión mediante autobús disponible. Además, el número de servicios ferroviarios es muy reducido. También tenemos que tener en cuenta que el autobús, el principal competidor del ferrocarril en el transporte colectivo regional, realiza sus paradas en los centros urbanos. Esto facilita en gran medida la accesibilidad a este último.



Figura 12 – Estación de Lalín-Botos ²¹

Fuente: Varela Cornado (2022)

A diferencia de los casos de Lalín y Ordes, nos encontramos con el núcleo urbano de Redondela. Este se trata del único ejemplo con respecto a Galicia que cuenta con hasta tres estaciones ferroviarias²². Cada una de estas con características diferentes, tanto en destinos como en servicios disponibles. Esto viene provocado por tratarse de un cruce ferroviario e igualmente, por la entrada en servicio de la nueva línea del Eje Atlántico.

21 En el 2019, solamente hicieron uso de esta estación, 425 usuarios. Su situación alejada del núcleo (5 kilómetros) y un número reducido de frecuencias diarias (1 por sentido) son sus principales motivos. También el hecho de disponer de una estación de autobuses con mayor oferta diaria en el centro de la villa.

22 A excepción de la conurbación Ferrol-Narón donde existen varias en la línea de ancho métrico.

6.1.2. Servicios de pasajeros

Una vez analizadas las principales características técnicas y geográficas de la red ferroviaria de Galicia, debemos de dar paso a la tipología de los servicios comerciales de pasajeros. La calidad de los diferentes servicios nos permitirá describir con mayor detalle el impacto y el papel del ferrocarril dentro del sistema de transporte, así como en la movilidad diaria. Para realizar esta evaluación, diferenciaremos en tres principales grupos de servicios; cercanías/metropolitanos; regionales/media distancia y por último, larga distancia. Así mismo, es necesario indicar que la práctica totalidad de la explotación ferroviaria en la actualidad recae en la operadora pública, Renfe. Tan solo la única conexión internacional con Portugal está gestionada mediante un convenio con su homóloga, *Comboios de Portugal*. (ver figura 13). Hasta el 2013, la línea ferroviaria de ancho métrico, Ferrol-Gijón, estaba gestionada por el extinto ente, FEVE. Sin embargo, en la actualidad, Renfe continúa empleando la nomenclatura Feve como denominación de un producto comercial.



Figura 13 – Tren de la operadora Comboios de Portugal en Vigo-Guixar

Fuente: Varela Cornado (2018).

Los **cercanías** o metropolitanos, como su nombre indica, son aquellos servicios con un ámbito urbano y cuyo radio de acción máximo son los límites de las áreas urbanas de las principales ciudades. Estos permiten canalizar los elevados movimientos pendulares que se producen diariamente y, así mismo, ser una importante alternativa al vehículo privado. De esta manera, se reduce el número de vehículos privados que diariamente acceden a los centros urbanos. Por otra parte, una de las principales medidas que se toman en torno a estos servicios es la puesta en marcha de prácticas de intermodalidad, tanto en la coordinación de los horarios como en las tarifas. Ante esto último, es muy habitual la puesta en marcha de una tarjeta común para diferentes modos de transporte con el fin de facilitar el uso a los potenciales usuarios.

En la actualidad, en Galicia, solamente se comercializan bajo esta tipología los servicios entre la ciudad de Ferrol y Ortigueira²³, los cuales hacen uso de la línea de ancho métrico de la antigua operadora FEVE. Entre estas dos localidades, el mayor número de frecuencias diarias se produce entre la estación central de Ferrol y el apeadero de Xuvía, en el municipio vecino de Narón (donde se superaba la treintena de servicios diarios por sentido). El territorio comprendido entre Narón y Ortigueira se caracteriza por su carácter rural y con bajas densidades demográficas. A pesar de esto, el ferrocarril en estas dos comarcas, Ferrolterra y Ortegal, es la única alternativa de calidad con respecto al vehículo privado.

Esta situación de oferta contrasta con la que se vive en las dos principales regiones urbanas de Galicia. A pesar de que ambas disponen de un montante demográfico en torno al medio millón de habitantes, no se comercializa este servicio de transporte ferroviario. Este hecho es un agravio comparativo en relación con otras regiones urbanas de la Península. Una comparación que analizó Pazos Otón en diversas ocasiones (2002; 2003d). De este modo, Galicia es la única Comunidad Autónoma litoral de la España peninsular que no dispone de la dotación de un núcleo de cercanías en ancho ibérico, bajo la gestión de la empresa pública Renfe (ver figura 14).



Figura 14 – Núcleos de cercanías operados por Renfe en la Península Ibérica

Fuente: Maximilian Dörrbecker (Chumwa CC BY-SA 2.5)

23 Comarca de Ortegal (A Coruña)

Por contrapartida, M. D. Rodríguez Bugarín, catedrático de ferrocarriles en la Universidade de A Coruña, suele estimar las dificultades económicas que supondría la puesta en marcha de estos servicios. Ante esto, especialmente en el caso de la región urbana del Golfo Ártabro, se apoya en la distribución de la población, principalmente caracterizada por las viviendas unifamiliares y alejadas de las pocas estaciones²⁴. Esta visión, más técnica y amparada bajo cuestiones económicas, difiere de la opinión de algunos colectivos, como las plataformas defensoras del ferrocarril. Estas defienden la caracterización del servicio como público y que no debe de estar cuestionado por sus rendimientos económicos. Las diferentes visiones con respecto a la funcionalidad del ferrocarril como servicio de transporte son frecuentes entre los diferentes actores socioeconómicos en Galicia. Un hecho que ha aumentado durante la última década con la finalización de las líneas de alta velocidad.



Figura 15 – Avenida de Alfonso Molina de A Coruña. Principal entrada viaria a la ciudad²⁵

Fuente: Varela Cornado (2016).

El establecimiento de servicios de cercanías permitiría resolver en buena medida los graves problemas de saturación en las principales vías de entrada y salida de las ciudades de A Coruña y Vigo (ver figura 15). Ante la ausencia de estos, el autobús es la única alternativa dentro del transporte colectivo a una escala supralocal o metropolitana; a excepción del transporte marítimo en la Ría de Vigo. A pesar de los avances realizados durante los últimos años por parte de la Xunta de Galicia, mediante la consolidación de las Áreas de Transporte Metropolitano, no

²⁴ Entrevista realizada el 06-03-2018

²⁵ La Intensidad Media Diaria en la Avenida Alfonso Molina es superior a los 100.000 vehículos.

existen carriles específicos o de tránsito rápido para los autobuses. Por lo tanto, este medio debe de compartir la vía con los vehículos privados, lo que puede provocar tiempos mayores en los desplazamientos.

A mayores, la ausencia de la oferta de los *cercanías* no es el único agravio en las dos principales áreas urbanas de Galicia. Si bien pueden existir otros servicios ferroviarios que hagan una prestación semejante, dentro del grupo de media distancia, el mero hecho de no prestarse como *cercanías*, imposibilita el uso de la tarjeta metropolitana de la Xunta de Galicia para los desplazamientos en ferrocarril. Una situación que no acontece en la área de Ferrolterra, donde sí que es posible efectuar el pago del viaje mediante esta ficha personal. Un servicio que puede aumentar la captación de nuevos usuarios debido a la comodidad del pago, los descuentos y la posibilidad de un transbordo gratuito en los autobuses urbanos.

El conjunto de **regionales** o media distancia, como su nombre indica, es aquel que se centra en los desplazamientos intraterritoriales. Para la Fundación de Ferrocarriles Españoles (2020), dentro de este grupo entrarían los servicios cuya distancia máxima son los 200 km. Estos conectan los principales núcleos de población, tanto entre sí, como con las estaciones de las diversas comarcas rurales. Además, ante la práctica carencia de los *cercanías*, este grupo es el que cuenta con la mayor presencia en Galicia. Dentro de la operadora Renfe, existen diferentes servicios comerciales que se diferencian por sus prestaciones. A continuación, describiremos brevemente cada uno de los presentes a nivel gallego (ver tabla 5).

Nombre	Principales características
Regional	Presentes solamente entre A Coruña y Vigo. Se diferencian por el trazado que emplean dentro del Eje Atlántico. Hacen uso de la línea de alta velocidad por aquellos tramos donde se desmanteló la convencional. Por lo contrario, circula por esta última allí donde sigue en uso (Padrón-Vilagarcía, Portela, y Arcade-Redondela-Vigo). Esto redundará en mayores tiempos de viajes y precios más bajos. Realizan las paradas en las estaciones secundarias de esta línea, como por ejemplo, Padrón, Pontecesures o Redondela. En la ciudad de Vigo, tienen como estación de origen o destino la de Guixar.
Media Distancia (MD)	Es necesario diferenciar entre el Eje Atlántico y el resto de líneas de Galicia. En este último caso, son los trenes convencionales. Dependiendo de la frecuencia, pueden realizar un servicio con mayor o menor número de paradas intermedias. En el Eje Atlántico son los servicios rápidos. Los únicos que efectúan paradas en las principales estaciones: A Coruña, Santiago, Vilagarcía, Pontevedra y Vigo-Urzáiz. Algunas frecuencias diarias también hacen uso de estaciones secundarias intermedias como Redondela AV y Padrón-Barbanza
Regional Express	Semejantes a los MD pero con desplazamientos más largos en distancia y un número más reducido de paradas intermedias. Están presentes entre Vigo y Ponferrada (León).

Avant	Es el servicio de alta velocidad de media distancia. Solamente se encuentra para los viajes entre Ourense-Santiago-A Coruña. Entre estas dos últimas ciudades, al emplear las vías del Eje Atlántico, es equiparable en precios y prestaciones a los MD.
-------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabla 5 – Servicios del conjunto Regionales/Media Distancia de Renfe en Galicia.

Elaboración propia.

En cuanto a la oferta de los servicios regionales o de media distancia, nos encontramos ante una dualidad territorial, en semejanza a las características de la infraestructura. Por una parte, la línea del Eje Atlántico (A Coruña-Vigo) con un número muy importante de circulaciones a lo largo de una semana. De esta manera, el ferrocarril se convierte en un serio competidor con respecto al vehículo privado y el autobús. Bien es cierto que la disponibilidad de servicios a lo largo de una jornada es un factor muy relevante, también lo es el tiempo de los viajes comerciales. Una cuestión que veremos más adelante. En contraposición al Eje Atlántico, se disponen el resto de líneas gallegas. En estas situaciones, el número de ferrocarriles a lo largo de una jornada o semana es muy reducido, incluso en las conexiones entre las principales ciudades.

Como hemos visto anteriormente, la fachada occidental de Galicia se caracteriza por sus altas tasas de movilidad (Pazos Otón, 2003b; Pazos Otón y Alonso Logroño, 2009) así como su mayor dinamismo socioeconómico, en contraposición a las comarcas del interior. Ante esta coyuntura, no es de extrañar la amplia oferta de servicios ferroviarios que permiten la conexión de los principales núcleos de población. Si nos centramos solamente en los enlaces entre las estaciones con mayor número de usuarios: A Coruña, Santiago, Vilagarcía, Pontevedra y Vigo²⁶, podemos comprobar que la oferta semanal es, en todos los casos, superior a las 200 frecuencias. Incluso, en el enlace A Coruña-Santiago, el número de servicios semanales llega a sobrepasar los 300 (ver figura 16). No es de extrañar que esta última relación se haya posicionado entre las primeras a nivel estatal en cuanto a número de usuarios (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2020).

Al mismo tiempo, dentro del Eje Atlántico, una buena parte de las estaciones secundarias disponen de una amplia oferta diaria y semanal hacia otros destinos. En la práctica, se puede decir que es la mitad con respecto a las principales. Estas estaciones son: Cerceda-Meirama y Padrón, en la provincia de A Coruña y Pontecesures, Catoira, Arcade y dos de las tres del núcleo urbano de Redondela (Picota y Galicia), en la provincia de Pontevedra. Por último, en esta misma línea existe una serie de estaciones donde la oferta ferroviaria es escasa, con menos de 10 trenes en total al día. En alguna, de tan solo un tren diario por sentido, como en Osebe-Teo, Pontevedra-Universidade o Cesantes (Redondela).

A diferencia del Eje Atlántico, el resto de líneas gallegas destaca por un número muy reducido de circulaciones destinado al tráfico de pasajeros. En estos casos, la cifra no llega a superar las 100 frecuencias semanales, lo que se traduce aproximadamente en 4 o 3 al día por

²⁶ La ciudad de Vigo cuenta con dos estaciones ferroviarias, Urzáiz, que acoge los servicios de alta velocidad del Eje Atlántico. Además, desde el 14 de junio del 2021, acoge además los servicios de larga distancia con destino Madrid. La estación de Guixar, construida provisionalmente y que recibe los ferrocarriles de larga distancia con destino Cataluña y País Vasco, internacionales (Portugal) y regionales del Eje Atlántico y hacia Ourense-Monforte.

sentido. Es a destacar varias relaciones, como es entre A Coruña y Lugo, o Vigo y Ourense, donde a pesar de tratarse de ciudades principales en el sistema urbano gallego, nos encontramos con una oferta escasa. En el mismo sentido, la conexión entre las dos ciudades interiores de Galicia. Esta condición, unido a la falta de mejoras en las infraestructuras como aconteció en el Eje Atlántico o Santiago-Ourense, hace del ferrocarril un medio de transporte muy poco competitivo con respecto al autobús y al vehículo privado.

Una situación semejante es la deficiente conexión en el Golfo Ártabro, concretamente entre los núcleos de A Coruña y Ferrol (Pazos Otón y Varela Cornado, 2018). A diferencia de las Rías Baixas (Vigo-Pontevedra) donde sí existe una importante diversidad en la oferta de servicios ferroviarios; en el norte, el escenario es totalmente diferente. Pese a que estamos dentro de una misma región urbana, el papel del ferrocarril es muy reducido, debido principalmente al número de frecuencias diarias y al estado de la infraestructura férrea. Esto influye directamente en los tiempos de desplazamiento. La suma de estas dos variables negativas provoca que el ferrocarril no sea atractivo con relación al autobús. De hecho, este último dispone de una mayor diversidad de horarios, donde es necesario destacar aquellos que realizan el recorrido directo por la autopista AP-9, son en torno a 30 minutos más rápidos que el propio tren regional. Este realiza el trayecto en 75 minutos.

Paralelamente, también es necesario resaltar el agravio que supone la falta de una conexión directa entre las dos líneas que conforman la conexión del Golfo Ártabro; A Coruña-Lugo y Betanzos-Ferrol. Los ferrocarriles que realizan los servicios entre la capital provincial y Ferrol deben de realizar una maniobra para mudar de sentido en la estación de Betanzos-Infesta. Debido a esto, durante los últimos años se ha demandado la construcción de un *bypass* que pueda solucionar este problema y, al mismo tiempo, mejorar los tiempos comerciales.

Por último, hay que mencionar la particularidad de la relación entre Santiago y Ourense. Si bien, no disponen de una amplia oferta como en los principales enlaces del Eje Atlántico, se encuentra en una posición intermedia entre estos últimos y las demás líneas gallegas. La singularidad viene dada por el hecho de coexistir las dos vías ferroviarias con un trazado semejante pero con características diferentes. En la actualidad, la mayoría de los trenes entre estas dos ciudades circula por la nueva línea de alta velocidad. Estos se tratan de servicios directos, sin estaciones intermedias. Desde la inauguración de este tramo en el 2011, el número de frecuencias diarias ha aumentado considerablemente. Por otra parte, por la antigua línea convencional, solamente circula un tren diario de pasajeros por sentido y los ferrocarriles de mercancías (ver figura 17). De esta manera, algunas localidades importantes, como Lalín u O Carballiño, pueden continuar disponiendo del ferrocarril, a pesar de una enorme limitación.

En definitiva, en lo que se refiere a los diferentes servicios de transporte de viajeros, nos encontramos con los catalogados como **larga distancia**. A diferencia de los anteriores, estos tienen como fin la conexión de las principales ciudades, así como algunas cabeceras comarcales o estaciones secundarias, con destinos exteriores a la región gallega. Así mismo, otra distinción con respecto a la media distancia o los cercanías, es su gestión comercial. Los servicios de larga distancia no se encuentra bajo el amparo de las Obligaciones de Servicio Público (OSP, en

adelante)²⁷. Por lo tanto, no pueden recibir subvenciones económicas por parte de las administraciones públicas. Del mismo modo, es en estos servicios de larga distancia por donde ha comenzado el proceso de liberalización ferroviaria en España. Este, de momento, no afecta a Galicia porque se ha abierto la competencia en los corredores Madrid-Barcelona-Frontera francesa; Madrid-Levante y Madrid-Andalucía. Después de la reciente finalización de la línea de alta velocidad entre Ourense y Zamora, este proceso de apertura económica llegará a Galicia.

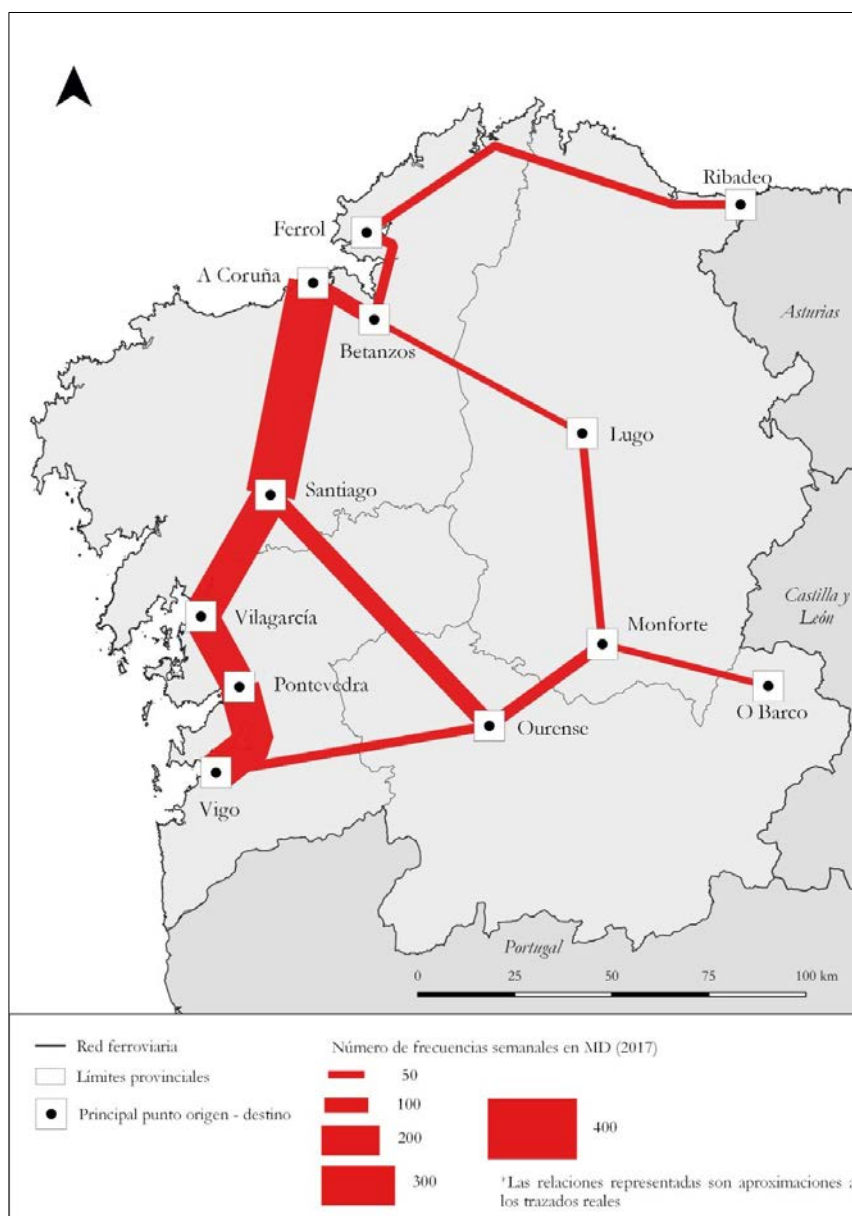


Figura 16 – Número de frecuencias semanales en MD en principales trayectos.

Elaboración propia. Fuente de información: Renfe-Operadora²⁸

27 Las OSP son aquellos servicios de transportes de viajeros que están financiados por una determinada administración pública, ya que no son atractivos para su explotación comercial por parte de empresas privadas debido a su carácter deficitario. No obstante, sí son necesarios para la cohesión y el bienestar social. Más adelante, volveremos a esta definición.

28 Solamente se han empleado los servicios catalogados como Media Distancia y Regional. De ahí la ausencia en el núcleo de cercanías de Ferrol-Ortigueira. También el enlace Vigo-Valença do Minho (Portugal) y la conexión entre Ourense y A Gudiña que se realizan mediante Alvia (LD).

Esta tipología de servicio ferroviario ha sido, durante las dos últimas décadas en España, la que mayor atención aglutinó por parte de las administraciones públicas. La continua apuesta de los sucesivos gobiernos centrales por la construcción de nuevas líneas de alta velocidad ha favorecido el ferrocarril como medio de transporte para la media y larga distancia. A partir de esta situación, el ferrocarril ha conseguido captar una posición dominante en los principales corredores donde se han construido las nuevas infraestructuras.



Figura 17 – Tren de pasajeros regional por la línea convencional Santiago-Ourense

Fuente: Varela Cornado (2021)

De esta manera, en las relaciones entre varias de las principales ciudades de España, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga o Zaragoza, con la capital, Madrid, el ferrocarril ha conseguido voltear los porcentajes del reparto modal con relación al avión. Un hecho que podemos comprobar en las estadísticas de la empresa pública gestora de los aeropuertos en España, Aena, y las memorias anuales del Observatorio del Ferrocarril de la Fundación de Ferrocarriles Españoles.

Con el avance de la nueva línea de alta velocidad entre Galicia y la Meseta, durante los últimos años hemos presenciado sus consecuencias en los servicios de larga distancia. No solamente nos referimos a un progresivo recorte de los tiempos comerciales entre las ciudades y Madrid (principal matriz origen/destino), conforme se inauguran nuevos tramos de la línea. También el aumento del número de frecuencias diarias entre la comunidad autónoma y la capital estatal. Hasta la finalización de la línea Ourense-Zamora, eran 6 por sentido los trenes *Alvia* que conectan ambos extremos (ver figura 18). A diferenciar de otros servicios de larga distancia y alta

velocidad, como los *AVE*, los *Alvia* se caracterizan por su material ferroviario híbrido. Esto permite la circulación de los trenes tanto por vías electrificadas como sin estarlo. Además, disponen de un mecanismo que permite adecuarse, mediante un intercambiador, a los dos anchos de vía principales, el ibérico y el europeo. De esta manera, los trenes pueden circular tanto por las líneas de alta velocidad como por las convencionales. Gracias a esta tecnología, se ha mitigado en gran parte el aislamiento que posee la red de alta velocidad con respecto a la convencional (de Ureña Francés, 2012). Así, disponemos de una situación muy semejante a los TGV en Francia.



Figura 18 – Ferrocarril del servicio comercial Alvia en la LAV Santiago-Ourense

Fuente: Varela Cornado (2021)

En la actualidad, los servicios *Alvia* conectan las 7 principales ciudades de Galicia con Madrid. También, algunos núcleos de población secundarios cuentan con estos servicios; Monforte de Lemos, Sarria, Betanzos o Pontedeume. Hasta la llegada de la pandemia del Covid-19, las 6 frecuencias diarias por sentido entre Galicia y Madrid, se repartían de la siguiente manera: 2 con destino A Coruña y Ferrol, previa parada en Santiago de Compostela, 2 Vigo-Pontevedra, circulando por la línea convencional paralela al río Miño; 1 Lugo; y por último, 1 con destino final Santiago de Compostela. Las 6 se concentraban en la estación de Ourense, la cual, debido a su posición en la red ferroviaria, se beneficia de una mayor oferta diaria.

En el caso de la ciudad de Vigo es necesario resaltar el cambio que se ha producido a partir del verano del 2021. Desde el 14 de junio, los servicios *Alvia* entre Vigo y Madrid parten desde la nueva terminal de Urzáiz. Este hecho obliga a los ferrocarriles realizar el trayecto por el Eje Atlántico hasta las inmediaciones de Santiago de Compostela, para después dirigirse hacia Ourense mediante la LAV. A pesar de que este trayecto supone un mayor número de kilómetros recorridos con respecto al que se hace por la línea convencional paralela al río Miño, el tiempo de viaje es aproximadamente equitativo. Ante este nuevo trayecto, es necesario tener en cuenta dos

principales motivos. En primer lugar, la ausencia de la demandada *Salida Sur* (ver caja temática 1). Este proyecto permitiría transformar la condición de la estación de Urzáiz, actualmente de fondo, para una pasante. En la actualidad, esta estación solamente dispone de conexiones mediante el Eje Atlántico. Un segundo motivo, es la falta de una LAV entre el espacio de las Rías Baixas y la ciudad de Ourense. La hipotética construcción de esta nueva infraestructura ha sido defendida especialmente desde las autoridades locales de Vigo. Esta demanda será atendida con mayor atención en los siguientes capítulos.

Caja temática 1-Salida Sur de Vigo

Como su nombre indica, la Salida Sur de Vigo se trataría de una infraestructura que permitiría transformar la condición de la remodela estación olívica de Urzáiz. De su actual, e histórica posición terminal, a una pasante. Con esto, los diferentes servicios ferroviarios evitarían realizar maniobras o cambios de dirección con el fin de dirigirse hacia el sur, en concreto Portugal, u Ourense mediante la línea convencional paralela al río Miño. Esta necesidad se ha planteado durante la década de los 1990, y continúa siendo un proyecto presente en la actualidad, especialmente por su condición estratégica en las comunicaciones con la ciudad lusa de Porto.

Como se comprueba en la figura 19, la ausencia de esta vital conexión obliga a los ferrocarriles procedentes del sur, a dirigirse hasta la localidad de Redondela. Para desde aquí poder llegar a la estación de Guixar. Por lo que representa un mayor número de kilómetros recorridos. Simultáneamente, la Salida Sur permitiría concentrar la mayoría de la oferta ferroviaria en la estación de Urzáiz. Solamente aquellos trenes que no dispongan de locomoción eléctrica, no podrán hacer uso de las nuevas instalaciones debido a la longitud del túnel de acceso (Túnel As Maceiras, 8 kilómetros).

No obstante, para mejorar las conexiones entre el norte y el sur de la ciudad, también se prevé la construcción de un by-pass en las proximidades de la estación de Redondela-Galicia. Con el fin de evitar las maniobras de cambio de sentido obligatorias en la actualidad en el caso de ferrocarriles que se desplacen hacia el sur. Una acción más complicada en los trenes de mercancías, ya que solamente disponen de locomotoras en uno de sus extremos. De esta manera, también se evita el tráfico de mercancías por la estación de viajeros de Urzáiz.

Otros servicios de larga distancia que se prestan en Galicia son las relaciones transversales a nivel peninsular. Aunque cuentan con una menor importancia con respecto a la conexión con Madrid, también es necesario tenerlas en cuenta, ya que permiten enlazar con otras comunidades autónomas, como el País Vasco (Hendaya y Bilbao) o Cataluña, además de las que se encuentran en el intermedio. A diferencia del *Alvia* hacia Madrid, estos servicios circulan por la salida central, paralela al río Sil. Estos casos se corresponden a servicios diurnos. En Galicia, también estaban en funcionamiento los nocturnos, o igualmente denominados, *tren – hotel*. Estos servían de enlace

con Madrid y Cataluña. Bien es cierto, que con el avance de las líneas de alta velocidad, la comercialización de estos trenes ha decaído. Hasta tal punto que en la actualidad se plantean su supresión definitiva, ya que se encuentran suspendidos desde el inicio de la pandemia del Covid-19.

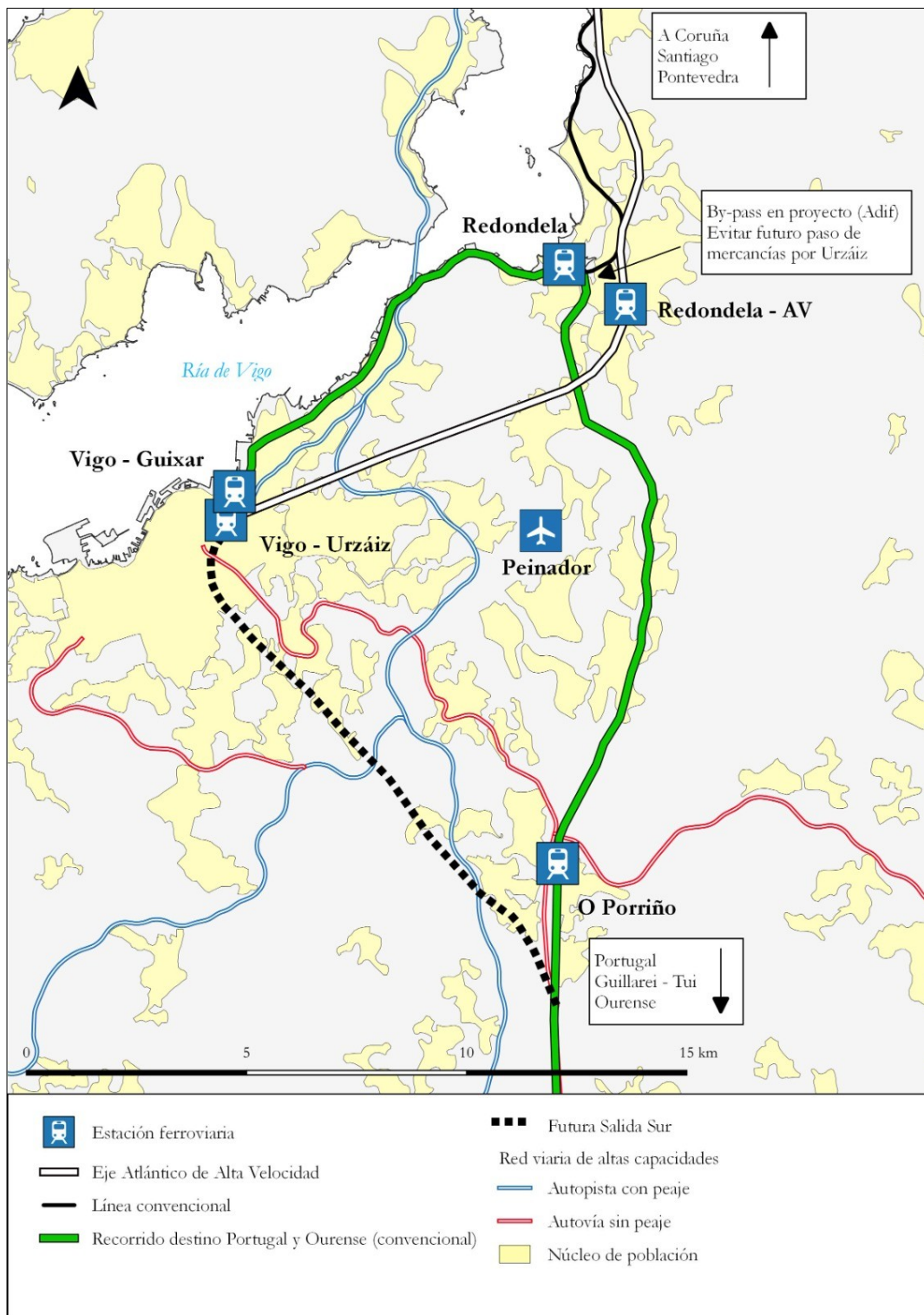


Figura 19 – Proyecto de la Salida Sur de Vigo
 Elaboración propia. Fuente de información: IGN y Adif.

Del mismo modo, dentro de los servicios de larga distancia, tenemos que incluir la única relación internacional, el *Tren Celta*. Desde el 2013 se denomina así al tren que conecta la ciudad de Vigo con Porto (Portugal). Su nacimiento vino precedido por la pérdida de competitividad del ferrocarril entre estas dos ciudades (numerosas paradas intermedias) y el anuncio en el 2011 por parte de la operadora ferroviaria de Portugal, *Comboios*, para dejar de prestar el único enlace transfronterizo. Al principio nació como un servicio directo entre las dos urbes, pero poco después se le añadieron tres nuevas paradas intermedias; Valença do Minho, en la frontera; Viana do Castelo, capital de distrito; y Nine, donde se puede enlazar con la ciudad de Braga.

No obstante, a pesar de las altas tasas de movilidad entre Galicia y Portugal, y más concretamente en el paso fronterizo de Tui-Valença do Minho (MITMA, y Ministério da Economia, 2020), el *Tren Celta* no es competitivo con respecto al vehículo privado y al autobús. En primer lugar, el viaje en ferrocarril son 2 horas y 15 minutos entre ambas ciudades, mientras que en coche es de poco más de 1 hora y 30 minutos por autopista. Por su parte, en autobús son 2 horas. Este último, también es mucho más atractivo por dos motivos principalmente. El primero, la mayor libertad del autobús en sus desplazamientos, le permite realizar una parada en la terminal aeroportuaria de Sá Carneiro (Porto). Este se trata del principal aeropuerto del noroeste peninsular. Mientras, el ferrocarril llega a la estación urbana de Campanhã, donde es necesario efectuar un trasbordo en el metro ligero y un posterior viaje de 40 minutos.

En segundo lugar, así como el *Tren Celta* solamente dispone de dos frecuencias diarias por sentido. El autobús, gestionado por diferentes compañías privadas, tiene un amplio número de servicios entre las ciudades de Porto y Vigo. De esta manera, el autobús capta la demanda con mayor facilidad que el ferrocarril.

6.1.2.1. Tiempos comerciales en las principales conexiones.

Una vez que hemos descrito las principales características técnicas de las diferentes líneas ferroviarias, así como las diferencias y propiedades de los servicios comerciales de pasajeros, nos centraremos en la duración de los diversos desplazamientos en ferrocarril. Para esto, nos ocuparemos de las principales relaciones a nivel interno en Galicia, tanto en las frecuencias más rápidas como las lentas. Es decir, las primeras suelen corresponder a los enlaces directos entre los principales núcleos de población, mientras que las segundas a aquellos que realizan paradas intermedias en la mayoría de las estaciones. Simultáneamente, también llevaremos a cabo una comparativa con el autobús y el vehículo privado. Con esto, conseguiremos evaluar con mayor detalle las diferencias internas de la red ferroviaria, y consigo, el impacto desigual del tren en Galicia.

A la hora de examinar los diferentes tiempos comerciales, empezaremos por las relaciones en las dos líneas de alta velocidad, Eje Atlántico y Santiago-Ourense; para dar paso después a las demás líneas convencionales (ver tabla 6).

Relación	Distancia en km por carretera	Ferrocarril		Autobús		Vehículo privado	
		Directo	Con paradas intermedias	Directo	Con paradas intermedias	Con peaje	Sin peaje
Santiago-A Coruña	70	28	40	60	90	45	65
Santiago- Vilagarcía	50	19	42	65	65	42	55
Santiago-Pontevedra	65	35	64	60	90	45	70
Santiago-Vigo	85	50	96	90	130	60	90
A Coruña-Vigo	155	80	138	150	160	95	150
Vigo- Pontevedra	27	13	31	30	55	22	31
Santiago-Ourense	105	38	100	95	110	60	80
A Coruña- Ourense	170	68	207 ²⁹	150	180	100	130

Tabla 6 – Tiempos comerciales en minutos en la actualidad en las principales relaciones de AV. Elaboración propia. Fuente de información: Renfe-Operadora, Monbús, Arriva.

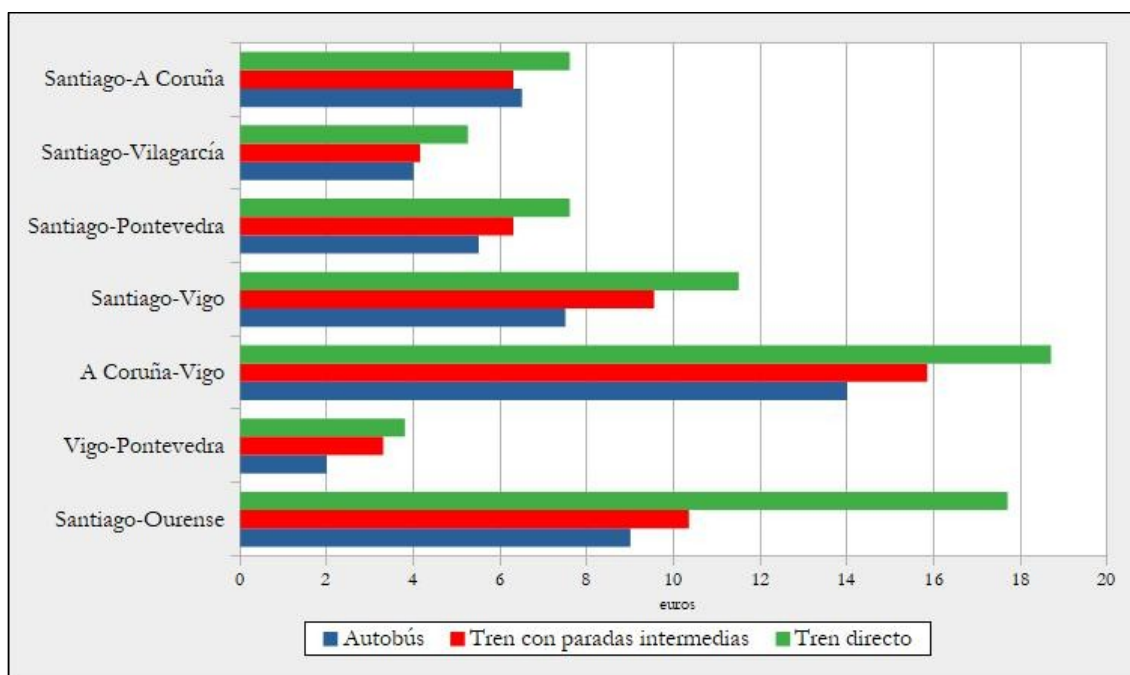
Como se puede comprobar en la tabla anterior, el ferrocarril es el medio más competitivo dentro de las principales relaciones que existen en las dos líneas de alta velocidad. En todas las situaciones que hemos evaluado, el ferrocarril realiza el trayecto en un menor tiempo con respecto a sus principales competidores, el autobús y el vehículo privado. No obstante, nuestra comparativa se centra únicamente en los tiempos comerciales entre las estaciones de pasajeros más importantes. Existen otras variables a tener en cuenta como las tarifas, el número de frecuencias, los horarios, la accesibilidad a una estación o los propios gustos personales de un potencial usuario, que también se deberían de tener en cuenta en un estudio con mayor detalle.

En primer lugar, las tarifas del ferrocarril son más altas que las del autobús (ver figura 20). Además, en este medio, los precios son idénticos para todas las frecuencias, sin diferencias entre los más directos y los lentos. Con respecto al vehículo privado, los peajes de las autopistas son inferiores a un billete individual de ferrocarril, pero también es necesario tener en cuenta otros costes como el combustible o algunos indirectos (seguro, desgaste del automóvil o la tarifa del aparcamiento). Unos importes que se pueden rebajar en el caso de compartir el viaje. Así mismo, el vehículo privado dispone de una práctica libertad de movimientos, pero al mismo tiempo, una accesibilidad social menor en relación al transporte colectivo (menores de edad, personas con dificultades para conducir). Por lo tanto, existen numerosas variables que se pueden tener en cuenta.

En segundo lugar, dentro de una comparación entre los diferentes medios, la posición del ferrocarril con respecto al autobús es ventajosa. Mismo en aquellos servicios comerciales más lentos realizados en las líneas ferroviarias, el propio tren es muy parejo en tiempos en relación con el autobús directo. Es el caso del enlace entre Santiago y Pontevedra, en torno a una hora de

²⁹ Esta conexión se realiza mediante la línea A Coruña-Lugo-Monforte, de ahí sus largos tiempos.

viaje en los dos medios. La principal diferencia entre el autobús y el ferrocarril radica en una mayor capilaridad territorial por parte del primero. Este cuenta con un número más alto de paradas intermedias, las cuales se pueden establecer en cualquiera punto de la red viaria convencional, siempre que dispongan de un mínimo de seguridad. En cambio, el ferrocarril solo es accesible en un número muy reducido de puntos. Además, el tren no dispone del mismo nivel de libertad de desplazamientos que el autobús.



*Figura 20 – Comparación entre tarifas de tren y autobús en euros.
Elaboración propia. Fuente de información: Renfe-Operadora y Monbus.*

Esta situación de ventaja del ferrocarril tan solo es factible en aquellos espacios donde se han materializado las líneas de alta velocidad. Por el contrario, el tren no es competitivo en la relación de los tiempos comerciales en el resto de líneas y principales enlaces en Galicia (ver tabla 7).

En las diversas líneas convencionales de Galicia, el ferrocarril no es el medio de transporte más veloz para las conexiones entre los principales núcleos de población. Como se puede apreciar, en la mayor parte de los casos, el vehículo privado e incluso en algunas ocasiones el autobús, disponen de tiempos comerciales más atractivos a los potenciales. En este contexto son a destacar las relaciones de A Coruña con Lugo y Ferrol, y Vigo con Ourense. Estos tres son los mejores ejemplos de la realidad ferroviaria convencional en Galicia que ha permanecido ajena a las recientes actuaciones. Una situación donde el ferrocarril no compite con el autobús.

Al mismo tiempo, la relación de enlaces que se muestran en la tabla 7 no solo destacan por sus deficientes tiempos comerciales, también es necesario recalcar que son las conexiones con menor oferta diaria, como hemos comprobado anteriormente. Ante esta situación, caracterizada por su escasa atractivo (deficiente oferta de frecuencias y tiempos poco competitivos), no es de

extrañar las bajas cifras relativas al número de pasajeros por estación. Una cuestión que analizaremos en el siguiente apartado.

Relación	Distancia en km por carretera	Ferrocarril		Autobús		Vehículo privado	
		Directo	Con paradas intermedias	Directo	Con paradas intermedias	Con peaje	Sin peaje
A Coruña- Ferrol	52	67	67	50	100	40	60
A Coruña-Lugo	95	100	110	65	120	60	65
Vigo- Ourense	95	90	120	65	95	--	60
Ourense-Lugo	115	95	95	105	105	--	80
Ferrol-Ribadeo	130	185	185	No existe relación directa		--	85
Monforte-O Barco	70	52	59	60	60	--	55

Tabla 7 – Tiempos comerciales en la actualidad en las principales relaciones de líneas convencionales

Elaboración propia. Fuente de información: Renfe-Operadora, Monbus, Arriva Galicia.

6.1.2.2. Número de usuarios en las estaciones

Una vez analizadas las principales características de las líneas ferroviarias, así como los servicios comerciales de pasajeros, debemos de dar paso a las cifras de viajeros por estación, tanto en su totalidad, como diferenciando entre media y larga distancia. Esta evaluación nos permitirá aproximarnos al impacto que tiene el ferrocarril en la actualidad dentro del reparto modal en Galicia. Si bien es cierto que existen numerosos factores a tener en cuenta al escoger un medio de transporte u otro, las diferentes cuestiones que hemos tratado anteriormente con relación a la red ferroviaria de Galicia afectan directamente a la categoría de oferta de los servicios. Por lo tanto, una mayor o menor calidad de estos, provocará así mismo un aumento o disminución del número de viajeros. Simultáneamente, debemos de tener en cuenta la distribución demográfica para comprender las cifras.

A la hora de describir estas cifras, nos centraremos en las relativas al 2019. Esto es debido a que no es aconsejable emplear las referentes al 2020 debido a la pandemia del Covid-19. En el 2019, hubo un total de 133 estaciones o apeaderos que contabilizaron pasajeros en sus instalaciones (Adif, 2020). En último término, prestaremos atención a un único año, dejando de lado la evolución de los últimos cursos para los siguientes capítulos.

Para comenzar la evaluación de este apartado; el conjunto de estaciones que contaron con más de medio millón de viajeros a lo largo del 2019. Son el caso, por orden de mayor a menor número, Santiago de Compostela, A Coruña, Vigo (suma de Guixar y Urzáiz), Ourense,

Pontevedra y Vilagarcía de Arousa. Estas 7 terminales concentraron el 89,83 % del total de usuarios en Galicia durante el 2019. La cifra absoluta fue de 9.650.754 pasajeros que subieron o bajaron en alguna estación gallega (Adif, 2020). Hay que tener en cuenta la particularidad a la hora de trabajar con estas estadísticas, ya que un usuario que realice un viaje con origen Santiago y destino A Coruña, es contabilizado dos veces en la base de datos. A continuación, podemos ver las cifras para cada una de las principales estaciones gallegas. (ver tabla 8).

En las cifras de usuarios podemos obtener varias conclusiones. La más destacada, la amplia diferencia en las que se encuentran las estaciones de Santiago y A Coruña con respecto a las demás. Especialmente, en el caso de la capital gallega, donde prácticamente llega a doblar en viajeros a la tercera ciudad en esta clasificación. La relación origen-destino entre estas dos ciudades es, a nivel estatal, una de las más importantes en cuanto a número de viajeros de Media Distancia (MD, en adelante). En el 2019 (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2020), un total de 1.161.646 usuarios se desplazaron entre ambos puntos. Esto la convertía en la 5ª en la clasificación; y la 1ª sin la participación de las urbes de Barcelona o Madrid. La segunda ruta a nivel gallego con mayor número era Santiago-Vigo, con 336.128 usuarios.

Ciudad		Usuarios en MD	Usuarios en LD	Usuarios totalidad
Santiago de Compostela		2.395.979	293.958	2.689.937
A Coruña		1.926.529	188.529	2.115.058
Vigo	Estación de Urzáiz	814.810	0	814.810
	Estación de Guixar	333.770	212.746	546.516
	Total	1.148.587	212.746	1.361.333
Ourense		538.430	432.616	971.046
Pontevedra		829.263	45.908	875.171
Vilagarcía de Arousa		677.652	0	677.652

Tabla 8 – Número de viajeros en el 2019 por tipología de servicio en las principales estaciones de Galicia

Elaboración propia. Fuente de información: Adif 2020.

Otro apunte importante, como hemos descrito anteriormente, es el caso de la ciudad de Vigo. La ciudad olívica es la única de las 7 de Galicia que dispone de dos estaciones principales. La nueva estación de Urzáiz, que entró en servicio parcialmente³⁰ en el 2015 y se prevé que acoja la totalidad de los servicios de transporte de pasajeros una vez que se haya construido la nueva salida sur. Desde el 2015 hasta el 14 de junio del 2021, la estación de Vigo-Urzáiz acogía solamente los servicios directos y más rápidos del Eje Atlántico. A partir de este último día, también los *Alvia* con destino Madrid. Por el contrario, la estación de Guixar (ver figura 21) concentra todos los regionales, tanto del Eje Atlántico como los que se desplazan hacia las localidades de Monforte y Ourense. Además de los trenes de larga distancia con destino Cataluña

³⁰ Nos referimos a una apertura parcial ya que en el momento de la inauguración del Eje Atlántico en el 2015, la construcción completa del nuevo complejo aún no había finalizado. De ahí que se dispusiera de un espacio provisional para pasajeros hasta marzo del 2021. La estación se ha gestionado mediante un modelo de colaboración público-privado (Vialia-Adif). Se inauguró en su plenitud en el segundo semestre del 2021.

y País Vasco, así como del *Tren Celta*. Es interesante comprobar la diferencia en lo relativo al número de viajeros de MD entre las dos terminales. Aquí se presencia claramente una preferencia por los servicios rápidos en el Eje Atlántico, ya las cifras de Urzáiz doblan a las de Guixar, a pesar de que esta última aglutina un mayor número de destinos.

Por último, la relación entre el volumen de pasajeros de MD y Larga Distancia (LD, en adelante). En este caso, es la estación de Ourense donde existe cierta equidad en la tipología de usuario. Cabe destacar que esta última es la más importante en las relaciones de LD en Galicia. En las otras ciudades, los desplazamientos en ferrocarril son en su gran mayoría en MD, por lo tanto, a una escala intraautonómico. A partir del 2022, una vez en servicio el último tramo de la nueva línea de alta velocidad entre Ourense y Zamora, así como la reestructuración de los servicios de LD en Vilagarcía de Arousa y Vigo-Urzáiz, se prevé un considerable aumento de las cifras de pasajeros. La competición entre el TAV y el avión será el principal motivo.



Figura 21 – Estación ferroviaria de Vigo-Guixar inaugurada en el 2011

Fuente: Varela Cornado (2016)

El segundo grupo que analizaremos es el que concentra las estaciones con más de 25.000 usuarios en su totalidad. En algunos ejemplos, se han agrupado las estaciones que pertenecen a un mismo núcleo de población, ya que se encuentran a escasa distancia. A mayores, también se incluyó la línea ferroviaria en la que se encuentra cada estación para comprender mejor sus cifras (ver tabla 9).

En este segundo grupo de estaciones, podemos constatar diferentes cuestiones que ya estuvimos describiendo anteriormente. Para empezar, tal y como anunciamos en el apartado previo, existe una gran diferencia entre el grupo principal de estaciones y el resto del conjunto. Solamente debemos comprobar el salto cuantitativo que se produce entre la estación de Vilagarcía de Arousa, con más de medio millón de usuarios, y la siguiente, Monforte de Lemos,

que supera los cien mil pasajeros. Esta última se beneficia por su posición estratégica en la red ferroviaria gallega, ya que se trata de un importante nudo entre varias líneas. Por este motivo, la cabecera comarcal de Lemos es considerada por su localización e historia como la capital ferroviaria de Galicia. De hecho, se trata de la localidad gallega donde más influencia ha provocado el ferrocarril en la economía local, especialmente por la importancia de los antiguos talleres de RENFE. En la actualidad, es sede del MUFERGA (*Museo do Ferrocarril de Galicia*) y de un puerto seco para mercancías.

Ciudad	Línea	Usuarios en MD	Usuarios en LD	Total	
Monforte de Lemos	A Coruña-Monforte Vigo-Monforte Monforte-Ponferrada	52.258	74.428	126.686	
Ferrol	A Coruña-Ferrol Ferrol- Oviedo	Ferrol (Renfe)	29.284	32.148	61.432
		FEVE y San Xoán	50.161	0	50.161
		Total	79.445	32.148	111.593
Lugo	A Coruña-Monforte	36.539	37.520	74.059	
Redondela	Eje Atlántico Vigo-Monforte	Galicia	37.087	6.382	43.469
		Picota	16.352	0	16.352
		Alta Velocidad	10.692	0	10.692
		Total	64.131	6.382	70.513
Sarria	A Coruña-Monforte	22.921	36.156	59.077	
O Barco de Valdeorras	Monforte-Ponferrada	20.129	23.247	43.376	
Catoira	Eje Atlántico	38.073	0	38.073	
Arcade	Eje Atlántico	37.980	0	37.980	
Padrón	Eje Atlántico	35.642	0	35.642	
O Carballiño	Santiago-Ourense (convencional)	26.429	0	26.429	
A Rúa-Petín	Monforte-Ponferrada	9.891	15.732	25.623	
Pontecesures	Eje Atlántico	25.613	0	25.613	

Tabla 9 – Número de viajeros en el 2019 por tipología de servicio en estaciones secundarias con más de 25.000 viajeros

Elaboración propia. Fuente de información: Adif.

Uno de los apuntes que debemos remarcar en este grupo, es el hecho de que las estaciones localizadas en las provincias orientales; Monforte de Lemos, Lugo, Sarria, O Barco de Valdeorras y A Rúa-Petín, tienen un mayor peso de los viajeros de larga distancia que los de

media o regional. Esto puede ser debido a las características de los servicios regionales en estas comarcas. Un número muy bajo de frecuencias diarias y largos tiempos comerciales, lo que hace poco atractivo el uso del ferrocarril para los desplazamientos cortos. En esta situación, tan solo el caso de O Carballiño se diferencia, principalmente porque no se ofertan estos servicios.

Cabe destacar el bajo protagonismo del ferrocarril en la ciudad de Lugo. A pesar de tratarse de una de las 7 ciudades de Galicia, la capital lucense ha quedado al margen de las actuaciones que se han llevado a cabo durante las dos últimas décadas. Debido a esta situación, los únicos beneficios que han obtenido a lo largo de estos años, fueron la mejora progresiva de los tiempos comerciales en los enlaces con Madrid, conforme entran en servicio los diferentes tramos de la nueva línea de alta velocidad de acceso a Galicia. Igualmente, la entrada en servicio de la única variante, la de San Xiao (Láncara) construida en el siglo XXI en la provincia de Lugo.

A causa de esta exclusión en las recientes actuaciones ferroviarias y el número reducido de viajeros, la estación ferroviaria de la capital lucense muestra una presentación deprimente en comparación a las otras ciudades de Galicia. Por poner un ejemplo, no dispone de una cafetería u otros servicios comerciales de carácter privado. Solamente presenta atención al cliente para la venta de billetes. Ante esto, en los últimos años, surgió una plataforma cívica que busca denunciar la penuria ferroviaria de la provincia de Lugo (*Lugo... non perdas o tren*) y consigo, procurar disminuir las profundas diferencias que existen actualmente con respecto al Eje Atlántico.

Una situación semejante es Ferrol. A diferencia de la anterior, la comarca de Ferrolterra dispone de un claro déficit de conexiones con otras comarcas, especialmente con las que se incluyen en la región urbana del Golfo Ártabro. Del mismo modo, el hecho de que no se continuara con la construcción del Eje Atlántico ferroviario hacia el norte de la región, dejó a la conurbación de Ferrol y Narón en una posición deficitaria en las relaciones ferroviarias. Esto se puede comprobar en el número de viajeros de la operadora Renfe. Como contrapartida, esta comarca sí que dispone de un importante sistema de transporte colectivo a nivel interno, tanto en autobús como el único servicio de cercanías de Galicia. De ahí, los resultados de la antigua operadora FEVE.

Un caso llamativo es la estación de la localidad de Sarria. El Camino Francés de Santiago atraviesa este núcleo de población. Este itinerario se trata del más importante, tanto por su historia como por su volumen en número de peregrinos. Para obtener la *Compostela*, certificado que acredita la peregrinación hasta la ciudad de Santiago, la distancia mínima a recorrer a pie es de 100 kilómetros. Justamente, la distancia que separa Sarria de la capital autonómica mediante el Camino de Santiago. De ahí, que en el 2019, el 27 % de los peregrinos registrados tenían como punto de partida, Sarria (Oficina del Peregrino, 2021).

Por último, las estaciones secundarias del Eje Atlántico. Estas se encuentran en los tramos convencionales que siguen en uso y que son paralelos al trazado de alta velocidad. Su mantenimiento en servicio ha permitido que en la actualidad circulen trenes regionales que conectan a importantes núcleos de población, posibilitando una importante oferta diaria. De ahí, sus cifras anuales destacables a nivel autonómico.

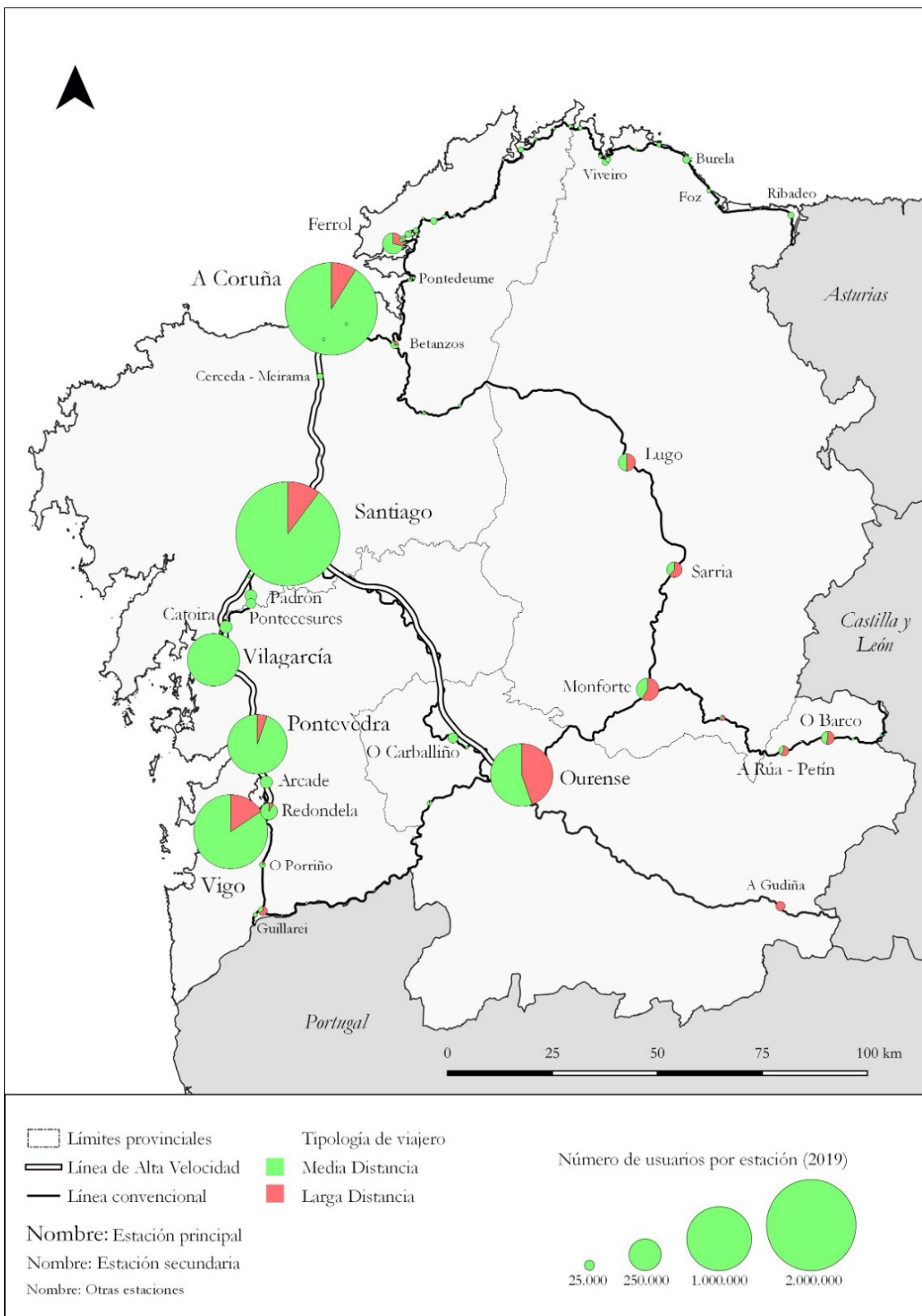


Figura 22 – Número de pasajeros por tipología de servicio comercial en el 2019
 Elaboración propia. Fuente de información: Adif (2020)

6.1.3. Transporte de mercancías

A pesar de que esta investigación se centra en mayor parte en el transporte de pasajeros, especialmente debido a la mayor atención captada por los diferentes actores sociales, vemos necesario al mismo tiempo realizar este apartado dedicado al transporte de mercancías por ferrocarril en Galicia. Esta motivación viene provocada por la importancia de potenciar esta tipología de transporte. Para comenzar, reducir el impacto en el medio ambiente a causa de los altos índices del transporte por carretera. A la vez, su necesaria conexión con la planificación territorial para la dotación de áreas logísticas. De esta manera, podemos concentrar geográficamente aquellas empresas y/o actividades económicas que puedan estar interesadas en esta tipología de transporte.

A diferencia de las anteriores secciones, donde nos hemos enfocado en las principales características de la oferta de los servicios comerciales de pasajeros, en esta situación evaluaremos los principales tráficos y la localización de los principales puntos de carga y descarga destinado a esta tipología de transporte ferroviario.

Los diferentes trenes de mercancías circulan por toda la red ferroviaria de Galicia, a excepción del tramo de alta velocidad entre Santiago y Ourense. En este caso, emplean la línea convencional. Además de todas las líneas que hemos descrito anteriormente, cabe puntualizar dos pequeños ramales dedicados exclusivamente al tráfico de mercancías. Uno es la conexión con el Puerto de Marín en la ría de Pontevedra, mientras que el segundo es el enlace desde el Eje Atlántico con el complejo industrial del municipio de Cerceda (A Coruña) (ver figura 23). Aquí se encuentra la principal planta de tratamientos de residuos urbanos, propiedad de la empresa pública SOGAMA (*Sociedade Galega do Medio Ambiente*). También, la antigua central térmica de Meirama, que se alimentó durante los últimos años con carbón importado del extranjero, transportado en ferrocarril desde el Puerto de A Coruña.

Una de las principales diferencias del transporte de mercancías con respecto al de pasajeros es su gestión directa. Desde el 2005, el mercado de este sector en España se encuentra liberalizado. Es decir, una empresa que obtenga los permisos necesarios puede hacer uso de la red ferroviaria. El conocido como *Primer Paquete Ferroviario*, y en concreto, la Directiva 2001/12/CE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, establecía dos fechas límites para que se llevase a cabo esta apertura. La primera, el 2003 para la Red Transeuropea de Transporte de Mercancías. Esta incluía una serie de líneas dentro de los diferentes estados miembros. Dentro de Galicia se encontraba el trazado comprendido entre A Coruña, Vigo, Ourense, Monforte, para continuar hacia Castilla y León. La delimitación de esta ruta, en concreto la salida por Monforte y el valle del río Sil, será importante para comprender la situación actual relativa a la conexión de la alta velocidad con la Meseta y el actual proyecto del Corredor Atlántico de mercancías. Posteriormente, el 2008, se establecía para la totalidad de la red europea. Bien es cierto, que el *Segundo Paquete Ferroviario* actualizaría las fechas de la definitiva liberalización del transporte de mercancías.



Figura 23 – Tren de mercancías en la estación de Cerceda-Meirama (Eje Atlántico)

Fuente: Varela Cornado (2018)

Antes de entrar en las características de los principales puntos estratégicos del tren de mercancías en Galicia, es necesario tener en cuenta el contexto territorial. A pesar de las diferentes directivas europeas para el crecimiento y fomento del transporte de mercancías por ferrocarril, España es uno de los países europeos donde menos peso relativo tiene. Pese a que las cifras de movimiento de mercancías son aproximadamente el doble de la media en Europa (Serrano Martínez, 2012), el porcentaje del ferrocarril en el reparto modal solo constituye el 5% en los movimientos internos (Llevat y Llobet, 2016). Son varias las razones para comprender las bajas cifras.

En primero lugar, el ancho de vía. A excepción de la mayoría de las líneas de alta velocidad, la Península Ibérica está caracterizada por el predominio del ancho ibérico. Un hecho que la convierte de facto en una especie de isla ferroviaria. La diferencia de los anchos de vía no supone solamente una barrera física, también limita la entrada de operadoras extranjeras, ya que deben de disponer de material ferroviario para el ancho ibérico (Llevat y Llobet, 2016).

Otro factor a tener en cuenta es la evolución de la política de infraestructuras a nivel estatal desde finales de la década de los 1980. El gran desarrollo de la red viaria mediante la construcción de numerosas autovías y autopistas, en detrimento de la red ferroviaria convencional, ha favorecido el transporte de las mercancías por carretera. Simultáneamente, la

prioridad por el ferrocarril de pasajeros, especialmente el referente al de alta velocidad desde inicios del siglo XXI, ha afectado al desarrollo y mantenimiento del tren de mercancías.

Por otra parte, García de la Bandera (2016) incide en el contexto geográfico de España, con una concentración demográfica e industrial en un número reducido de puntos. Esto favorece claramente la carretera por su competitividad en trayectos cortos y mayor flexibilidad. En lo que se refiere a las infraestructuras nodales, también nos encontramos con la ausencia de plataformas logísticas para mejorar la intermodalidad, la deficiente conexión con los puertos marítimos o los límites técnicos para poner en marcha trenes con una longitud superior a los 450 metros. Esta última está directamente relacionada con los costes finales del transporte. A menor longitud del tren, mayor será el coste por tonelada transportada. En lo relativo a Galicia, existe un total de 24 instalaciones logísticas con acceso ferroviario (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2020); aunque en realidad el número puede ser mayor si tenemos en cuenta algunas estaciones o apeaderos de pasajeros que cuentan con espacios para el transporte de mercancías. Estas instalaciones pueden ser de titularidad pública, es decir, de Adif, o privadas. Las principales están distribuidas en Galicia de la siguiente manera (ver figura 24).

En el desarrollo del transporte de mercancías en Galicia no solo es clave mejorar las conexiones con los puertos, como veremos más adelante. También es necesario acondicionar instalaciones logísticas en las comarcas del interior. Ante esta situación, existen dos puntos estratégicos en la red ferroviaria gallega que serán claves en los próximos años. En primer lugar, el conocido como Puerto Seco de Monforte de Lemos. Este polo intermodal tiene la peculiaridad de ubicarse en un cruce ferroviario en el interior de la región. Cuenta con más de 100.000 metros cuadrados y está promovido por la Xunta de Galicia. El segundo punto es la plataforma de PLISAN (Plataforma Logística Industrial de Salvaterra-As Neves). Situada a poco más de 30 kilómetros de la ciudad de Vigo, entre los ayuntamientos de As Neves y Salvaterra do Miño, al sur de la provincia de Pontevedra, junto a la frontera con Portugal. Esta área industrial y logística es la de mayor superficie de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal, con 3 millones de metros cuadrados. Sus promotores son la Xunta, el Consorcio de la Zona Franca de Vigo y la Autoridad Portuaria de la misma ciudad. En la actualidad, ambos espacios se encuentran vacíos. Con respecto a estas dos áreas, Iago Domínguez del Clúster de Logística detalla alguna de sus potencialidades y problemáticas actuales.

Es difícil hacer funcionar un puerto seco cuando los puertos no están conectados correctamente. Entonces, los tráficos son menores. (Sobre Monfote) Sí llegó a tener uso. Allí, hay una plataforma ferroviaria bastante grande, del año 2002-2003, que llegó a ser zona de almacenaje de coches durante varios años. [...] Es cierto que se reconoce en los documentos europeos, como nodo de transporte, y geográficamente es una ubicación idónea para algo de estas características. Queda a equidistancia de casi prácticamente de todos los puertos, entonces es un sitio ideal para lanzar trenes lanzadera de pequeño tamaño que puedan consolidar las cargas en Monforte para salir hacia Madrid o Europa. Para eso hace falta promover el transporte ferroviario. [...] (Sobre PLISAN). Tuvo otra serie de problemas diferentes. Muchos problemas legales para el desarrollo del suelo. Todos estos problemas jurídicos, retrasaron todo el desarrollo y esto hizo que a día de hoy, hay suelo empresarial pero lo que no hay todavía es conexión ferroviaria. La playa de vías no está construida. Ni en obras. De momento está a nivel de proyecto. Hasta que esto no esté construido, es difícil que se aproveche todo el potencial. También creemos que uno de los problemas del Puerto

de Vigo es la carencia de espacio. Entonces, ahí puede haber unas sinergias muy interesantes para que PLISAN funcione como ampliación de Vigo. Como zona de almacenaje y logística, es una ubicación ideal.

Iago Domínguez (Gerente del Clúster de la Función Logística de Galicia). Entrevista realizada el 18-03-2021

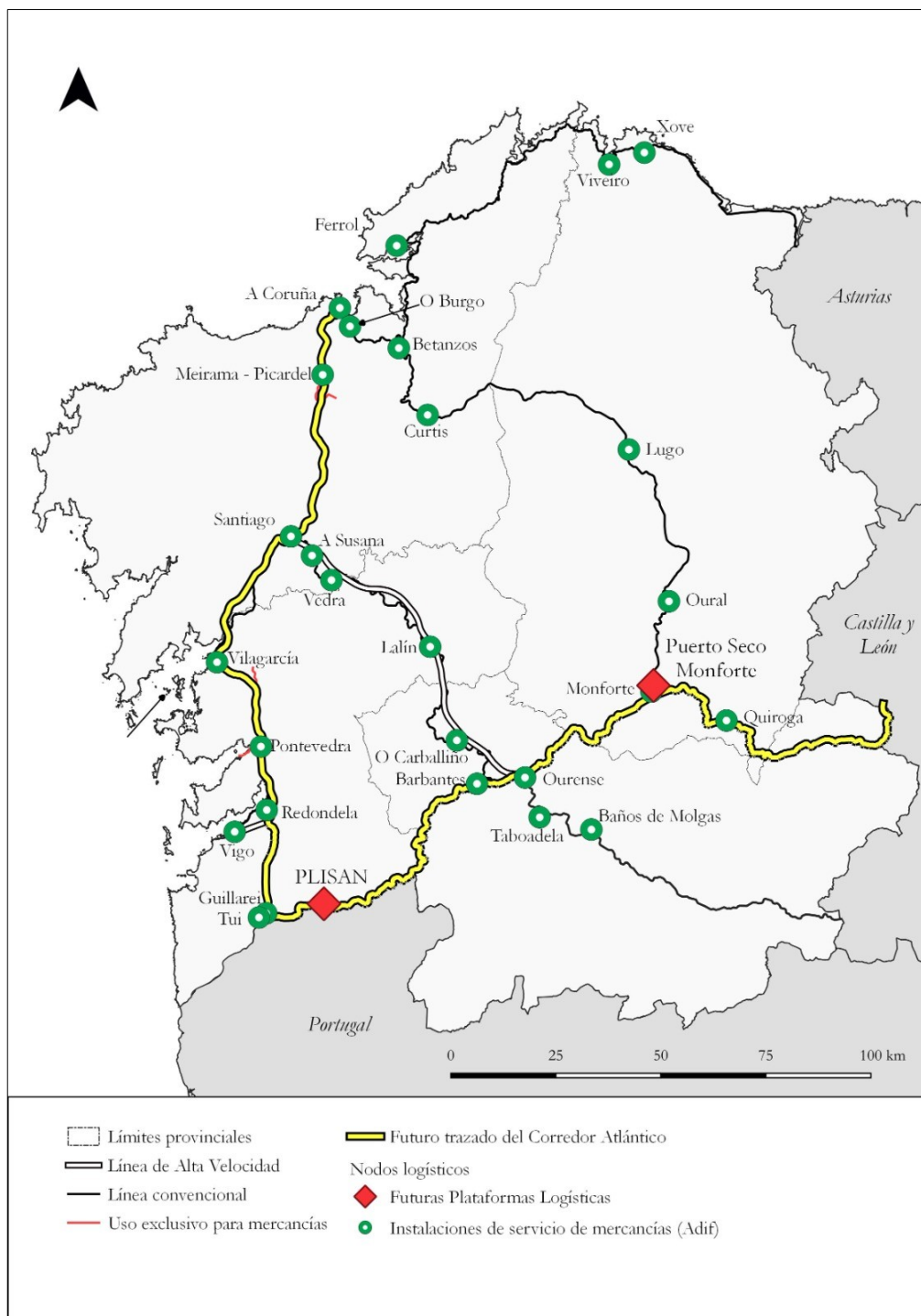
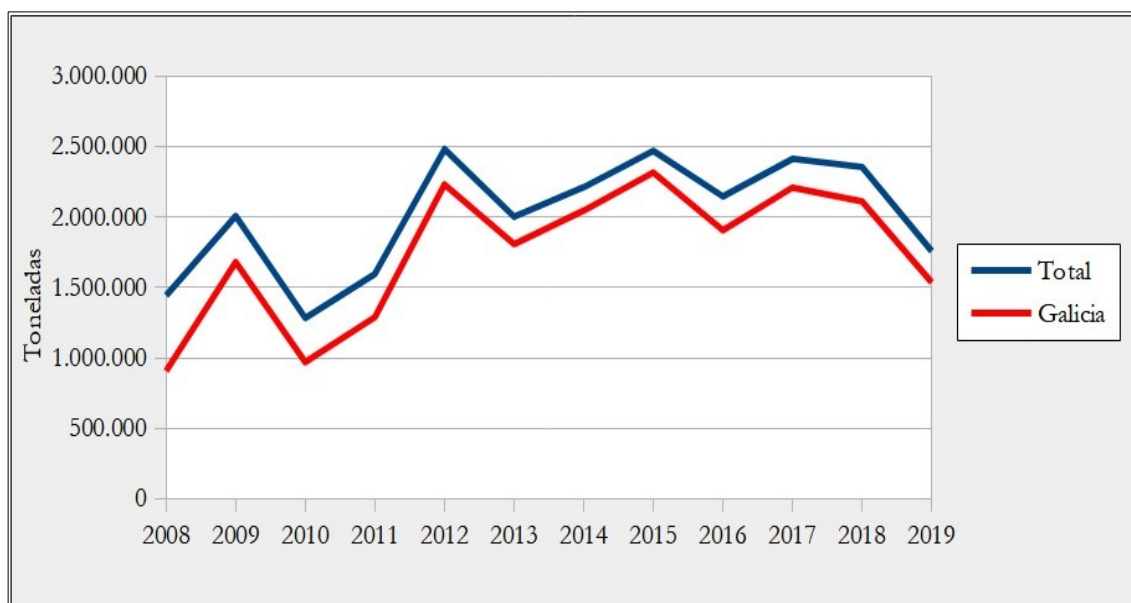


Figura 24 – Principales instalaciones del transporte de mercancías por ferrocarril en Galicia
Elaboración propia. Fuente de información: Adif.

Como detalla Iago Domínguez, las dos áreas de logística en el interior de Galicia pueden ser una gran oportunidad para el desarrollo del tren de mercancías. No obstante, la ausencia de conexiones directas y de calidad en los principales puertos marítimos de Galicia, provoca que estas áreas estén en la actualidad en un práctico abandono.

Con respecto a los tráficos tenemos a nuestra disposición las estadísticas relativas al número de toneladas por origen y/o destino Galicia hacia otras CCAA del Estado Español. A pesar de tratarse de un medio destinado principalmente al traslado de mercancías voluminosas, de bajo valor económico y para larga distancias, las cifras nos muestran una situación diferente (ver figura 25).



*Figura 25 - Número de toneladas transportadas por ferrocarril con origen Galicia y destino
Elaboración propia. Fuente de información: IGE.*

Como se puede comprobar, la mayor parte de las toneladas que se mueven por ferrocarril con origen Galicia, tienen como destino algún punto de la propia región gallega. Un porcentaje que, a excepción del 2008 y 2010, siempre ha sido superior al 85%. Por lo tanto, las distancias son muy reducidas y el ferrocarril es un medio infravalorado para las relaciones con otros puntos del Estado. Desde el Clúster de Logística y Transporte de Galicia³¹, así como la Confederación de Empresarios de Lugo³², ven que esta situación viene dada por la ausencia de una intermodalidad entre los principales puertos gallegos y el ferrocarril.

Ante esta situación de bajo mercado o posición secundaria del tren de mercancías, las esperanzas en Galicia para aumentar su aprovechamiento, así como la posición estratégica de la región como puerta en Europa, recaen en el futuro Corredor Atlántico. La actual estrategia europea para la formación de una renovada red para el tráfico de mercancías presentada inicialmente en el 2013, mediante la dotación de diferentes corredores transnacionales, no incluía ningún trazado en Galicia en su propuesta inicial. A nivel estatal se preveía la formación de dos

³¹ Entrevista realizada el 18-03-2021

³² Entrevista realizada el 11-12-2020

nuevos corredores, el Mediterráneo y el Atlántico. Este último dispondría de varios ejes dentro de la Península Ibérica, pero principalmente sus trazados se disponían desde los puertos atlánticos de Sines, Lisboa, Aveiro y Porto, en Portugal, y el de Algeciras en España; para dirigirse hacia el paso fronterizo de Irún-Hendaye por el centro peninsular.

Este diseño original causó cierta preocupación y rechazo en la sociedad de Galicia. No solo por el hecho de no tener en cuenta el noroeste peninsular, sino que también por la paradoja de la denominación *Atlántico*. Ante esto, solamente los puertos de interés general del País Vasco estaban conectados en el futuro itinerario de mercancías. Posteriormente, en el 2019, en una nueva actualización del Reglamento del 2013, se incluían una serie de ramales que aumentaban los trazados originales del Corredor Atlántico (Parlamento Europeo, 2019). A nivel interno, en Galicia se establecía el itinerario comprendido entre las ciudades de A Coruña y Vigo mediante el Eje Atlántico actual y Vigo-Ourense-Monforte, por la actual línea convencional paralela al río Miño. Por último, se continúa hacia la Meseta mediante el valle fluvial del río Sil. Concretamente, este trazado es el mismo que fuera propuesto en el 2003 para la liberalización de los servicios de transporte de mercancías internacionales (Directiva 2001/12/CE).

6.2. La red viaria, ¿aliada o enemiga del ferrocarril?

La red de carreteras y vías de altas capacidades es una de las principales bases del sistema de infraestructuras de transporte. La universalización del vehículo privado durante las últimas décadas, así como las nuevas necesidades de movilidad diaria en la sociedad occidental, provocaron el aumento del peso del vehículo privado dentro del reparto modal en la actualidad (Sheller y Urry, 2006). A diferencia del transporte colectivo, el vehículo privado permite el desplazamiento con independencia de los horarios y/o frecuencias. En el momento en que el transporte colectivo no consigue ser atractivo para sus potenciales usuarios, el vehículo privado va a disponer siempre de una posición ventajosa.

Al mismo tiempo, no podemos describir la fuerte presencia del vehículo privado en Galicia sin tener en cuenta la distribución territorial de la población. El hecho que de la región gallega cuente, en la práctica, con la mitad de los núcleos de población del conjunto del Estado de España, origina una de las principales características de la geografía gallega, la gran distribución de la población en el territorio, pero con unas tasas de densidad demográfica bajas (Piñeira Mantiñán y Santos Solla, 2011). Una situación que provoca una alta dependencia del vehículo privado, especialmente en las comarcas de la Galicia interior, debido al gran desafío económico que supondría cubrir todo el territorio gallego mediante una oferta de calidad transporte colectivo. Simultáneamente, esto provoca unas mayores tasas de motorización en las comarcas y ayuntamientos, principalmente de las provincias de Lugo y Ourense. En algunos casos, el peso relativo del número de vehículos motorizados es superior al de habitantes (ver figura 26).

Durante los últimos años, la propia CIM ha llevado a cabo diferentes programas para paliar la deficiencia en la oferta de transporte colectivo. Durante el gobierno bipartito³³ (2005-

33 Coalición de gobierno en la Xunta de Galicia entre el PSOE-PSdG (centro-izquierda estatal) y BNG (izquierda soberanista).

2009) y en colaboración con la *Consellería de Educación*, responsable del transporte escolar, se establecía en un número limitado de rutas escolares el proyecto TES + BUS (Tienes más bus). En esta situación, el usuario podría hacer uso del autobús escolar para desplazarse hasta las cabeceras municipales u otros núcleos de población. Más tarde, en el 2017, se iniciaba una nueva propuesta para las comarcas del interior, el transporte a la demanda. La principal característica de este modelo radica en la obligatoriedad de realizar una reserva con un día de antelación. Por último, el reciente Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG, en adelante) (Xunta, 2018) y su consecuente restructuración de las concesiones de transporte intraurbano por carretera, abrieron la puerta de nuevo a un uso compartido del autobús escolar para potenciales usuarios.

A pesar de la voluntad por parte de la Xunta de Galicia, estos servicios son poco atractivos para la población. Sobre todo por sus horarios planificados con base en la hora de entrada y salida de los estudiantes en los centros de educación. Del mismo modo, estos servicios están disponibles solamente en aquellas jornadas con servicio educativo. Por lo tanto, los fines de semana y vacaciones escolares, la oferta es inexistente. A causa de esta carencia, el vehículo privado no es solo un sinónimo de libertad o de estatus social, también es un bien necesario en el día a día en la Galicia rural. Es así como se dan ciertas prácticas culturales basándose en el automóvil, especialmente en la juventud. La llegada a la mayoría de edad suele estar muy pareja a la obtención del permiso de conducir.

Ante esta situación, unido al hito histórico de atraso económico, y especialmente, en la dotación de infraestructuras de transportes (Beiras Torrado, 1972); las autoridades autonómicas dirigieron desde sus inicios gran parte de sus esfuerzos económicos hacia la construcción de nuevas vías o a la ampliación y mejora de estas. El motivo era que se trataba de la manera más eficaz de dar respuesta a las necesidades diarias de la sociedad gallega. Estas actuaciones fueron enfocadas tanto, para cubrir las nuevas necesidades en movilidad de las áreas metropolitanas (Piñeira Mantiñan y Lois González, 2011), como para mejorar la accesibilidad de las comarcas interiores desde el EUA o a las capitales provinciales del interior, Lugo y Ourense (Pazos Otón, 2009; Pazos Otón, 2011).

La actual red de carreteras de Galicia está formada por diferentes vías de 4 competencias titulares diferentes. En primer lugar, las de carácter estatal que forman parte de la Red de Carreteras del Estado (RCE, en adelante). Estas están gestionadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio correspondiente del Gobierno Central. Suelen formar parte de su catálogo aquellas vías que disponen de un itinerario supraautonómico que permite la unión continua entre los principales núcleos de población, los puntos fronterizos más importantes y las que sirven de conexión con puertos y aeropuertos de interés general. Es por ello que las tres terminales aeroportuarias en Galicia, así como las instalaciones de las principales autoridades portuarias, disponen de un acceso viario de titularidad estatal. Aunque estos últimos tengan una longitud reducida.

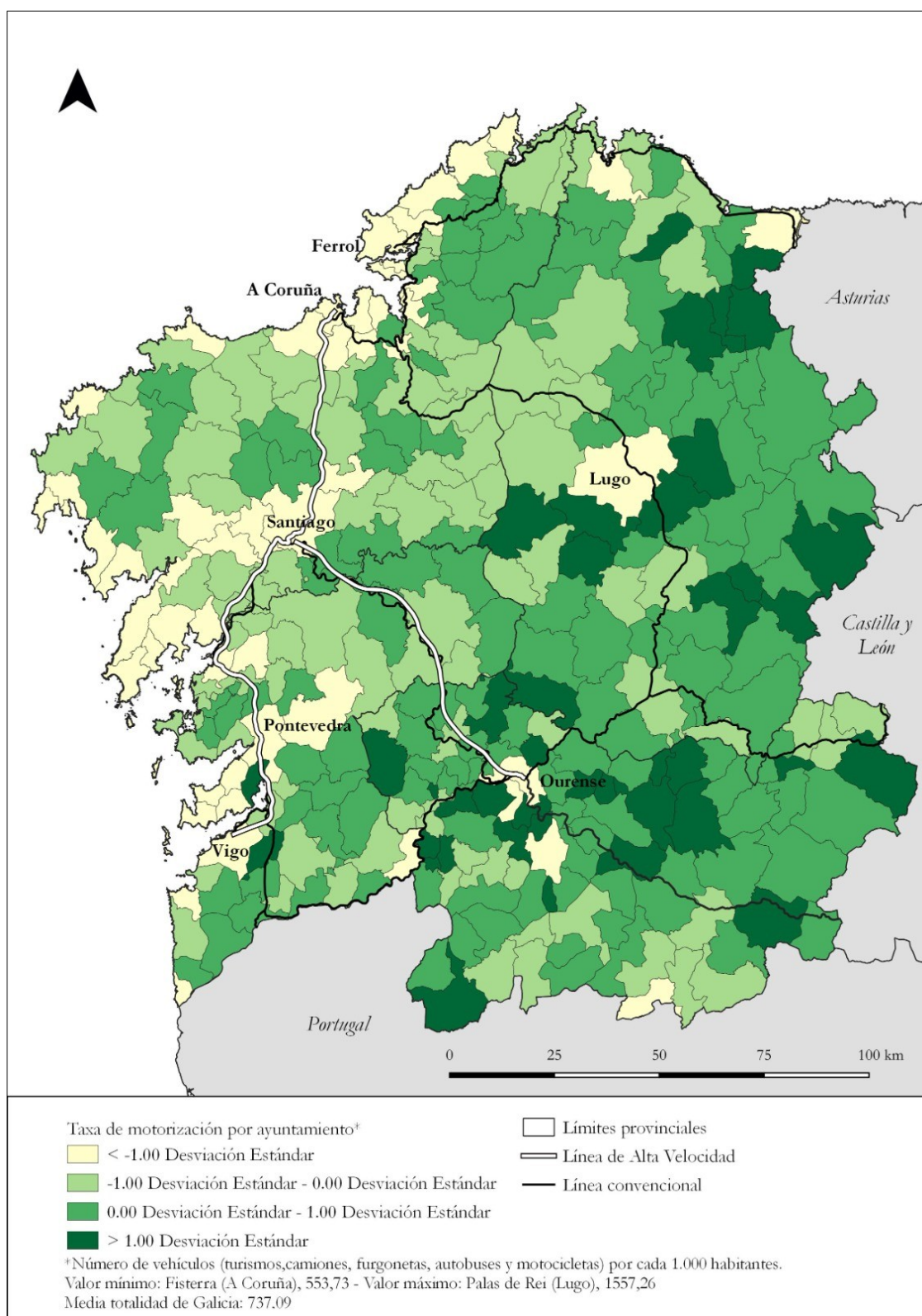


Figura 26 – Tasa de motorización por ayuntamiento (2019).

Elaboración propia. Fuente de información: IGE

En segundo lugar, disponemos de las autonómicas. Estas cuentan con un carácter intercomunitario y conforman la *Rede Autonómica de Estradas de Galicia* (RAEGA, en adelante). La RAEGA depende de la *Axencia Galega de Infraestruturas*, uno de los entes públicos que se encuentran bajo la gestión de la CIM de la Xunta de Galicia. Esta agencia nació en el 2011 tras la fusión de diferentes departamentos técnicos. A pesar de su referencia genérica a las infraestructuras, su ámbito de actuación se centra únicamente en la red viaria. Su propia definición en el portal web de la Xunta de Galicia es la siguiente, “La Axencia Galega de Infraestruturas es el órgano administrativo de la Xunta de Galicia encargado de gestionar íntegramente toda la infraestructura viaria de la RAEGA” (Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, 2021). Simultáneamente, Ethel Vázquez, *conselleira* responsable de infraestructuras y movilidad en la Xunta de Galicia (2014-actualidad), justifica la ausencia de responsabilidades en el sector ferroviario por parte de este ente de la siguiente manera:

La Xunta de Galicia no ejerce competencias sobre ninguna infraestructura y/o servicio de transporte ferroviario, por lo que no se considera justificado la creación de una unidad administrativa centrada unicamente en ese ámbito, ya que el transporte ferroviario es competencia estatal.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (*conselleira* de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Como explica la actual responsable de transportes y movilidad en el actual gobierno autonómico de Galicia, la totalidad de la red ferroviaria de Galicia está bajo competencia estatal. Ante este hecho, no ve necesario disponer de un departamento exclusivo para este medio de transporte ni sus infraestructuras esenciales para un buen desarrollo.

La formación histórica de la RAEGA nace a partir de la consecución del autogobierno autonómico en 1981 y la posterior transferencia de la titularidad de buena parte de la red viaria. En el reciente desarrollo es necesario destacar las figuras del expresidente, Manuel Fraga (1989 – 2005) y especialmente, Xosé Cuíña, responsable de la antigua *Consellería de Ordenación Territorial e Obras Públicas*³⁴ durante 13 años (1990 – 2003). A partir de la década de los 1990, se inicia el proceso de construcción de las nuevas vías de altas capacidades, tanto de vías rápidas o corredores, como de autovías. La expansión de estas nuevas infraestructuras es uno de los mejores ejemplos de la planificación sectorial que se ha llevado a cabo en Galicia (Sánchez Rivas, 2015).

Luego, en tercer lugar, cada una de las 4 Diputaciones Provinciales que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia dispone de su propia red viaria. Estas complementan la red estatal y autonómica mediante viales convencionales. Por último, la red básica, a cargo de los entes locales o ayuntamientos. En este caso, la mayoría se trata de pequeños viales.

Dentro de la RCE como de la RAEGA, nos podemos encontrar con tipologías de viales, tanto carreteras convencionales con un único carril por sentido, con posibilidad o ausencia de intersecciones limitadas, como con autovías y autopistas, libres o no de peajes directos. Así

34 Antigua denominación de la actual Consellería de Infraestructuras e Mobilidade.

mismo, existen diferentes clasificaciones internas, tanto en la RCE como en la RAEGA. Por una parte, en la RCE se suele diferenciar entre las autovías y autopistas, de las convencionales, de un único carril por sentido. Estas últimas son denominadas como *carreteras nacionales*. Por el contrario, en la RAEGA existe una mayor diversidad en la clasificación de su red viaria. No solo de manera primaria entre el grupo de vías de alta capacidad y las convencionales, sino que también en cada uno de estos dos bloques existe una jerarquía de viales.

Las vías de alta capacidad de la RAEGA incluyen las autovías y autopistas de peaje, además de las antiguas vías rápidas, que en la actualidad se les denominan como corredores o vías de altas prestaciones. Estas últimas cuentan solamente con un carril por sentido, pero las intersecciones son limitadas. También, la velocidad máxima es de 100 km/h. Algunos de los corredores construidos durante los últimos años fueron proyectados para una posible duplicación de los viales, para, de esta manera, convertirse en autovías. Con respecto a las convencionales, por orden de mayor a menor jerarquía, principalmente por sus trazados y características técnicas, nos encontramos con las básicas, complementarias y secundarias. En el 2018, la red viaria de Galicia, bajo administración supralocal (Estatad, Autónoma y Diputación) dispone de un total de 17.725 kilómetros, repartidos de la siguiente manera (ver tabla 10).

Ente / Titularidad	Total entre los 3 entes (km)	Estatad – RCE (km)	Autónómca - RAEGA (km)	Diputación (km)
A Coruña	4.387	557	1.727	2.103
Lugo	6.470	763	1.490	4.217
Ourense	3.404	520	1.029	1.855
Pontevedra	3.464	536	1.293	1.635
Galicia	17.725	2.376	5.538	9.810
España	165.624	26.403	71.313	67.908
% en Galicia con respecto al Estado	10,70	8,99	7,76	14,44

Tabla 10 – Longitud de la red viaria en Galicia en el 2018 por titularidad y provincia.

Elaboración propia. Fuente de información: Anuario Estadístico del Ministerio de Movilidad, Transporte (MITMA, 2019).

Como podemos ver en la tabla superior, el porcentaje de la totalidad de carreteras (de titularidad supralocal) en Galicia representa una cifra más alta con respecto a su superficie, 5,8 % o al número total de habitantes dentro del Estado, 6,13 %. Además, si nos centramos exclusivamente en las relativas a la RCE, el porcentaje, 8,99 % sigue siendo superior a su peso relativo, demográfico y superficial. Otros índices que podemos emplear para comprender la complejidad de la red viaria en nuestro espacio de estudio, es la relación entre la longitud de la red total y la superficie de la comunidad autónoma por kilómetro cuadrado. En este caso, Galicia dispone del índice más alto, con 0,66 kilómetros de carretera por km². El doble de la media estatal. En cuanto a la relación entre kilómetros totales y el número de habitantes, el resultado es de 6,56 km por cada 1.000 habitantes. Una cifra bastante superior a la media estatal (3,54) pero

no la más alta. Otras CCAA superan a Galicia dentro de esta relación, como Castilla y León, con 13,72 o Castilla – La Mancha, 9,67.

Con respecto a la tipología de las diferentes carreteras dentro de Galicia, diferenciamos principalmente dos grupos, las autopistas/autovías y las convencionales. Debemos de destacar en esta cuestión las distintas metodologías empleadas tanto por la RCE como por la RAEGA para la contabilidad de kilómetros de sus diferentes vías de comunicación. Esto es debido a que las autoridades autonómicas aglutinan bajo el concepto de vía de alta capacidad, las autovías y las vías de altas prestaciones. No obstante, las estadísticas estatales recogen estas últimas como carreteras convencionales. Ante esta divergencia, emplearemos las estatales más actualizadas (ver tabla 11).

	Autopistas y Autovías (km)	Convencionales (km)
Totalidad en España	17.228	148.396
Totalidad en Galicia	1.211	16.513
RCE en Galicia	918	1.458
RAEGA	293	5.245
Diputación	0	9.810
% en Galicia respecto al Estado	7,02%	11,12%

Tabla 11 – Número de kilómetros de la red viaria por tipología y titularidad.

Elaboración propia. Fuente de información: Anuario Estadístico del Ministerio de Movilidad, Transporte (MITMA, 2019).

Como podemos comprobar en la última tabla, el número de kilómetros catalogados como autopistas o autovías en Galicia supera el millar. Una cifra que en el 2018 representaba el 7 % de la totalidad a nivel estatal. Al mismo tiempo, en la red de carreteras convencionales, este porcentaje aumenta considerablemente en comparación a la anterior. De esta manera, podemos llegar a afirmar que 1 kilómetro de cada 10 de carreteras convencionales de titularidad supralocal se encuentra dentro de los límites de la Comunidad Autónoma de Galicia. En cuanto a los kilómetros de autopistas por titularidad, cabe destacar el gran peso de la administración central. Como veremos más adelante, los principales ejes de comunicación se encuentran bajo esta titularidad. A diferencia de este grupo de carreteras de altas capacidades, la práctica totalidad de las convencionales están gestionadas por entes subestatales, bien sea, el autonómico como los provinciales.

Una vez analizadas las cifras relativas a la longitud total de los kilómetros de la red viaria en Galicia, así como sus diferentes tipologías y titularidad, es necesario llevar a cabo una descripción desde una perspectiva territorial. De esta manera, podremos realizar una comparación entre las diferentes vías de comunicación terrestre, las carreteras y el ferrocarril. Así, podremos llegar a analizar una posible comparativa entre los trazados de ambas redes de transporte.

Para iniciar la descripción de la situación actual de la red viaria, debemos de remarcar, en primer lugar, el triángulo espacial que forman las 3 principales vías de comunicación por carretera de Galicia (ver figura 27). Este triángulo, cuyos vértices coinciden con las localidades de Benavente (Zamora), Betanzos (A Coruña) y Mos (Pontevedra) está formado por 2 autovías y 1 autopista de peaje, cuya titularidad recae en la administración central del Estado. Estas son, la AP-9 (Autopista del Atlántico), la A-6 (Autovía del Noroeste) y por último, la A-52 (Autovía de las Rías Baixas). Tenemos que destacar el hecho de que estas infraestructuras se hayan planificado desde un punto de vista estatal. Una similitud a la red ferroviaria actual, ante la ausencia de competencias de la Xunta de Galicia.

Para comprender de mejor manera la importancia del *Triángulo de las 3 Autovías*, debemos de realizar un ejercicio de comparación con respecto a los trazados actuales de las 2 LAV en Galicia. Como se puede determinar, existen varias cuestiones semejantes a tener en cuenta. En primer lugar, la importancia del EUA. En ambos casos, existe una vertebración continua mediante estas infraestructuras lineales de altas capacidades. Posteriormente, la relevancia de las dos principales ciudades de Galicia, A Coruña y Vigo. Dentro de esta situación, las dos autovías de conexión con la Meseta tienen como destino ambos núcleos. Con respecto al ferrocarril de alta velocidad, la línea dispone como extremos estas ciudades. Como consecuencia, Ferrol y el tramo hasta la frontera con Portugal quedan en una posición desventajosa.

Una diferencia entre la red ferroviaria y la red de autovías, es el número de conexiones entre el Eje Atlántico y la Meseta. Mientras que en el TAV se ha apostado por una única línea de conexión; en el caso de las autovías, se decidió la construcción de dos ramales. No obstante, esta diferencia puede reducirse en el hipotético caso de una nueva variante ferroviaria entre las Rías Baixas y la ciudad de Ourense. En este caso, aunque siga existiendo una única vía de enlace con las demás CCAA, el Eje Atlántico dispondría de dos salidas hasta Ourense. No obstante, en el pasado, concretamente hasta la inauguración de la línea entre Santiago, Ourense y Zamora, el diseño de los trazados de la red ferroviaria eran prácticamente idénticos al Triángulo actual de las Autovías. La diferencia radicaba en el vértice exterior, que en el caso del ferrocarril se encontraba en Monforte (Lugo), y no en Benavente (Zamora). De manera semejante a las carreteras, el ferrocarril dibujaba un triángulo en el interior de Galicia.

De vuelta a las autovías, y en especial, a la planificación estatal de este Triángulo, tal y como expresa Libourel (2016), la Administración Central de España no solo crea las principales redes o ejes estatales, también influye de manera decisiva en las que tienen un ámbito autonómico. Por lo tanto, a pesar de no poseer competencias en materia de ordenación territorial; el Estado interviene en esta materia mediante la construcción de grandes infraestructuras de transporte. Una intervención a la sombra que también se ha producido en Galicia (Lois González y Pazos Otón, 2015b). A partir de estos tres viales, se ha ido constituyendo la mayor parte de la nueva red de autovías en Galicia desde la entrada en el siglo XXI.

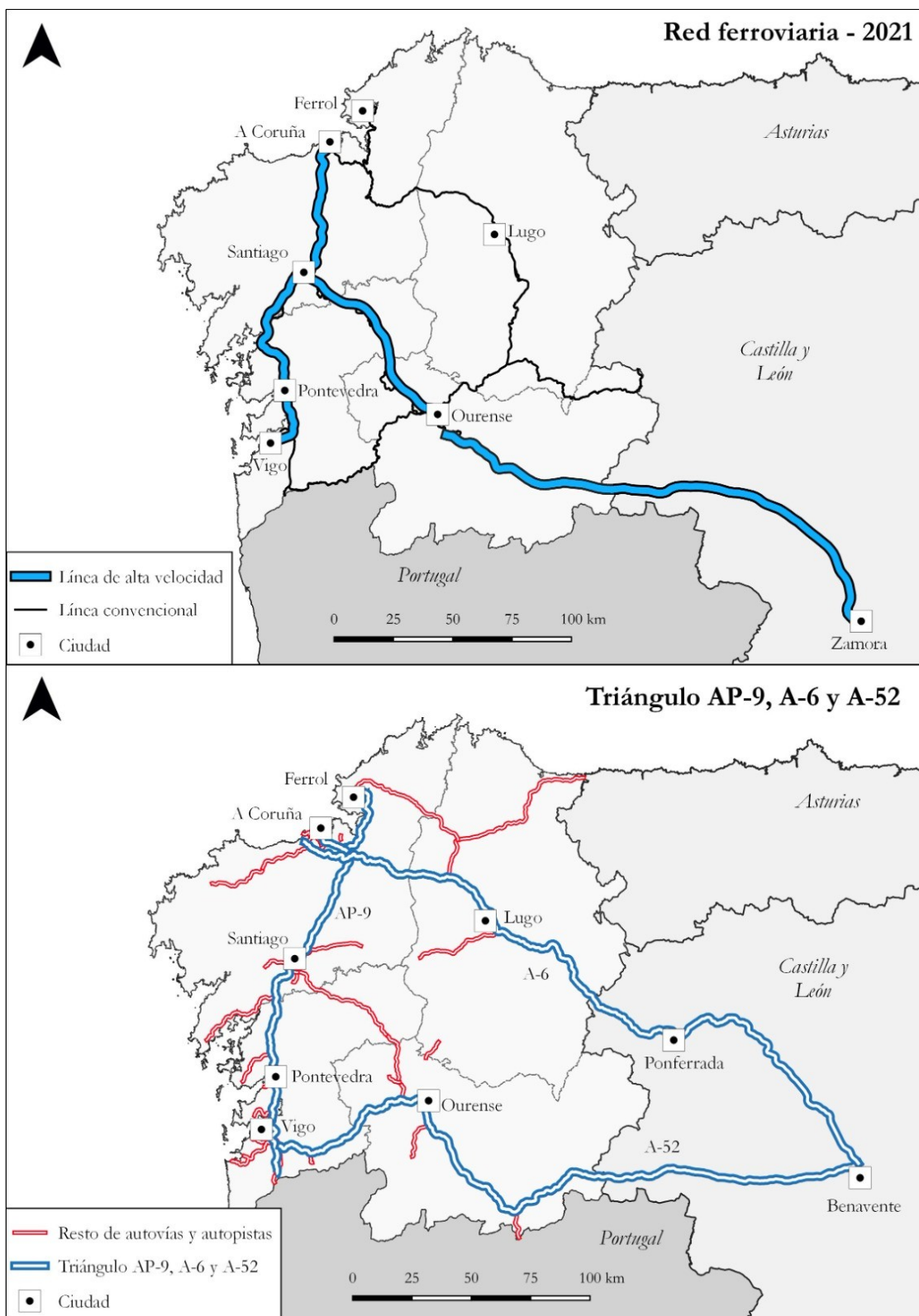


Figura 27 – Comparación entre el Triángulo de Autovías y las LAV en el 2021
 Elaboración propia. Fuente de información: IGN y Adif.

La AP-9, o Autopista del Atlántico, es la vía más importante de toda la red viaria de Galicia. Podemos decir al mismo tiempo que se trata de la espina dorsal de todo el sistema, ya que de ella parten diferentes autovías y corredores; y al mismo tiempo concentra toda esta movilidad. Su trazado de norte a sur vertebró toda la fachada occidental de la comunidad. Es decir, el EUA, donde sirve de conexión para 5 de las 7 principales ciudades: Ferrol, A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo (Pazos Otón, 2003b). El hecho de que se crearan sendos Polos de Desarrollo durante los últimos años de la dictadura franquista, en aquellas áreas con cierta tradición industrial, A Coruña-Arteixo y Vigo-O Porriño, junto a la implantación de la Gran Área de Expansión Industrial años después, originó un relevante eje de desarrollo económico, de norte a sur en las provincias occidentales (Alonso Logroño y Lois González, 1997). Al mismo tiempo, la corta distancia entre Ferrol y Vigo, de aproximadamente 200 kilómetros, como la disposición geográfica de los principales núcleos urbanos, posibilitó la unión de todos estos en una única vía de altas capacidades (Pérez Touriño, 1997).

A diferencia de las demás vías de altas capacidades de Galicia, el desarrollo de la AP-9 es mucho más temprano. La posibilidad que concedió el Estado durante los últimos años del franquismo a inversores privados para la construcción de autopistas y su posterior explotación, provocó que estos escogieran aquellos ejes con mayores intensidades de tráfico (Libourel, 2016). De ahí, que los principales tramos de la AP-9 se finalizasen bastante antes que las dos autovías de acceso a la Meseta. No obstante, debido a esta inversión privada, la infraestructura dispone de un peaje, excepto en ciertos tramos gratuitos de los entornos de las ciudades.

En 1979 se inauguraba su primer tramo, entre A Barcala (Cambre-A Coruña) hasta las inmediaciones de la ciudad de Santiago de Compostela. La primera fase de su construcción no finalizó hasta 1992, cuando las dos principales localidades, A Coruña y Vigo, ya se encontraban conectadas sin interrupción. Años más tarde, ya en el siglo XXI, se finalizaban sus últimos tramos. En el norte, el nuevo acceso a la ciudad de Ferrol, y en el sur, el enlace de conexión con la frontera portuguesa, donde se une con la Autopista lusa A-3, dirección Porto. La apertura de estos últimos tramos, permitió la vertebración mediante una autopista de toda la fachada occidental de la Península Ibérica, desde Ferrol hasta Lisboa. Una diferencia con respecto a la infraestructura ferroviaria, donde no existe una continuidad espacial mediante una LAV o de altas prestaciones (Varela Cornado, 2018).

La importancia de la AP-9 no solo recae en su papel de conector territorial en el EUA, también cumple una función de circunvalación periférica o metropolitana en varias ciudades. En estos tramos gratuitos, esta autopista aglutina gran parte de los desplazamientos diarios que se realizan, especialmente en Pontevedra y Santiago. También en los accesos de Ferrol, A Coruña y Vigo. Hay que destacar el caso de la capital gallega, donde los altos índices de movilidad metropolitana se mezclan con los desplazamientos interciudades. Un hecho que provocaba numerosos problemas de saturación y retenciones en las horas punta de las jornadas laborales (Pazos Otón, 2015).

De esta manera, durante los últimos años se han realizado actuaciones de ampliación del número de carriles en ciertos puntos claves de la AP-9. Uno, en el citado tramo de circunvalación de la capital gallega, donde existen tramos con hasta 5 carriles por sentido. Esta nueva dotación se justifica únicamente por el modelo de movilidad imperante en las áreas urbanas gallegas. El

uso primordial del vehículo privado, originado por una expansión urbanística sin planificación y al mismo tiempo, por la ausencia de una gestión del transporte colectivo a escala supralocal.

El segundo punto de actuaciones recientes en la AP-9 es la ampliación del estratégico Puente de Rande en la Ría de Vigo (ver figura 28). Esta importante infraestructura inaugurada en 1981 permitió acortar las distancias entre las ciudades de Pontevedra y Vigo. Durante los últimos años, el aumento considerable de los vehículos y camiones, unido a la gratuidad del peaje para los procedentes de la comarca de O Morrazo (una de las orillas de la Ría de Vigo) puso en entredicho la capacidad máxima de circulaciones diarias. En el 2019, la intensidad media diaria se aproximó a los 60.000 vehículos (MITMA, 2020). Además, debemos de tener en cuenta el carácter estratégico del puente ante el riesgo de incidentes. En el caso de que se produzca un accidente de tráfico, inmediatamente se generan largas retenciones ante la ausencia de un vial de servicio próximo. Finalmente, se optó por ampliar un carril más por sentido. No obstante, se había llegado a proponer la construcción de un nuevo viaducto en la ría. A diferencia de la autopista, el ferrocarril no cruza la ría, lo que obliga a un mayor recorrido, y consigo, un mayor tiempo en el desplazamiento.



Figura 28 – Puente de Rande de la AP-9 sobre la Ría de Vigo.

Fuente: MITMA.

En la imagen superior, se puede apreciar la ampliación del número de carriles. Estos pasaron de 4 (2 por sentido), a 6 en total (3 por sentido).

El perjuicio durante el período de las obras de los últimos años, hay que sumarle los altos peajes que tiene la AP-9. Unas cantidades que lastran la economía diaria de miles de gallegos que utilizan este vial ante la ausencia de alternativas con semejantes prestaciones. Ante esta situación, se han llevado a cabo la construcción de circunvalaciones periféricas en la opción sin peajes, la carretera convencional N-550, para evitar el paso en los principales núcleos urbanos intermedios.

Son los casos de Ordes y Padrón (A Coruña), o la obra que se encuentra en construcción en la actualidad, la circunvalación este de Pontevedra.

Por otra parte, además de los altos peajes, nos encontramos con la titularidad estatal de la AP-9. Pese a tener un trazado íntegramente en suelo gallego, es uno de los principales debates y conflictos políticos entre la Xunta de Galicia y la Administración Central. La prórroga de la concesión de explotación, a cambio de la construcción de los nuevos tramos, provocó que la AP-9 no sea gratuita hasta 2048, aunque en sus inicios se estableciese el 2012, y en segundo momento, fuese ampliada hasta el 2023. A pesar de una apuesta decidida durante las últimas décadas por la expansión de la red viaria y el vehículo, por ambas administraciones, la principal infraestructura de transporte de Galicia se encuentra bajo una gestión privada. Una situación que agrava diariamente a los usuarios que hacen uso de esta vía ante la ausencia de una alternativa de calidad en el transporte colectivo. Al mismo tiempo, un posible traspaso de la autopista, permitiría a la administración autonómica tener mayor poder de decisión en los peajes, así como su gestión.

En cuanto a los peajes, se han puesto en marcha diferentes mecanismos para disminuir el impacto directo de las tarifas para los usuarios. La apertura de tramos gratuitos importantes como el Puente de Rande (los procedentes de O Morrazo) o la entrada de A Coruña, donde tanto la Xunta de Galicia como el Ministerio han estado aportando cuantiosas cantidades con el objetivo de que se hiciera realidad esta situación. En la actualidad, la Xunta de Galicia ya no financia viajes en la AP-9. Un papel que se centra únicamente en la Administración Central. Esta última ha aumentado su previsión hasta los 55 millones de euros anuales para la bonificación de viajes. Este se trataba de uno de los principales acuerdos para la formación del gobierno central en el 2019 entre el PSOE y el BNG. Los principales beneficiarios de estas rebajas son los usuarios que realizan movimientos pendulares que ejecutan el pago mediante el dispositivo de telepeaje, otorgando la gratuidad del desplazamiento de vuelta.

Ante esta situación, de colapso continuo en la AP-9, ambas administraciones públicas solamente han puesto en marcha dos tipos de medidas. Por una parte, el aumento de la capacidad de la infraestructura y la subvención de los peajes a los usuarios. En primer lugar, incrementar el número de carriles de una autopista o vía no es la solución más adecuada para eliminar retenciones. A medio y largo plazo se acaba produciendo la posición de Lewis y Mogridge (Mogridge et al., 1987), donde se observa que a medida que se construyen más carreteras, también aumenta el tráfico. La segunda medida, también está enfrontada a las buenas prácticas y promoción de la movilidad sostenible. La subvención de los peajes es una manera de fomentar el uso del vehículo privado mediante fondos públicos. Una cuestión que demuestra el grave problema en la gobernanza de la movilidad entre diferentes administraciones, como veremos más adelante.

De vuelta a la importancia como infraestructura, la AP-9 es el punto de inicio de nuevas autovías, las cuales son de competencia autonómica, lo que aumenta aún más su rol estratégico en la fachada occidental de Galicia (Pazos Otón et al., 2015). Desde la década de los 1990, la antigua *Consellería de Política Territorial* de la Xunta de Galicia ha llevado a cabo la construcción de nuevos viales de altas capacidades. Bien sea, autopistas (libres o con peaje) o vías rápidas/corredores. Recientemente, algunas de estas últimas fueron desdobladas debido a las intensidades de tránsito

de vehículos y los numerosos accidentes de tráfico. Todas estas nuevas infraestructuras que parten desde la AP-9 pueden responder tanto a una necesidad de carácter metropolitano, como al aumento de la accesibilidad de ciertas comarcas alejadas del EUA.

Las primeras en ser inauguradas a finales del siglo XX por parte de la Xunta, disponían de un trazado que acogía a las necesidades de movilidad dentro de un ámbito metropolitano. Así fueron la AG-55 (Autovía da Costa da Morte) desde la ciudad de A Coruña hasta la localidad de Carballo o la AG-57 (Autovía do Val Miñor) en la comarca de Vigo. En el caso de la primera, la AG-55 se ha ampliado durante los últimos años para poder comunicar con el espacio geográfico al que le da nombre, caracterizado por su baja accesibilidad y deficientes comunicaciones.

Una vez entrado en el siglo XXI, los kilómetros de vías de altas capacidades bajo titularidad autonómica se han ampliado constantemente en el EUA. En algunos casos, mediante el desdoblamiento de antiguas vías rápidas que servían para comarcas con un importante desarrollo socioeconómico, como en Barbanza, con la AG-11; O Salnés y la AG-41; y en O Morrazo, la futura AG-46, la cual ya está finalizada en su mayoría. Por otra parte, en las inmediaciones de la capital autonómica se han construido dos nuevas autovías de corto trazado, que responden al creciente desarrollo y expansión de su área de influencia. La AG-56 con dirección Noia y la AG-59 hacia A Estrada. Estas dos no se han finalizado por completo. Por último, entre las autovías autonómicas que parten desde el EUA, hay que destacar la AG-64, entre Ferrol y la localidad lucense de Vilalba, donde enlaza con una de las autovías de conexión con el exterior, la A-8.

Con respecto a las otras dos autovías, la A-6 y la A-52; estas tienen una naturaleza diferente con respecto a la AP-9. Tanto por su origen y planificación, como por su trazado, predominantemente de oeste a este. A diferencia de la Autopista del Atlántico, las dos autovías de conexión con la Meseta fueron concebidas con este propósito desde una perspectiva de planificación a nivel estatal. El desarrollo de sus obras, así como sus continuos atrasos, fueron uno de los principales debates en el Parlamento Autonómico durante los primeros años de la década de los 1990, así como una de las principales demandas desde la Xunta de Galicia al Gobierno Central. Otra de las polémicas en torno a estas dos autovías eran sus diferentes trazados proyectados, donde finalmente se decidió por duplicar la conexión (Díaz Fernández, 2007).

La inauguración de los últimos tramos de la A-52 en 1998 y de la A-6 en el 2002, permitieron superar el mito de aislamiento geográfico de Galicia con respecto a la Meseta y demás CCAA. Esta situación, en comparación con otras autovías radiales del Estado, se describe ante la dificultad para la construcción de los últimos tramos correspondientes a los límites autonómicos de Galicia con Castilla y León. Un espacio donde fue necesario la construcción de numerosos viaductos y túneles de larga distancia.

Del mismo modo que Libourel (2016), Pazos Otón (2011) ve en estas dos autovías de conexión a la Meseta, a pesar de ser planificadas desde una concepción estatal, el refuerzo de sendos ejes interiores. Estos permitieron aumentar la accesibilidad desde la Galicia costera al interior de la comunidad. Al mismo tiempo, tal y como describe este mismo investigador, la A-6

integró buena parte de la provincia de Lugo y su propia capital con el Golfo Ártabro. Del mismo modo, la A-52 con ciertas comarcas de Ourense y las Rías Baixas.

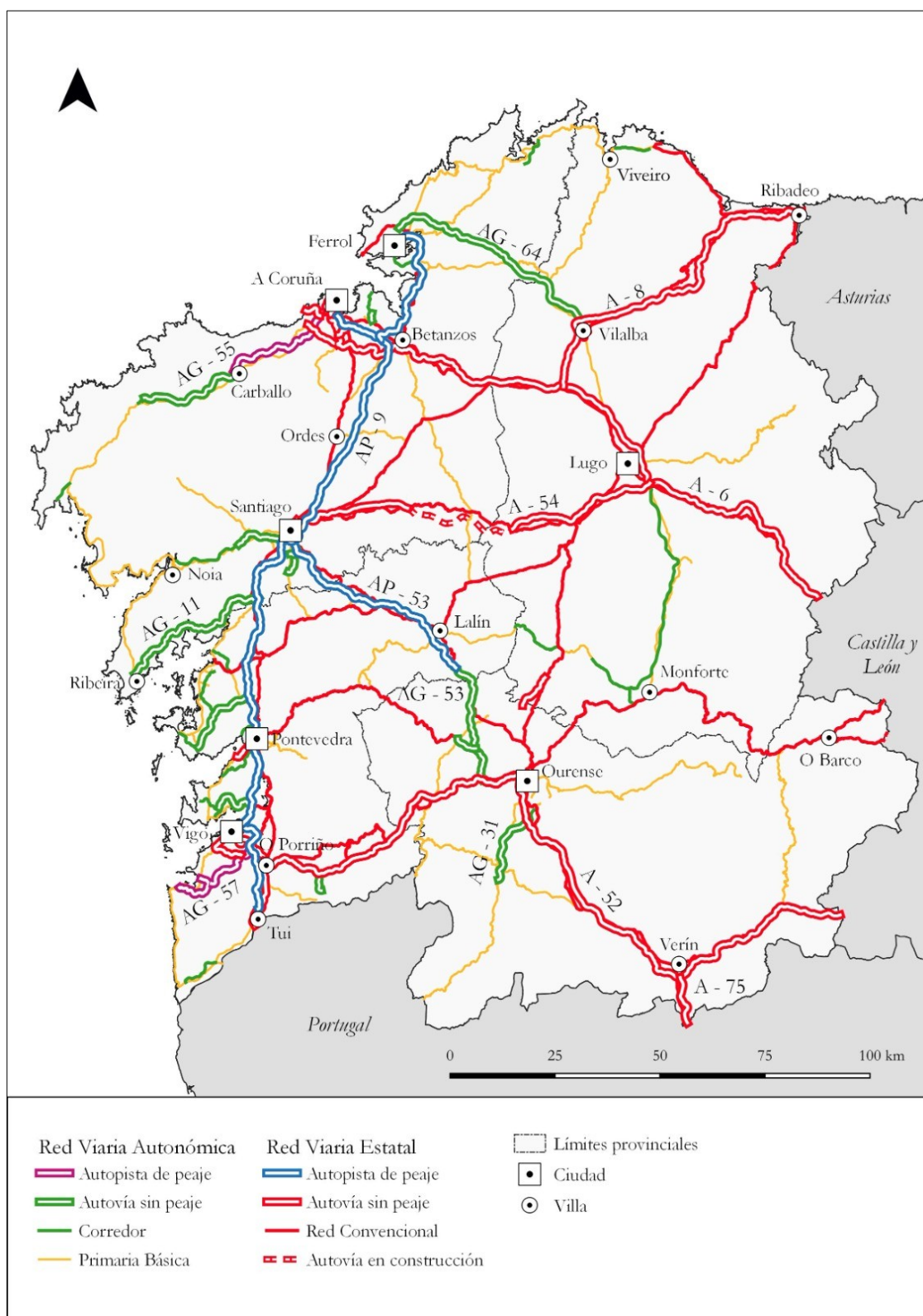


Figura 29 – Red viaria en el 2021 en Galicia

Elaboración propia. Fuente de información: Xunta de Galicia y MITMA

Al igual que la AP-9, estas dos autovías también son punto de inicio o finalización de otras nuevas, tanto de competencia autonómica como estatal. En primer lugar, desde la A-52, tenemos la autonómica AG-31, que sirve de enlace para las comarcas ourensanas de Celanova y la Baixa Limia. Este tramo inicial se marca dentro de un posible proyecto de expansión hasta la frontera portuguesa por el valle del río Limia. Continuando en dirección Castilla y León, desde la localidad de Verín, parte la A-75, de titularidad estatal. Esta reciente vía fortaleció las relaciones entre esta última localidad gallega, con su vecina lusa, Chaves. Estas forman en la actualidad una eurociudad.

Por otra parte, desde la A-6, en sus respectivos tramos gallegos nos encontramos con la intersección de la A-8. Más conocida por su nombre, la Transcantábrica. Esta autovía sirve de hilo conector por toda la costa cantábrica, desde la frontera francesa en Irún, atravesando las CCAA del País Vasco, Cantabria y Asturias, hasta llegar a Galicia. En este último caso, no continuó de manera paralela a la costa por el norte de las provincias de Lugo y A Coruña, hasta llegar a la ciudad de Ferrol. Por el contrario, una vez adentrada en suelo gallego, su trazado se dirige al sur para enlazar con la A-6. A pesar de que aumentó en gran medida la accesibilidad al espacio más oriental de la Mariña lucense, es decir, localidades como Foz o Ribadeo, este cambio de rumbo no benefició a los ayuntamientos norteños de Galicia. Estos siempre sufrieron un claro déficit en dotación de infraestructuras de transportes, a pesar de su dinamismo socioeconómico (Lois González, 2004b; Pazos Otón, 2011).

Una vez analizadas las 3 principales vías que cohesionan la red viaria en Galicia, debemos de dar paso a un triángulo interno del principal. En este caso, el conformado por las 3 ciudades del interior, Lugo, Santiago y Ourense (ver figura 29). A diferencia del anteriormente analizado, y a pesar de tratarse de ciudades, 2 de ellas, capitales de provincia, las vías de altas capacidades aún no se han finalizado en la actualidad. Solamente entre Santiago y Ourense existe una autopista. Es a destacar la peculiaridad de esta última, ya que aún tratándose de una infraestructura continua entre los dos núcleos, su gestión y titularidad se encuentra dividida por la mitad entre las dos principales administraciones.

En primer lugar, el intervalo entre la capital autonómica y el alto de Santo Domingo (Dozón-Pontevedra) se denomina AP-53 (ver figura 30). La titularidad de este recae en el Ministerio dependiente del Gobierno Central. A diferencia del siguiente tramo, este cuenta con un peaje que se abona directamente durante el desplazamiento. Uno de los más altos por kilómetro recorrido de todo el Estado. De ahí, sus bajas intensidades medias con respecto a otros viales. La principal consecuencia de este hecho es una mayor presión en la carretera convencional paralela (N-525), que atraviesa núcleos de población importantes, como Lalín, y bajo la área de influencia de Santiago de Compostela.

A continuación de la AP-53, está la AG-53. A diferencia del tramo estatal, el trazado bajo administración autonómica no continúa paralelo a la carretera convencional. De hecho, se dirige hacia el sur para enlazar con la localidad de O Carballiño y posteriormente, converger en las proximidades de la ciudad de Ourense en la A-52. A pesar de ser gratuita para los usuarios de manera directa cuando hacen uso de esta, dispone de un sistema de pago encubierto, el *peaje en sombra*. En esta situación, el usuario no realiza un pago directo en unas cabinas de peaje o telemáticamente. Es la Xunta de Galicia quien, previo acuerdo con una empresa privada

encargada de su explotación, paga un importe fijo por cada vehículo que transita. Este modo también es utilizado en otras autovías autonómicas.

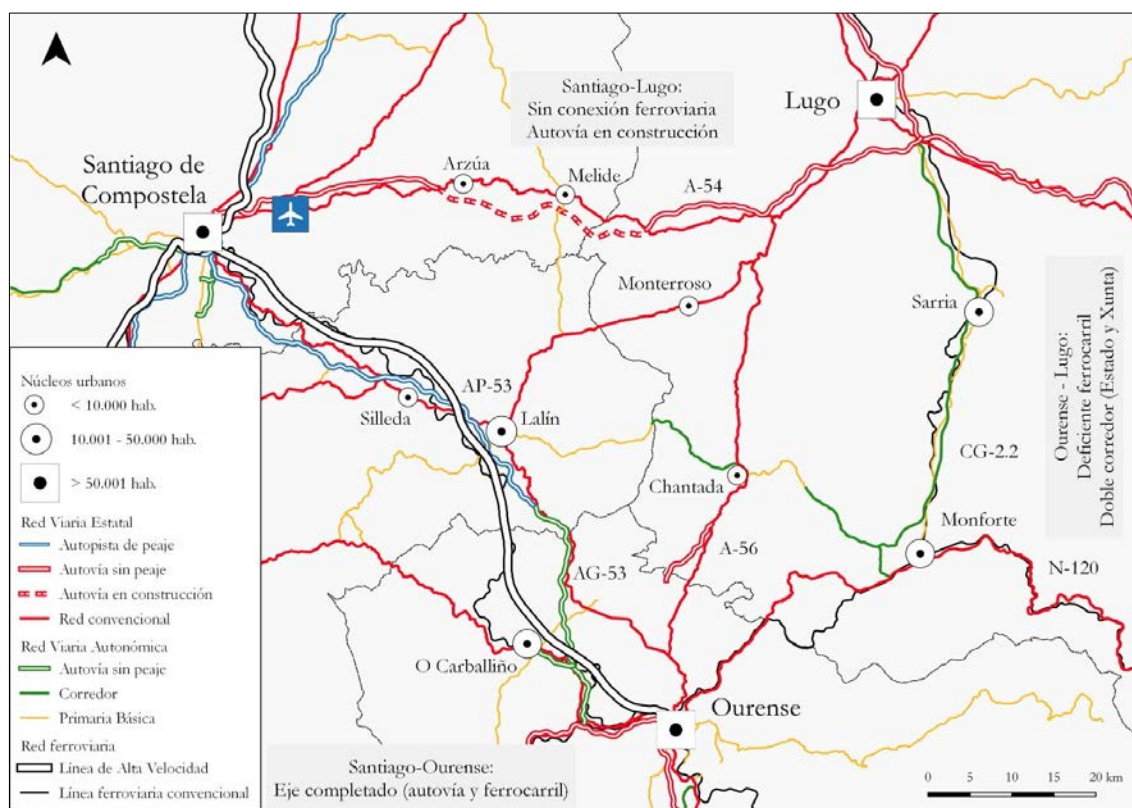


Figura 30 – Triángulo interior: Santiago-Ourense-Lugo
 Elaboración propia. Fuente de información: IGN

La entrada en servicio de toda esta vía en su conjunto en el 2009, denominada como la Autopista Central Gallega, mejoró sustancialmente las relaciones entre la capital autonómica y el conjunto de comarcas por las que atraviesa. También, otras comarcas del sur de la provincia de Lugo, gracias a la existencia de la vía rápida entre Lalín (Pontevedra), Chantada y Monforte (Lugo). Además, se reforzó el papel de Santiago de Compostela como nudo central dentro de Galicia, al mismo tiempo que fortalecía su área de influencia en estas comarcas del interior. En efecto, esta autopista central permitió subsanar el déficit de conexión de Santiago con la Meseta y, de la misma forma, aumentar la accesibilidad de Ourense con el EUA mediante una segunda vía de altas capacidades (ver figura 30).

Con respecto a los otros dos ejes, Lugo-Santiago y Lugo-Ourense, no están en la actualidad vertebrados por una vía de altas capacidades, bien sea una autovía o una vía rápida. El más cercano a su finalización es el Lugo-Santiago, mediante la futura A-54, de titularidad estatal. Se prevé su finalización entre el 2023 y el 2024. De esta manera, el desplazamiento entre estas dos ciudades se podrá realizar por una autovía. Al igual que el anterior caso, la culminación permitiría aumentar la accesibilidad de la Galicia interior hacia el EUA. Simultáneamente, la competitividad del aeropuerto de Lavacolla aumentaría, ya que esta autovía enlaza directamente con la principal terminal gallega.



Figura 30 – Autopista AP-53 en el municipio de Lalín (Pontevedra) y paso superior de la LAV Santiago-Ourense.

Fuente: Varela Cornado (2022)

Por otra parte, entre Lugo y Ourense no existe en la actualidad una conexión mediante autovía. Bien es cierto que existen hoy en día varios proyectos, incluso en fase de construcción de algunas variantes. La cuestión a destacar es que estamos ante la posibilidad de que se materialicen dos trazados diferentes, lo que puede originar una duplicidad de las infraestructuras. Esto es debido, a que tanto la Xunta como el Ministerio, cuentan con sendos proyectos para la construcción de autovías que mejorarían el vínculo de las dos ciudades.

La diferencia de ambos proyectos radica en el futuro trazado, a ambos márgenes del Río Miño en el interior de la provincia de Lugo. La propuesta del Ministerio es la construcción de una nueva autovía, la A-56, paralela a la carretera convencional de su titularidad por el margen derecho del río. Una vía que se conectaría con los tramos ya construidos de la mencionada anteriormente, A- 54, Santiago-Lugo. En esta futura autovía, A-56, se ha inaugurado recientemente su primer tramo de tan solo 8 kilómetros, el cual estuvo paralizado varios años. Por el contrario, en el margen izquierdo del río Miño, la Xunta de Galicia ha construido durante la última década una nueva vía rápida entre Lugo y la localidad de Monforte de Lemos, al sur de la provincia. En los últimos meses, desde la CIM se anunciaba la futura duplicidad de varios tramos, para de esta manera, convertirse en una autovía. A diferencia del anterior trazado, el inconveniente de la propuesta autonómica es que el tramo de Monforte hasta Ourense es un futuro y polémico proyecto del Ministerio.

Entre Ourense y Monforte transcurre la carretera estatal, N-120 (Vigo-Logroño). En su tramo gallego, además de conexión entre las ciudades de Vigo y Ourense, sirve de salida central hacia la Meseta (en comparación con las dos autovías mencionadas anteriormente), mediante el valle del río Sil hasta la localidad berciana de Ponferrada. Durante la última década se ha demandado, desde diferentes posiciones y colectivos políticos, la construcción de una autovía paralela a la carretera convencional entre Ourense y Ponferrada. Una vía que tendría como nomenclatura, la A-76 y que conectaría no solo Ourense con Monforte, también la comarca de Valdeorras, rica por su desarrollo industrial (extracción de pizarra) y el sector vinícola. La polémica de esta nueva autovía viene dado porque su trazado atravesaría el paraje natural y cultural de la Ribeira Sacra, espacio candidato a formar parte de la lista de la UNESCO.

Por último, dentro de la red viaria de altas capacidades, caben destacar en la actualidad la construcción de nuevos trazados por parte de la Xunta de Galicia. En primer lugar, la nueva vía rápida de la costa norte de la región, atravesando las comarcas de Ferrol, Ortegal y finalizando en la Mariña. Este futuro itinerario permitirá unir Ferrol hasta las inmediaciones de las instalaciones portuarias de San Cibrao (Lugo), de interés general. A partir de este punto, se continuaría mediante la red estatal convencional hasta la autovía A-8. Otro proyecto que se prevé su completa finalización en los próximos años es la dotación de una vía rápida, como continuación de la actual AG-55, hasta los ayuntamientos de Cee y Fisterra, en el espacio de la Costa da Morte. Estos dos espacios, el sector occidental de la provincia de A Coruña, y el norte de Lugo y A Coruña, están caracterizados por su menor accesibilidad desde el EUA y con una débil dotación de infraestructuras de altas capacidades.

A diferencia de estos anteriores, la Xunta de Galicia también llevará a cabo actuaciones en espacios con mayores densidades demográficas. En primer lugar, la culminación de una vía rápida desde Tui hasta A Guarda, paralela a la frontera con Portugal; y en segundo lugar, una nueva ampliación de la autovía AG-59, desde las inmediaciones de Santiago de Compostela hasta la localidad de A Estrada (Pontevedra). En esta última, se intensificará aún más la área de influencia de la capital gallega en el norte de la provincia de Pontevedra. La publicación del proyecto del nuevo tramo a construir en las últimas semanas del 2020 ha causado una respuesta crítica por parte de asociaciones ecologistas. Esto es debido a que esta obra atravesará el paraje natural del río Ulla.

En lo referente a la gobernanza directa de la red viaria de altas capacidades, hay que destacar el hecho de que tanto la Xunta como la Administración Central tratan de dotarse de una nueva red, duplicando los trazados de las carreteras convencionales bajo su titularidad. De esta manera, la Xunta de Galicia no se plantea, como proyecto propio, la construcción de una autovía o vía rápida, paralela a una carretera de titularidad estatal. Del mismo modo, la Administración Central actuó y proyecta en la actualidad sus actuaciones de esta manera. Los mejores ejemplos que hemos descrito sobre esta cuestión son los planes de ambas administraciones para las comunicaciones entre las ciudades de Lugo y Ourense. Del mismo modo, otro caso destacado es el trazado de la A-8, la Transcantábrica, que tras entrar en Galicia por la localidad de Ribadeo, no continúa paralela a la costa, ya que la carretera convencional, de titularidad estatal, se dirige hacia el centro de la provincia lucense.

Por último, debemos de poner en relación la expansión de la red viaria de altas capacidades con el ferrocarril. Durante las dos últimas décadas, principalmente, el aumento de dotación en kilómetros de nuevas autovías ha permitido mejorar la accesibilidad de muchas comarcas, así como fortalecer las interrelaciones entre las principales ciudades gallegas. No obstante, estas medidas sobre la base del vehículo privado se encuentran enfrentadas a las recientes actuaciones y objetivos marcados desde los diferentes gobiernos locales. El triunfo del modelo urbanístico de la ciudad de Pontevedra, caracterizado por la continua recuperación y humanización de los espacios públicos, ha provocado que las diferentes ciudades, así como capitales comarcales y otros núcleos urbanos, intenten asimilar estas políticas. Estas tienen en sus principales propósitos, la disminución o la práctica eliminación del vehículo privado. Una de las principales medidas es la supresión de los espacios de estacionamiento gratuitos en los centros urbanos.

Como hemos comprobado anteriormente, las principales estaciones de ferrocarril en Galicia se encuentran dentro de los límites de los núcleos urbanos. La deficiente gestión del transporte colectivo en la escala supralocal, unido al fomento indirecto del vehículo privado mediante la construcción de autovías y bonificación de los peajes; hace de este último medio, la mejor opción para desplazarse a las estaciones de ferrocarril. Al mismo tiempo, la reducción de los espacios de estacionamiento gratuitos, obliga a potenciales usuarios del ferrocarril que no habitan en el núcleo urbano, emplear aquellos que son de pago en las proximidades de las terminales ferroviarias. Simultáneamente, no existen tarifas con descuentos para aquellos que dispongan de un billete para el tren. Este inconveniente desincentiva el uso del ferrocarril, ya que el potencial usuario preferirá usar el vehículo privado ante las dificultades para estacionar o realizar el transbordo con facilidad. De esta manera, una buena práctica sería el establecimiento reservado de una bolsa de plazas de aparcamiento para aquellos usuarios del ferrocarril.

Paralelamente, debemos de tener en cuenta la accesibilidad en los entornos próximos a las estaciones, o también denominado, barrio de la estación (Troin, 1995). A partir del renacer del ferrocarril a partir de la década de los 1990 (Givoni, 2006), las estaciones urbanas alcanzan una mayor importancia como nodos de intercambio (Bertolini y Spit, 1998). Ante esta situación, una de las claves es la planificación de la accesibilidad, tanto mediante transporte colectivo como vehículo privado, así como en los modos blandos de desplazamiento, bicicleta y peatonal (Bellet Sanfeliu et al., 2012). Durante estos últimos años, la principal preferencia de las autoridades locales han sido los modos blandos e iniciar procesos de reestructuración del transporte colectivo. Un buen ejemplo fueron los ayuntamientos de A Coruña y Santiago de Compostela durante la legislatura 2015-2019. Ambos gobernados por coaliciones políticas próximas a Podemos y otros grupos del nacionalismo gallego de izquierda.

Bien es cierto que se trata de medidas adecuadas desde un punto de vista de la planificación a escala local, el mero hecho de no tener en cuenta un rango de visión más amplio, disminuye en gran medida la potencialidad del ferrocarril. Es necesario tener presente que la área de influencia de una estación de ferrocarril suele ser más amplia que los límites administrativos locales, especialmente aquellas que se encuentran de la red de alta velocidad. De ahí la necesidad de una buena gobernanza entre los diferentes actores administrativos involucrados en la gestión del transporte.

Algunas estaciones urbanas de ferrocarril sí que dispondrán de una buena accesibilidad mediante vehículo privado. Este es el caso de la nueva terminal de Vigo-Urzáiz. Por su situación en el entramado urbano de la ciudad olívica, esta infraestructura contará en los próximos meses con una entrada directa desde el ramal de acceso a la ciudad de la AP-9. Con esto, los potenciales usuarios pueden llegar de manera rápida y cómoda a las instalaciones ferroviarias.

Una situación semejante acontece en las estaciones próximas a los principales núcleos urbanos de Galicia. Es decir, aquellas que se encuentran dentro de la área urbana. Como hemos visto anteriormente, en estos espacios supralocales, las actuaciones para mejorar la accesibilidad han estado centralizados principalmente en la construcción de nuevos viales o autovías. Una medida que puede solucionar problemas a corto plazo, pero que a medio y largo plazo no resolverá la saturación continua de vehículos privados en los centros urbanos. En muchas ocasiones, las medidas para la recuperación de espacios públicos en detrimento del vehículo privado deberían de estar más enfocadas a la siguiente pregunta, ¿por qué acceden diariamente centenares de vehículos privados en las ciudades de Galicia?. Frente a esta cuestión, las soluciones no solo deben pasar por la eliminación de los espacios de estacionamiento gratuito o la puesta en marcha de un pago de peaje urbano. Ante esto, las estaciones próximas a las ciudades pueden convertirse en importantes espacios destinados a aparcamientos disuasorios. Esto también debe de ir acompañado de una correspondencia en el servicio ferroviario.

6.3. Sistema aeroportuario. Descoordinación entre sí y potencial perjudicado.

La baja accesibilidad a Galicia desde el exterior, unido a las deficiencias del sistema de transporte interno, propiciaron el desarrollo de las terminales aeroportuarias dentro de la región. De esta manera, el medio aéreo permitía contrarrestar la ausencia de buenas y rápidas conexiones terrestres con el exterior. Además, el hecho de disponer de tres terminales aeroportuarias separadas geográficamente, hacía que cada una de estas dispusiera de su propia área de influencia.

Estas tres terminales son las siguientes, de norte a sur, Alvedro (A Coruña), Lavacolla-Rosalía de Castro (Santiago) y Peinador (Vigo). Como se puede comprobar, las tres están situadas dentro del EUA; una por cada área urbana principal, Golfo Ártabro, Rías Baixas y el central en la capital autonómica. La escasa distancia entre los tres aeropuertos, de tan solo 150 kilómetros de separación mediante la AP-9 entre el más septentrional y el meridional, y la mejora progresiva de la accesibilidad desde la década de los 1990, ha convertido esta disposición en un debate muy notorio dentro de la política y sociedad gallega. A tal punto, que la defensa de los aeropuertos suele ser un tema recurrente por parte de las administraciones locales. El último ejemplo, la concentración en el 2013 convocada por el propio alcalde de Vigo, Abel Caballero, en defensa del aeropuerto vigués³⁵.

Ante todo, los ayuntamientos locales de las tres ciudades, así como la propia Xunta, no disponen de competencias para la gestión de las tres terminales ya que, esta recae en la sociedad semi-pública de carácter estatal, AENA. Esto se trata de una peculiaridad con respecto a la mayoría de los estados europeos, dado que la gestión de los aeropuertos en España está

³⁵ Faro de Vigo, 19-06-2013.

centralizada (Bel, 2010). Por lo tanto, el poder de acción y decisión de las demás administraciones es muy reducido. Solamente se reduce a la posible subvención, mediante contratos de publicidad turística, a aerolíneas privadas para que estas abran nuevas conexiones, estatales o internacionales. Una práctica que llevaron a cabo tanto la administración autonómica como las locales de las tres ciudades (A Coruña, Santiago y Vigo). Estas últimas en conjunto con otros actores, como la Cámara de Comercio de A Coruña. Recientemente, durante el otoño del 2021, el ayuntamiento de A Coruña ha sacado a concurso público la promoción de una serie de rutas aerolíneas. Entre los destinos están algunos internacionales como París y Londres, además de otros estatales como Valencia, Málaga o las Islas Canarias.

Con todo esto, el mercado aeroportuario gallego se caracteriza por su enorme dependencia de los enlaces con la capital estatal, Madrid. Una matriz origen-destino que supuso, en el 2019, el 39,60% de los pasajeros de un total de 5.266.194 viajeros que hicieron uso de las instalaciones gallegas (AENA, 2020). Esta dependencia relativa aumenta aún más en los dos aeropuertos secundarios, Alvedro y Peinador, donde el porcentaje representa el 50,22% y el 67,63% respectivamente del total de cada terminal (ver tabla 12).

Terminal	Pasajeros totales 2019	Origen o destino España	Origen o destino Madrid	Origen o destino internacional
Lavacolla (SCQ)	2.901.759	2.237.178	721.843	664.581
Alvedro (LCG)	1.352.557	1.239.639	679.386	112.918
Peinador (VGO)	1.011.878	989.530	684.409	22.348
Total Galicia	5.266.194	4.466.347	2.085.638	799.847

Tabla 12 – Número de viajeros por terminal aeroportuaria y principales matrices origen-destino en el 2019

Elaboración propia. Fuente de información: AENA

Por el contrario, el aeropuerto de Lavacolla-Rosalía de Castro es el que cuenta con mayor número de pasajeros y destinos, tanto estatales como internacionales. Como se puede comprobar en la tabla superior, el número de pasajeros totales de esta terminal, es más de la mitad de la totalidad con origen o destino, Galicia. El hecho de que la capital autonómica sea el principal punto turístico de la región, nos ayuda a comprender su posición principal dentro del trío. Así mismo, hay que citar que las instalaciones de Lavacolla son más amplias, tanto en las destinadas a las operaciones de aterrizaje y despegue, como las utilizadas por los pasajeros. En el 2011 se inauguró la nueva terminal de este aeropuerto, adyacente a la antigua. Esta última, en la actualidad, se encuentra en un práctico estado de abandono tras no llevarse a cabo reformas de rehabilitación. También en Alvedro y Peinador se llevaron a cabo ciertas mejoras para aumentar su competitividad, como la ampliación de sus terminales de pasajeros y áreas de estacionamiento de vehículos privados; o la instalaciones de nuevos sistemas de ayuda a la navegación aérea.

A mayores, no podemos describir la situación actual del sistema aeroportuario gallego, sin tener en cuenta los aeropuertos próximos con los que compiten. El más destacado es el de Sá Carneiro en Porto (Portugal). Son varios los factores que provocaron que durante los últimos años esta terminal lusa se convirtiese en la principal competidora del trío gallego. En primer lugar, su accesibilidad. El aeropuerto se encuentra a escasos 60 minutos en vehículo privado de la frontera. También es a destacar recientemente el aumento de la oferta de servicios diarios en autobús desde diferentes ciudades gallegas, especialmente desde Vigo. Igualmente, el acceso mediante metro ligero desde el centro de la ciudad lusa en el caso de que el desplazamiento desde Galicia se realice mediante tren convencional. Un segundo factor importante es la mayor accesibilidad de destinos. No solamente a las principales ciudades de Europa Occidental, igualmente a otros destinos transoceánicos como Brasil o Canadá. Por último, la mayor oferta y peso de las compañías de bajo coste, principalmente Ryanair y Easyjet.

El fuerte desarrollo y crecimiento en número de pasajeros por parte de la terminal de Porto durante las dos últimas décadas, ha incrementado la necesidad para establecer acciones de cooperación entre los aeropuertos de Galicia. Una situación que se agravará en los próximos años tras la finalización de la conexión de alta velocidad con la Meseta, y el posible trasvase de usuarios del avión al tren. La previsión de los tiempos comerciales del nuevo TAV están en torno a las 3 horas para los viajes entre Madrid y las principales ciudades del Eje Atlántico. Igualmente, un aumento de la concienciación ecológica de los usuarios (*flygskam*) o la entrada de nuevos operadores ferroviarios a partir de la iniciada liberalización, pueden afectar aún más a la competitividad en el reparto modal.

Varios meses antes de la finalización del tramo Ourense-Zamora, y su repercusión en los aeropuertos de Galicia, la actual responsable de movilidad e infraestructuras de la Xunta de Galicia, Ethel Vázquez, volvió a reclamar al Gobierno Central la necesidad de un estudio sobre el impacto y coordinación de los aeropuertos gallegos³⁶. De vuelta al aeropuerto de Porto, en el 2005, tan solo superaba los tres millones de pasajeros. Una cifra que representaba menos del 50% de la totalidad de usuarios del sistema aeroportuario de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal (Losada Álvarez y de Francisco, 2010). Posteriormente, en el 2019, la misma terminal aeroportuaria llegó a acoger un total de 13.192.791 pasajeros (Eurostat, 2020). Es decir, más del doble del conjunto de los aeropuertos gallegos y el 71,74% del total de la Euroregión.

Ante esta situación y con la presencia de 4 aeropuertos importantes, el organismo transfronterizo del Eixo Atlántico sugirió la necesidad de establecer un sistema integrado y una mayor cooperación en el mercado aeroportuario. Esto con el fin de sacar un mayor rendimiento y evitar una posible infrautilización de las instalaciones aéreas (Losada Álvarez y Marrana, 2006; Losada Álvarez y de Francisco, 2010). No obstante, como explica el secretario general de este organismo, el aeropuerto portugués era visto más como una amenaza que como una oportunidad para Galicia.

El análisis que se hacía siempre era el de: Sá Carneiro (Porto) es el enemigo de Peinador (Vigo).

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

De igual forma, los representantes de las ciudades gallegas con aeropuerto, así como de la administración autonómica, han establecido contactos desde el 2010 para la creación de un *Comité de Rutas Aéreas*, no solo por la competencia con Porto, también por la futura finalización de la LAV entre Galicia y la Meseta.

Agustín Hernández, *conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras* entre los años 2009 y 2014 en la Xunta de Galicia explica los motivos que llevaron a cabo esta ronda de contactos. Entre estas, se encuentran la llegada del TAV y posterior impacto en el mercado aéreo; las presiones políticas desde los tres gobiernos locales (A Coruña, Santiago y Vigo) en su afán de conservar sus terminales; y conseguir una coordinación entre las tres terminales mediante un reparto de los destinos para evitar las continuas subvenciones que se realizaban con el fin de atraer nuevas compañías o establecer conexiones adicionales. Finalmente, las diferencias políticas, así como otras presiones de índole local, propiciaron que no se llegara a un fin común. De ahí que, en la actualidad, no exista una coordinación entre los tres aeropuertos.

En aquel momento sí que planteamos al Ministerio, la necesidad de avanzar paso a paso con la coordinación aeroportuaria. Fue una cuestión que demandamos y que no conseguimos ningún éxito en esa demanda. Era que se creara una gerencia única de AENA en Galicia. Nosotros creíamos que sería el primer paso. Para sacar las cuestiones localistas, las cuestiones de corto plazo y visión pequeña de lo que es la gestión de las tres terminales. Funcionar con el principio, que parece incuestionable; un aeropuerto, tres terminales. Priorizar de alguna manera las conexiones en función de la demanda. En función de la vocación de los aeropuertos. P. ej., la conexión de Galicia con París debe de ser desde Vigo debido a la vinculación de Citróen.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

Como explica Agustín Hernández, la gestión centralizada de AENA es un limitador de las potencialidades del sistema aeroportuario gallego. La corta distancia entre A Coruña y Vigo (150 km), unido a la disposición de una LAV entre ambas ciudades, debía de ser un incentivo para la coordinación de los aeropuertos gallegos. Con esto, se conseguiría evitar una duplicidad de la oferta de destinos e igualmente, una especialización de cada terminal.

Un último hecho a destacar en este debate político y de coordinación, fue el año 2013. En este mismo, tanto AENA (gestora de los aeropuertos) como la propia Xunta de Galicia, a pesar de que esta última no dispone de competencias en materia aeroportuaria, llegaron a presentar sendos documentos directores sobre esta cuestión. El de AENA titulado, “Plan de Coordinación para el Impulso del Tráfico Aéreo de Galicia” (AENA, 2013) y el de la Xunta, “Plan Estratégico del Sistema Aeroportuario de Galicia” (Xunta, 2013). Estos dos documentos coincidían en sus conclusiones con respecto al reparto del mercado aeroportuario. Alvedro y Peinador deberían de aumentar sus relaciones con Madrid y Barcelona, además de una mayor especialización de los

vuelos de negocios o privados (chárter), mientras que Lavacolla aglutinaría la mayor parte de los enlaces internacionales, así como los turísticos.

No obstante, estos documentos se centran exclusivamente en el reparto de destinos o en medidas para atraer nuevas aerolíneas, dejando de lado cuestiones relacionadas con la accesibilidad. Como hemos anunciado anteriormente, las tres terminales se encuentran en el EUA. A pesar de esto, ninguna de las tres dispone de una conexión directa con la LAV del Eje Atlántico. En esta situación, es necesario destacar el caso de la terminal de Lavacolla. Por su localización central y un carácter internacional, se ha hablado frecuentemente de un posible enlace que permitiese acceder a las instalaciones aeroportuarias mediante el ferrocarril. Esto es debido a la corta distancia que separa la terminal de la línea ferroviaria, 5 kilómetros.

De haberse construido esta variante, el tiempo de acceso desde varias ciudades gallegas, principalmente A Coruña, Ourense y Vigo, no sería superior a los 60 minutos. Un tiempo semejante al que se realiza en las principales áreas metropolitanas europeas y sus correspondientes aeropuertos (Varlet, 2021). Como veremos más adelante, esta opción fue descartada durante la década de los 1990, aunque se llegó a plantear de nuevo tiempo después. Con todo, para algunos expertos ferroviarios de Galicia, como M. D. Rodríguez Bugarín, la inexistencia de este ramal del Eje Atlántico con Lavacolla fue una oportunidad histórica perdida³⁷.



*Figura 32 – Antiguo servicio de bus al aeropuerto en la estación ferroviaria de Santiago (2015)
Fuente: Varela Cornado (2015).*

37 Entrevista realizada el 06-03-2018

Por consiguiente, la conexión entre las terminales aeroportuarias y las ferroviarias se realiza mediante autobús. En los últimos años, en las estaciones de A Coruña, Santiago y Vigo (Guixar y Urzáiz) se han instalado pantallas informativas con información a tiempo real sobre los horarios de llegada y salida de las diferentes rutas aéreas. Simultáneamente, las indicaciones para acceder a las paradas de las lanzaderas de los aeropuertos. En la actualidad, nos encontramos con ciertas diferencias en cuanto a la calidad de estas. En el caso de la capital gallega, el autobús del aeropuerto tiene su parada en los límites de las instalaciones de la estación ferroviaria, donde la distancia física es tan solo 50 metros (ver figura 32). De modo contrario, en A Coruña y Vigo-Urzáiz, es necesario desplazarse fuera del perímetro de la terminal durante varios centenares de metros. Una distancia mayor se produce en la estación de Vigo-Guixar.

Al mismo tiempo, no existe una coordinación de los horarios de los servicios ferroviarios con las lanzaderas. Igualmente, la ausencia de una tarifa compartida o una bonificación para los usuarios procedentes del ferrocarril. Recientemente, con el inicio del nuevo Plan de Transporte Público por parte de la Xunta de Galicia, el servicio de Santiago de Compostela pasó a ser gestionado por la administración local, a semejanza de lo que se produce en Vigo. En esta última ciudad, la gestión de este servicio supuso un nuevo episodio de confrontación entre la autoridad local y la autonómica. De este modo, solamente el autobús que conecta el centro de A Coruña con la terminal de Alvedro está bajo una concesión autonómica. Estas diferencias en la gobernanza nos lleva a la falta de una equidad en su gestión, planificación y promoción de un servicio tan necesario como es la conexión entre las estaciones ferroviarias y las terminales aeroportuarias.

6.4. Red Portuaria, oportunidad para el tren de mercancías.

La relación de Galicia con el mar ha sido desde siempre muy estrecha. Ante el aislamiento terrestre expuesto por las condiciones orográficas, el océano se mostraba como la mejor puerta de entrada y salida de la región. Por este motivo, no es de extrañar la cantidad de puertos, tanto de titularidad estatal como autonómica, presentes en la actualidad en Galicia. Al igual que en las demás infraestructuras de transportes, en los puertos marítimos existen diferentes grados de titularidad. Por una parte, los puertos estatales o de interés general, gestionados por una Autoridad Portuaria. Estos entes, a pesar de ser de titularidad estatal, disponen de una gran autonomía para su gestión diaria. Al mismo tiempo, en sus consejos de administración existen representantes autonómicos. Esta presencia regional también es decisiva en la elección del presidente de la autoridad portuaria, ya que suelen ser propuestos por las administraciones autonómicas.

En Galicia existen 5 Autoridades Portuarias. Cada una de estas puede disponer de varios puertos bajo su administración. En la provincia de Pontevedra son tres las autoridades presentes, Vigo, Marín-Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa. Estas están situados en rías diferentes. Al mismo tiempo, cada una de estas autoridades gestiona solamente un único puerto. Luego, en el norte de Galicia, las dos autoridades portuarias restantes, A Coruña y Ferrol-San Cibrao. Cabe destacar estos dos casos, ya que disponen de varios puertos cada una de ellas (Puertos del Estado, 2020).

En el caso de la autoridad herculina, son dos los puertos. El primero en la propia ciudad de A Coruña, mientras que el segundo se encuentra en Punta Langosteira, en el vecino municipio de Arteixo. Este último se le conoce como el Puerto Exterior de A Coruña o de Langosteira (por el accidente geográfico) (ver figura 33). Estas nuevas instalaciones tienen su origen en el Plan Galicia, puesto en marcha tras el desastre del Prestige en el 2002. Su idea original era la dotación de un puerto refugio, con el fin de evitar un nuevo accidente ecológico en las costas gallegas. Así mismo, se prevé en los próximos años el traslado de la mayoría de las instalaciones portuarias del centro urbano, que son utilizadas para la carga y descarga de materiales peligrosos. Donde destacan los productos petrolíferos destinados a la refinería de A Coruña. Por otra parte, la autoridad portuaria de Ferrol-San Cibrao dispone de 3 puertos. Dos de estos están situados dentro de los límites municipales de la ciudad, uno interior y el segundo exterior, inaugurado en el 2007. La dotación de sendas instalaciones exteriores en Ferrol como en A Coruña, ha sido una crítica constante desde diferentes actores y posiciones políticas, especialmente del sur de Galicia, ya que se encuentran separados por menos de 20 kilómetros en línea recta. Además, su construcción fue muy semejante en el tiempo.

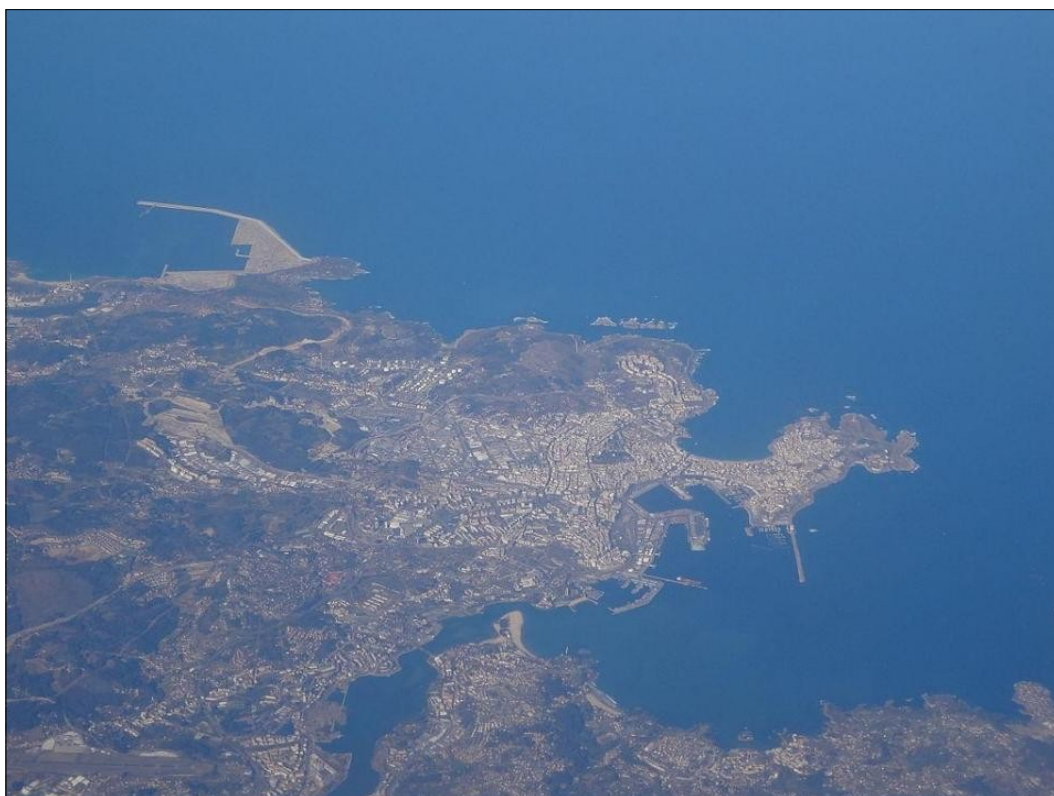


Figura 33 – Vista aérea de A Coruña y instalaciones portuarias internas y externas

Fuente: Varela Cornado (2015)

El tercer puerto bajo esta Autoridad se encuentra en la costa cantábrica, en la provincia de Lugo. Concretamente, en el ayuntamiento de Cervo. Este puerto depende en gran medida de las actividades industriales de la fábrica de aluminio, Alcoa. El hecho de dependencia con respecto a la sede de Ferrol, ha provocado que durante los últimos años se demandase la creación de una autoridad portuaria específica para la provincia de Lugo. Una cuestión que defiende el

actual secretario de la Confederación de Empresarios de Lugo, J. L. López Vázquez³⁸. Al mismo tiempo, debemos de tener en cuenta que estas instalaciones portuarias pueden tener una reducción considerable del tráfico marítimo en los próximos meses, ante la posibilidad del cierre definitivo de la planta de aluminio. Con respecto a los volúmenes de tráfico portuario, las diferentes Autoridades Portuarias en Galicia presentan diferencias considerables, tanto en la tipología de mercancía predominante como en volumen (ver tabla 13).

Autoridad Portuaria	Tráfico total (millones de T)	Número de buques	Graneles sólidos y líquidos (millones de T)	Mercancía general (millones de T)	Contenedores (miles de TEUS)
A Coruña	15,70	1221	14,19	1,10	0
Ferrol	13,71	1130	12,92	0,76	5
Marín	2,54	500	0,93	1,58	87
Vigo	4,36	1726	0,36	3,77	220
Vilagarcía	1,21	336	0,62	0,59	35
Total	37,52	4913	29,02	7,8	347
Porcentaje con respecto España	6,7%	2,93%	11,52%	3%	2,01%

*Tabla 13 – Tipología de la mercancía y tráfico total por Autoridad Portuaria en el 2018
Elaboración propia. Fuente de información: Puertos de España (2018).*

Como se puede comprobar, el tráfico de las diferentes Autoridades Portuarias es diverso entre estas, por lo que podemos llegar a decir que disponen de tráficos especializados. En primer lugar, a pesar de la tradición marítima de Galicia, el peso relativo a nivel estatal de las diferentes Autoridades Portuarias es reducido. Especialmente en número de buques y en contenedores, donde no llegan a superar el 3% de la totalidad estatal. Por el contrario, donde si destacan los puertos gallegos es en el tráfico de graneles, especialmente en los sólidos. Además, otro elemento que no hemos incluido en la tabla superior, en pesca capturada. En este último caso, los puertos gallegos concentran más de la mitad de las capturas de España.

Centrándonos en las estadísticas a nivel gallego, tenemos que citar algunos apuntes a destacar. Como hemos descrito anteriormente, el tráfico de graneles sólidos y líquidos son de los más importantes en Galicia. Esta tipología de mercancía se concentra prácticamente en su totalidad en los puertos del Golfo Ártabro, A Coruña y Ferrol. Esto es debido principalmente a dos cuestiones. Por una parte, los líquidos porque en la ciudad de A Coruña se encuentra localizada una refinería de petróleo. En cuanto a los sólidos, hay que referirse a las dos centrales térmicas que estaban en funcionamiento en la provincia de A Coruña, en los ayuntamientos de As Pontes y Cerceda. Esta última se desconectó por completo en el verano del 2020, mientras que la primera lo prevé hacer en los próximos meses. Ante esta situación, es muy probable una

³⁸ Entrevista realizada el 11-12-2020

reducción considerable de los tráficos portuarios de A Coruña y Ferrol. A diferencia de los puertos del norte de Galicia, los puertos de las Rías Baixas disponen de un tráfico más especializado en las mercancías generales y en los contenedores. La industria automovilista de la ciudad de Vigo y sus entornos es una de las principales causas de sus altas cifras en el tráfico de mercancías. Una vez descrito los puertos de interés general en Galicia debemos de dar paso a los gestionados por la Xunta de Galicia. Estos se encuentran bajo la administración del ente público, *Portos de Galicia*, adscrito a la *Consellería de Mar*. Aquí se encuentran un total de 122 puertos, repartidos entre las tres provincias marítimas.

A diferencia de los denominados de interés general, los puertos autonómicos se caracterizan por su carácter secundario, tanto en los volúmenes de tráfico como en el tamaño de sus instalaciones portuarias. Estos puertos se centran principalmente en varios sectores. Entre estos destacan la economía alimentaria (pesca y marisqueo) y los náutico-deportivo, orientadas principalmente hacia el sector turístico. En estos últimos años, se ha producido una proliferación de puertos deportivos en diferentes núcleos de población costeros. Algunos puertos también acogen actividades comerciales de carga y descarga de ciertas mercancías. Son ocho los puertos gallegos que están en este caso; Ribadeo, Burela y Celeiro en la provincia de Lugo; Cariño, Laxe, Cee, Ribeira y A Pobra do Caramiñal en la provincia de A Coruña. Por último, es necesario hablar del tráfico de pasajeros mediante líneas de transporte regular, principalmente en la Ría de Vigo. En el puerto de Cangas, en esta misma ría, embarcaron más de un millón de usuarios durante el 2019 (Portos de Galicia, 2020). También, esta modalidad de transporte colectivo se encuentra bajo el organigrama del transporte metropolitano de la Xunta.

Caja temática 2 - Accesos ferroviarios a los puertos de Galicia.

Gran parte de los actores sociales (sindicatos, plataformas y el Clúster de Logística y Transporte de Galicia) acusan a la ausencia de conexiones ferroviarias con los principales puertos (Vigo y A Coruña), como una de las principales causas de los bajos índices de tráfico de mercancías por ferrocarril. No obstante, parte de los fondos europeos destinados para la recuperación económica tras la pandemia del Covid-19, permitirán financiar el ramal de conexión con el Puerto Exterior de A Coruña. De hecho, durante el invierno del 2022, fue anunciado la licitación de su construcción³⁹.

Por el contrario, el proyecto ferroviario para la área de Bouzas (Vigo), especializada principalmente en el tráfico ro-ro, cuenta con la oposición frontal del ayuntamiento local. El impacto en el entramado urbano es uno de los principales motivos (ver figura 34). Por consiguiente, la única posibilidad de transportar los vehículos fabricados en la factoría de la PSA de Balaídos (Barrio de Vigo), así como de su depósito en el polígono de As Gándaras (O Porriño) es mediante el uso de los camiones.

A la hora de relacionar el ferrocarril con los puertos, debemos de tener en cuenta la importancia de disponer de esta conexión intermodal. No solo se trata de una cuestión que permite aumentar considerablemente la competitividad de los puertos marítimos, al

³⁹ La Opinión, 23-02-2022

incrementarse su área de influencia directa (Rodríguez, 2020). El ferrocarril también es necesario a la hora de establecer rápidos enlaces con plataformas logísticas o puertos secos localizados en espacios lejanos a los costeros. De esta manera, se puede dar salida a enormes cantidades de mercancías en aquellos puertos que se encuentran saturados o que no disponen de superficie para expandir sus instalaciones.

La conexión por ferrocarril en los diferentes puertos de interés general en Galicia es una materia pendiente, y que, en la actualidad, lastra la competitividad de estos. En primer lugar, no todos los puertos disponen de este medio de transporte. Los recientes puertos exteriores de Ferrol y Langosteira (Arteixo) aún no disponen de esta infraestructura. En el caso de la ciudad herculina, la construcción y financiación de esta obra ha supuesto unas tensas relaciones entre las diferentes administraciones involucradas (Adif, Ministerio, Xunta, Autoridad Portuaria, Ayuntamiento de A Coruña). La deuda que tiene la Autoridad Portuaria de A Coruña hace inviable que esta se hiciera cargo de la totalidad de su coste. Este crédito a deber viene dado por la construcción del puerto exterior, el cual se financiaría en gran medida con la reconversión de los espacios portuarios del centro de la ciudad. El estallido de la crisis económica y de la burbuja inmobiliaria en el 2008 provocaron una paralización de los proyectos urbanísticos. Recientemente, se ha llegado a un acuerdo por el cual la financiación de este ramal se hará a partir de los fondos europeos procedentes del instrumento *Next Generation EU*.

Otro caso a destacar es el Puerto de Vigo. Bien es cierto que dispone del ferrocarril en sus instalaciones, tan solo se encuentra en los muelles de Guixar, concretamente donde se amarran los barcos especializados en el tráfico de contenedores. La área portuaria de la Zona Franca en Bouzas (barrio de Vigo) no dispone de conexión ferroviaria (ver figura 34). Es en este espacio donde se localizan las instalaciones más amplias de la Autoridad Portuaria y está destinada para el tráfico de mercancías genéricas, principalmente como estacionamiento para los miles de vehículos privados destinados a la exportación. Desde la propia Autoridad Portuaria de Vigo se ha demandado la construcción de una conexión ferroviaria con los muelles de Bouzas. De hecho, han realizado sus propios estudios informativos (Autoridad Portuaria de Vigo, 2018). La disponibilidad del enlace ferroviario supondría una alternativa al tránsito de camiones que deben de transportar los vehículos privados desde las instalaciones de la factoría de PSA (fábrica de Citroën) o desde el polígono de As Gándaras de O Porriño.

A este último polígono industrial de la periferia de Vigo llegan los trenes cargados de vehículos de otras factorías de España. Como explica Iago Domínguez, gerente del Clúster de la Función Logística de Galicia, desde aquí se trasladan a los muelles de Bouzas mediante camión⁴⁰. Una práctica que provoca que en las estadísticas que veremos más adelante, relativas al transbordo directo entre el barco y el tren, el puerto de Vigo no disponga de resultados destacados. Por otra parte, las dificultades para aumentar la superficie de sus instalaciones, tanto debido al crecimiento urbano de la ciudad, como eludir un posible conflicto ecologista ante el uso de rellenos en la ría, llevó a promover la creación de la plataforma logística de PLISAN, a 35 kilómetros. Una área logística que ya hemos descrito anteriormente en el apartado del tren de mercancías.

40 Entrevista realizada el 18-03-2021



Figura 34 – Espacios principales del Puerto de Vigo y accesos ferroviarios

Elaboración propia. Fuente de información: IGN

Por último, en lo que se refiere a las conexiones ferroviarias con los puertos de interés general, es necesario resaltar la situación de Vilagarcía de Arousa. Al igual que en Vigo, la capital arousana se expandió en torno a las instalaciones portuarias. Por esto, la vía ferroviaria está dispuesta por ciertas calles del centro urbano, principalmente de uso público perteneciente a la Autoridad Portuaria (ver figura 35). Esto obliga a ciertos cortes de circulación del tráfico viario en caso de que un tren se dirija al puerto. No obstante, para Iago Domínguez⁴¹, el bajo número de trenes de mercancías que llegan al puerto de Vilagarcía, solamente uno por semana, y las dificultades técnicas que supondría la construcción de una nueva variante exterior, llevan a deducir que no es necesario realizar actuaciones.

En lo relativo a los demás puertos de interés general, todos disponen de conexión ferroviaria en sus instalaciones. Solamente el puerto de San Cibrao (Lugo) no cuenta con vías ferroviarias en su interior. Sin embargo, dispone de una terminal de mercancías en sus proximidades, en la línea ferroviaria del antiguo FEVE. Esto le permite exportar el aluminio producido en la factoría de Alcoa.

A continuación evaluaremos la evolución de los porcentajes trasvasadas entre el ferrocarril y el barco en cada una de las diferentes Autoridades Portuarias (ver tabla 14). Pese a que se trata de estadísticas relativas y no absolutas, nos aproxima en gran medida al peso del ferrocarril en cada uno de los puertos gallegos. Al mismo tiempo, debemos de tener en cuenta las

41 Entrevista realizada el 18-03-2021

particularidades que hemos descrito anteriormente, especialmente en el caso de los vehículos en el puerto de Vigo.

Autoridad	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ferrol-San Cibrao	0	0	0	0	0	0	0,06	0
A Coruña	8,63	10,38	11,99	7,63	8,33	7,50	2,79	2,57
Vilagarcía	0	0	0	0	0	0	1,08	0,48
Marín	17,75	15,25	19,47	14,52	12,33	14,78	12,40	15,67
Vigo	0,02	0,02	0	0	0	0	0	0

*Tabla 14 – Porcentaje de mercancías transvasadas entre el barco y el ferrocarril por puerto
Elaboración propia. Fuente de información: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2021*

Pese a disponer de ferrocarril, solamente los puertos de A Coruña y Marín sacan provecho de este medio. Como se puede comprobar en la evolución de los últimos años, destaca el caso de Marín, ya que siempre ha estado por encima del 10 % de la totalidad de toneladas que se mueven en sus instalaciones. Este porcentaje ha supuesto para el Puerto de Marín el primer puesto a nivel estatal en términos relativos en el 2020 (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2021). También es llamativo la situación del puerto de la ría de Pontevedra, ya que su conexión ferroviaria se materializó recientemente, en el 2002.

Por el contrario, la tendencia de A Coruña ha sido diferente, ya que ha descendido hasta un 2%. Con respecto a las demás situaciones, se puede comprobar como existe una gran deficiencia en la intermodalidad puerto-tren. No obstante, debemos de tener en cuenta que en la tabla superior hemos empleado los porcentajes, es decir, estadísticas relativas. De emplear cifras absolutas, la evaluación cambiaría considerablemente a nivel gallego. Una buena demostración está en la diferencia entre los puertos de A Coruña y Marín. Este último tiene una porcentaje más alta, pero en términos absolutos, el número de toneladas que se transportaron en ferrocarril son inferiores a las del puerto de A Coruña.

Por último, debemos de tener en cuenta el transporte de pasajeros en las rías gallegas. Hasta la construcción de nuevas variantes en la red viaria y la universalización del vehículo privado, estos servicios de transporte colectivo eran más frecuentes en el día a día en Galicia. En la actualidad, solamente se oferta de manera continua en la Ría de Vigo, entre la ciudad olívica y los dos ayuntamientos de la otra orilla de la ría, Cangas y Moaña. La relación con el ferrocarril viene dado por la cercanía (10 minutos a pie) de la estación marítima con la terminal ferroviaria de pasajeros de Guixar (2011). Un hecho que favorece la intermodalidad.



Figura 35 – Acceso ferroviario al Puerto de Vilagarcía en el 2015

Fuente: Varela Cornado (2015)

Como se presencia en la imagen superior, el acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Vilagarcía de Arousa está dispuesto a lo largo de un espacio público. De este modo, cuando un ferrocarril circula por este tramo, es necesario un dispositivo de seguridad. Así como, el corte de circulación de los vehículos privados en algunas calles.

A continuación (ver figura 36), se puede comprobar la localización de las tres terminales aeroportuarias, así como los principales puertos marítimos, tanto de carácter estatal como autonómico. En este caso, se verifica claramente la bipolaridad territorial de Galicia en la dotación de los principales nodos de transporte. A excepción de la costa marítima de Lugo, las provincias orientales no poseen ninguna instalación de este calado. Igualmente, se contempla el carácter estratégico de la nueva LAV del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo. No solo por servir como nexo de las tres terminales aeroportuarias. También por el tráfico de mercancías que tienen origen o destino alguno de los puertos.

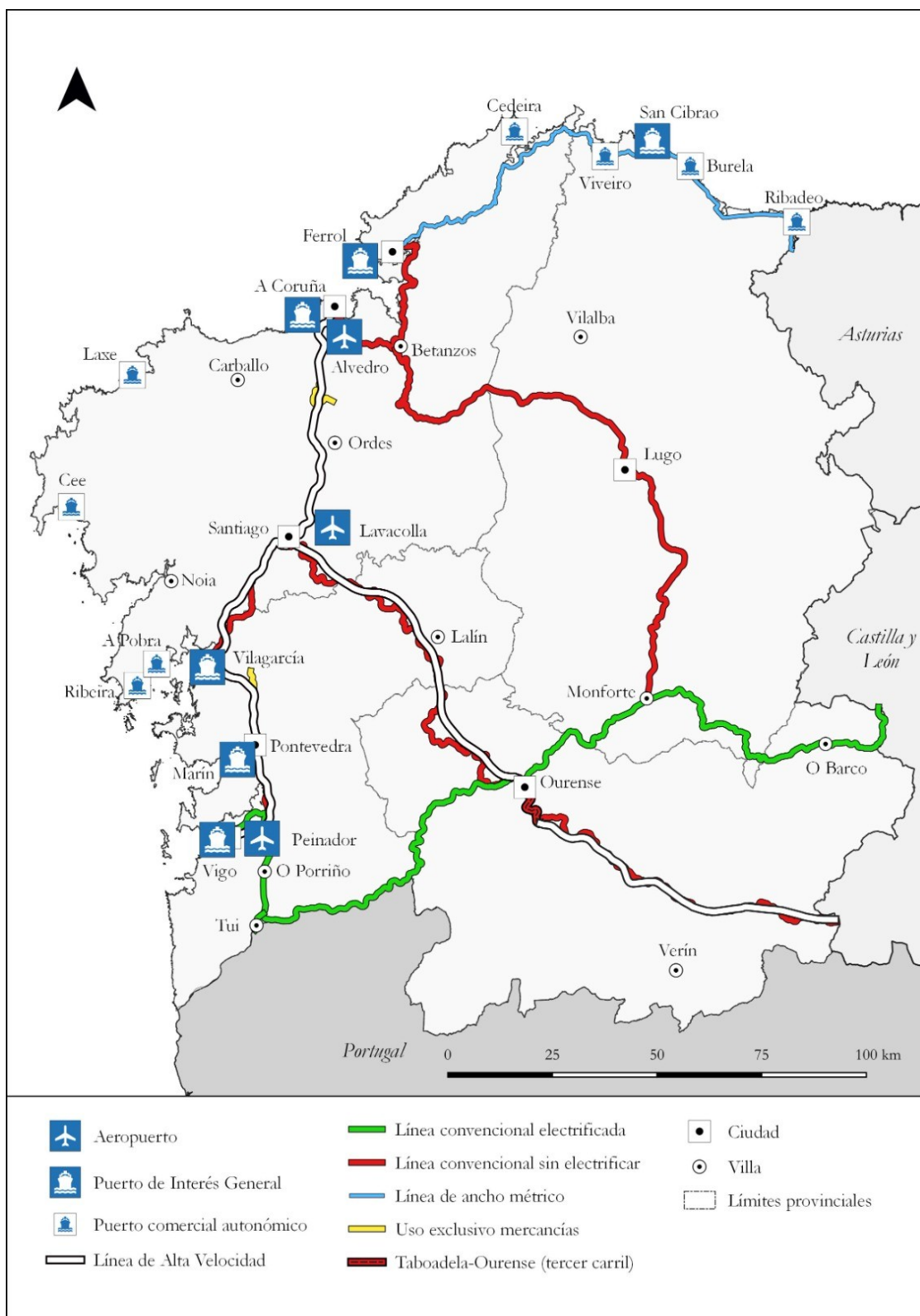


Figura 36 – Terminales aeroportuarias y principales puertos comerciales.
 Elaboración propia. Fuente de información: AENA, Puertos del Estado y Xunta de Galicia.

CAPÍTULO 7 - LOS PRINCIPALES ACTORES EN LA GOBERNANZA DE LOS TRANSPORTES EN GALICIA

Una vez analizado el contexto geográfico y socioeconómico de la Comunidad Autónoma de Galicia, así como la red ferroviaria actual y demás infraestructuras de transporte, nos centraremos a continuación en los principales actores involucrados en la gobernanza del ferrocarril. Como hemos comprobado en el anterior capítulo, existen diferentes entes administrativos involucrados en la gestión y planificación de los diversos medios de transporte. Desde las entidades locales o ayuntamientos, hasta la administración central o estatal. Por el intermedio nos encontramos con las diputaciones (provincias) y las CCAA. Al mismo tiempo, no podemos dejar de lado a la institución comunitaria europea. No obstante, a pesar de la cantidad de niveles administrativos, nos centraremos especialmente en dos, la estatal y la autonómica.

Con respecto a este nuevo capítulo dedicado a la identificación y análisis de los diferentes actores, nuestro principal objetivo es el siguiente, comprender el papel y analizar los marcos competenciales para cada uno de ellos. Del mismo modo, sus interacciones, especialmente entre la Administración Central y la Autonómica.

En primer lugar, todos los actores involucrados en la gobernanza disponen de una responsabilidad u opinión ante el ferrocarril. Tanto los que gestionan directamente este medio de transporte como los externos a esta actividad. Estos últimos son necesarios a tener en cuenta, ya que se trata de grupos de presión o reivindicación. Por otra parte, debemos de considerar la situación administrativa de España. El actual *Estado de las Autonomías* surgido a partir de la promulgación de la Constitución de 1978, ha provocado un reparto de las competencias entre las diferentes regiones. Un hecho que ha originado un contexto semejante a un modelo clásico federal (Aja Fernández, 1999). Debido a esta peculiaridad, queremos dirigirnos sobre todo a la dualidad entre la Comunidad Autónoma, en nuestro caso, la Xunta de Galicia, con respecto al Estado central, y las relaciones de ambos en lo relativo a la gestión y planificación del ferrocarril.

En cuanto a las entidades locales y su relación con la gobernanza de la movilidad y el ferrocarril, debemos de destacar dos principales cuestiones. En primer lugar, la legislación vigente, la Ley 5/1997, de 22 de junio, de Administración Local de Galicia, obliga a los municipios con una población superior a los 50.000 habitantes a prestar servicios de transporte colectivo de viajeros. Las 7 principales ciudades de Galicia que hemos descrito anteriormente superan este baremo. Por lo tanto, los gobiernos municipales deben contar con esta competencia. A pesar de esta obligación legislativa, la ciudad de Pontevedra era la única que no disponía de esta oferta. Recientemente, tras llegar a un acuerdo con la Xunta de Galicia, se han implantado dos rutas de transporte colectivo por bus en las inmediaciones del casco urbano de la ciudad a partir del verano del 2021.

Igualmente, es llamativo el caso de la área urbana de Ferrol, donde la gestión del transporte urbano no se ciñe únicamente a los límites administrativos del municipio. También aglutina a los ayuntamientos de Narón y Neda. Esta se trata de una buena práctica en la

gobernanza del transporte colectivo, a diferencia de las demás situaciones en las ciudades, donde impera más la burocracia administrativa que la realidad territorial y social en todo lo relacionado con la movilidad urbana y metropolitana (Pazos Otón, 2015).

Una segunda cuestión que debemos de señalar sobre los entes locales es la gestión del urbanismo. En este caso, su papel determinante en los proyectos y posterior construcción de las nuevas estaciones intermodales. Los proyectos iniciales de estos nuevos espacios centrales y nodales estaban muy ligadas a un cambio de los usos del suelo. Esta acción permitiría reconvertir grandes áreas dedicadas al ferrocarril, en su mayoría de mercancías, en suelo urbanizable. Los beneficios de esta mudanza en el uso principal de los suelos estarían destinadas a costear los nuevos y costosos proyectos arquitectónicos. El estallido de la crisis económica del 2008 obligó a una severa modificación de los proyectos iniciales (Bellet Sanfeliu et al., 2012). El nuevo período hasta la actualidad, caracterizado por la austeridad económica, unido a los diferentes cambios en los gobiernos locales, casos de A Coruña o Santiago, originaron grandes debates y diferencias entre las diferentes partes involucradas en las nuevas estaciones intermodales.

En lo que se refiere a las Diputaciones provinciales en Galicia, estas no cuentan con competencias vinculadas a la gestión del transporte, tanto por carretera como ferroviario. Su función general radica en un apoyo asistencial a los diferentes municipios que se encuentran dentro de sus límites administrativos. Con una mayor preferencia por los de menor población. También hay que contemplar otras unidades administrativas supralocales que pueden intervenir en todo lo relacionado con la movilidad y el transporte. Estas son las áreas metropolitanas, las mancomunidades y los consorcios. Por lo que se refiere a las áreas metropolitanas, pese a recogerse la posibilidad de su creación en la Ley 5/1997 del 22 de junio, no existe ninguna en la actualidad en Galicia. No obstante, existió un proyecto muy avanzado en la ciudad de Vigo y 13 municipios vecinos en el 2012. Finalmente, debido a las diferencias políticas entre la ciudad olívica y la Xunta de Galicia, el proyecto fue cancelado. Asimismo, en el entorno de la ciudad de A Coruña se han anunciado declaraciones institucionales a favor de la creación de una entidad metropolitana durante los últimos años. En estas, la gestión de la movilidad y de los transportes colectivos dispondría de una gran importancia.

Las mancomunidades y consorcios son uniones voluntarias de diferentes ayuntamientos con el objetivo de cooperar en la prestación común de un determinado servicio (recogida de residuos urbanos, saneamiento, turismo...). La diferencia radica en que los segundos pueden entrar en su constitución entidades privadas sin ánimo de lucro. Aunque en Galicia existe un número destacado de estos entes, debido principalmente a las incapacidades en muchas situaciones para los pequeños ayuntamientos (Rodríguez González, 2011), ninguna de estas tiene relación con el transporte colectivo. La puesta en marcha de estos entes voluntarios en las diferentes áreas urbanas permitiría expandir la oferta del transporte urbano y consigo, otorgar una nueva solución a los problemas de saturación en las principales vías de entrada (Pazos Otón, 2009b).

7.1. Identificación de los actores y su papel en la actualidad

En el momento que pretendemos analizar los diferentes actores socioeconómicos y su papel en la gestión del ferrocarril de Galicia, debemos, en primer lugar, identificarlos y describir sus principales características. Para esto, hemos incluido todos aquellos que han participado en la presente investigación y que han sido presentados en el capítulo relativo a la metodología. Además, también incluimos otros como la Unión Europea, en especial, la Comisión Europea. Esta se trata del responsable de lanzar propuestas de nueva legislación dentro del ente europeo. A continuación, identificamos la serie de actores por su tipología (ver tabla 15) para posteriormente analizar con más detalle sus funciones y marcos competenciales.

Públicos	Privados
1) Unión Europea – Comisión Europea	1) Plataformas cívicas en defensa del ferrocarril:
2) Administración Central: -Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana Entidades públicas empresariales: -Adif -Renfe – Operadora	- Lugo...non perdas o tren - En Defensa do Tren A Coruña e as Mariñas - Defensa do ferrocarril Ferrol-Ribadeo - Neste tren cabemos todos - Defensa do ferrocarril Vigo a Ourense por Mondariz
3) Xunta de Galicia: -Consellería de Infraestruturas e Mobilidade	2) Sindicatos: -CGT (Confederación General del Trabajo) -Sindicato Ferroviario -CCOO (Comisiones Obreras) -UGT (Unión General de Trabajadores)
4) Otros órganos de gobiernos: -Diputaciones provinciales -Ayuntamientos	3) Confederación de Empresarios
5) Entes/colectivos públicos: -Consello Económico e Social de Galicia -FEGAMP (Federación Galega de Municipios) -Eixo Atlántico	4) Asociación ecologista: -Adega 5) Otros colectivos: -Clúster da Función Loxística de Galicia

Tabla 15 – Lista de actores involucrados en la gobernanza del ferrocarril de Galicia

Elaboración propia

Como se comprueba, se ha decidido en primer lugar diferenciar entre aquellos sectores públicos de los privados. Con respecto a los primeros, en su mayoría se trata de administraciones políticas de mayor a menor escala territorial. Igualmente, algunas instituciones que están formadas por estas, caso de la FEGAMP (*Federación Galega de Municipios e Provincias*) o el Eixo

Atlántico. Con relación a los privados, gran parte de estas son las plataformas cívicas, sindicatos (ferroviarios o generales), así como otros colectivos sectoriales (empresarios y logística) o de activismo ecologista. En primer parte, se comenzará por los públicos.

La institución de mayor escala territorial es la **Unión Europea**. Uno de los principales objetivos de la administración europea es la formación de un único espacio ferroviario. Para esto, ha desarrollado durante las últimas décadas diversas políticas con el fin de conseguir este objetivo. Esto viene derivado de las grandes diferencias en torno a la gestión estatal en cada uno de los miembros europeos. Cuestiones como la liberalización ferroviaria, la imposición de un sistema de seguridad común o ciertas normas equiparables, proceden de la Unión Europea. Por último, cabe destacar la promoción de diferentes itinerarios supraestatales, incluidos en la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).

Después de la institución europea, nos encontramos con el Estado. En este caso, el **Reino de España**. Desde la formación de las primeras líneas ferroviarias, la Administración Central ha tenido un gran peso en la construcción y gestión del sector ferroviario. Una acción que aumentó tras la formación de la empresa RENFE en 1941. Esta compañía pública se encargaba tanto de la explotación de los servicios de pasajeros y mercancías, como del mantenimiento y construcción de las infraestructuras. El 1 de enero del 2005, a partir de las directrices europeas que instaban la separación de la contabilidad de los servicios de transporte, con respecto al mantenimiento de la infraestructura, la antigua RENFE se dividió en dos nuevos entes. Por una parte, Renfe-Operadora, que comercializa únicamente servicios de transporte. Por el otro, Adif, Como explicamos anteriormente, es el actor que construye y gestionar posteriormente las diferentes líneas ferroviarias catalogadas como RFIG. Posteriormente, en el 2013, del Adif surgió Adif-Alta Velocidad.

Pese a tratarse de empresas públicas, y disponer de cierta autonomía, la toma de decisiones finales proceden en su mayoría del actual MITMA. Entre los ejemplos de estas decisiones están, la iniciativa de potenciar la construcción de ciertos ejes ferroviarios, el aumento y/o disminución de fondos públicos para la comercialización de servicios bajo el régimen de OSP. Sobre esto último, el Ministerio establece un contrato con la operadora ferroviaria para la comercialización de una serie de servicios con una serie de características (tarifas, horarios, frecuencias). Sin embargo, existen una serie de servicios que no están amparados por una subvención pública. Por lo que su régimen de explotación se asemeja más a una empresa privada que procura un beneficio económico. De ahí que frecuentemente aparezcan ofertas más asequibles para realizar un viaje entre Galicia y Madrid, que entre dos puntos internos de Galicia.

La **Xunta de Galicia** está definida en el Estatuto de Autonomía de 1981, como el órgano colegiado del Gobierno de Galicia. Sus competencias están recogidas igualmente en esta legislación. Entre estas están las relacionadas con la ordenación territorial y el transporte interno de la región. Ante esto, también dispone de su propia planificación de infraestructuras y de medidas relacionadas con la movilidad. Igualmente, al tratarse de un actor político, puede influir en la toma de decisiones de la Administración Central.

Con respecto a las restantes administraciones políticas, diputaciones provinciales y ayuntamientos, no disponen de un gran peso en la gobernanza ferroviaria actual. No obstante, sí

que pueden ejercer una continua reivindicación política a favor de una acción en concreto. Como adelanto a lo que se analizará más adelante, el ejemplo más notorio de los últimos años, es la interrumpida reivindicación del gobierno local de Vigo. Esta tiene como fin la construcción de una nueva infraestructura de alta velocidad que sirva de conexión con Ourense, e igualmente, de salida directa hacia la Meseta.

Por último, en lo que se refiere a otros colectivos públicos, cabe destacar el **Eixo Atlántico do Noroeste Penínsular**⁴². Este se trata de un organismo conformado mayoritariamente de administraciones locales de Galicia y del Norte de Portugal. Entre sus objetivos se encuentra el fomento de una mayor cooperación entre ambos espacios. Igualmente, durante la última década, se ha posicionado de manera pública con respecto al ferrocarril mediante la elaboración de numerosos informes y documentos.

7.2. Reparto de competencias ferroviarias entre la Administración Central y las CCAA.

A la hora de realizar este análisis, hemos decidido efectuarlo en conjunto el apartado relativo a estas dos administraciones (Estado y Comunidad Autónoma). De esta manera, podemos llevar al mismo tiempo una comparación simultánea entre las dos. Así, llegaremos con mayor precisión a nuestro objetivo, las responsabilidades y marcos competenciales de cada una de las administraciones. Del mismo modo, para comprender con mayor exactitud, debemos de efectuar un análisis cronológico de las diferentes leyes promulgadas con relación al transporte ferroviario. Esto es debido a las diferentes formas en lo que se trata a la red ferroviaria como conjunto de infraestructuras y servicios de transporte a lo largo de los últimos años.

En primer lugar, como hemos avanzado anteriormente, el modelo político del actual Reino de España se describe como un sistema dual. Existe una tendencia por la descentralización en las capacidades y tomas de decisiones hacia administraciones periféricas o de menor rango territorial. Al mismo tiempo, el Estado mantiene un gran peso en las actividades políticas. De hecho, este último suele actuar dentro de los territorios de las CCAA mediante sus propias competencias exclusivas, afectando a posteriores medidas que pueden llevar a cabo los diversos gobiernos autonómicos. Un buen ejemplo es mediante la construcción de grandes infraestructuras de transporte (aeropuertos, puertos, autovías o líneas ferroviarias de alta velocidad) lo que incide directamente en las competencias exclusivas en materia de ordenación territorial de las diferentes autonomías. Cuestión que ya hemos comprobado anteriormente (Libourel, 2016; Lois González y Pazos Otón, 2015).

El reparto de las competencias entre la Administración Central y las CCAA se rige por la Constitución de 1978. Concretamente los artículos 148 y 149. El 148 establece cuales son las competencias que pueden llegar a asumir las diferentes CCAA en sus respectivos Estatutos de Autonomía. Por consiguiente, en el 148.1.5., se establece: “Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”. Por el contrario, el 149 cita las

42 Traducción al castellano: Eje Atlántico del Noroste Penínsular.

competencias exclusivas del Estado central. En este, lo relativo al ferrocarril se remarca de la siguiente manera en el 149.1.21., “Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación”.

Partiendo de estos dos artículos presentes en la Carta Magna, el principio de territorialidad en el reparto de las competencias prevalece, en gran medida, en lo que se refiere a los transportes terrestres. De esta manera, se otorgaría a cada uno de los entes administrativos las competencias en materia ferroviaria, dependiendo de su carácter territorial. Una cuestión que no comparte Magdalena Anda (2016), ya que desde su punto de vista, se evidencia una concepción arcaica de los sistemas de transporte. Una situación semejante a la que hemos podido comprobar en relación con los ayuntamientos de las ciudades de Galicia y las dificultades para ofertar el transporte colectivo fuera de sus límites municipales (Pazos Otón, 2015). A pesar de la teórica claridad expuesta en estos dos artículos de la Constitución, López Ramón (1996) muestra las dificultades en la distribución de las competencias del ferrocarril. Esto es debido a la duda que puede surgir de si el reparto se atribuye únicamente a la infraestructura o a los transportes que hacen uso de esta última.

Otra cuestión importante es la que transmite de la Quadra-Salcedo (1997) en lo que se refiere al concepto *itinerario*, ya que puede hacer referencia tanto a la infraestructura como al vehículo/ferrocarril que emplea este equipamiento. De ser únicamente el segundo, no existirían grandes problemas en la distribución de competencias. Se comprendería que es competencia autonómica la circulación de ferrocarriles si los puntos de origen y destino del trayecto son intracomunitarios. La dificultad viene dada por el tratamiento equitativo de la red ferroviaria con la viaria en la propia legislación estatal. Tenemos que tener en cuenta que hasta el siglo XXI en España, la mayoría de la explotación del sistema ferroviario se concebía bajo un único ente, RENFE. Además, esto se asimilaba como una gestión unitaria, tanto de la infraestructura y el servicio de transporte. Por el contrario, en la actualidad existe una separación de la gestión de estos dos elementos.

Ante esta posible situación de confusión o de eventual conflicto por una disminución de las competencias, los diferentes Estatutos de Autonomía recogieron las referidas en el artículo 148 de la Constitución y simultáneamente, la ordenación y autoridad en los transportes intracomunitarios, aunque circularan por infraestructuras de titularidad estatal (López Ramón, 1996; de la Quadra-Salcedo, 1997). De esta manera, se referían tanto a una posible transferencia de infraestructuras ferroviarias como a la gestión de los servicios de transporte por líneas de ámbito intercomunitario. Algunos Estatutos de Autonomía recogían estas cuestiones de la siguiente manera (ver tabla 16).

Frase	Comunidad Autónoma	Año Estatuto	Artículo
Ferrocarriles, [...] sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20. ^a de la Constitución	País Vasco	1979	10.32
	Cataluña	1979	9.15
	Andalucía	1981	13.10
	Aragón	1982	35.6
	Madrid	1983	26.1.6
Ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurren sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia al número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado	País Vasco	1979	12.9
	Cataluña	1979	11.9
	Andalucía	1981	17.8
	Aragón	1982	36.2.,a
	Madrid	1983	28.1.13
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.	Galicia	1981	27.8

Tabla 16 – Referencias de competencias ferroviarias recogidas en diferentes Estatutos de Autonomía

Elaboración propia. Fuente de información: Boletín Oficial del Estado (BOE, en adelante).

Como se comprueba en la tabla superior, algunos Estatutos de Autonomía recogieron sus competencias en materia ferroviaria, donde se otorgó la prioridad del ámbito territorial antes que a la titularidad en sí de la infraestructura. La única norma básica autonómica que ha sido diferente en esta cuestión es la legislación de referencia para nuestro territorio de estudio. El Estatuto de Autonomía de Galicia de 1981 no llega a reunir el mismo nivel de competencias que le podrían ser atribuidas en lo que se refiere al ferrocarril. Como estima Tolivar Alas (2005), en la situación gallega el margen de maniobra sería simplemente para aquellas líneas que quedasen fuera de la propiedad estatal y simultáneamente con un ámbito intracomunitario.

Con respecto al Estatuto de Autonomía de Galicia, debemos resaltar varias cuestiones que nos pueden ayudar a comprender esta situación. El propio de la Quadra-Salcedo (1997) subraya la particularidad de esta legislación, en comparación con las demás. En sus propias palabras, destaca que los redactores del Estatuto gallego, dentro de varias posibilidades, puede que no quisieran asumir el máximo de competencias que le otorgaba la Constitución de 1978. Es aquí donde queremos destacar la particularidad de la base legislativa de Galicia.

Una vez que fueron aprobados los Estatutos de Autonomía del País Vasco y de Cataluña en 1979, el siguiente por la *vía rápida* era el de Galicia. Este proceso permitía acceder a un mayor número de competencias en un menor tiempo a aquellas regiones, que en el pasado hubieran apoyado mediante referéndum una legislación semejante. Después de la redacción de un borrador, este fue *recortado* por el Gobierno Central. Una acción que provocó un rechazo por una parte considerable de la sociedad gallega, ya que lo consideraban como un proyecto de segunda categoría con respecto al País Vasco y Cataluña. Debido a esto, se llegó a un documento mejorado y que se aprobó mediante referéndum en diciembre de 1980. Este sufragio destaca por su baja participación, menos del 30% de los electores con derecho a voto hicieron uso del.

En referencia a los redactores originales del primer borrador, hay que destacar la gran presencia de miembros adscritos a fuerzas políticas de ámbito estatal. De los 16, solamente uno pertenecía a un grupo político soberanista/nacionalista gallego. Esto también era debido al rechazo por parte de las demás fuerzas de carácter gallego (principalmente de izquierdas contrarias al modelo de transición democrática) a la redacción del Estatuto de Autonomía. Estos últimos también hicieron una campaña por el *no* en el referéndum. Por el contrario, la mayoría de las fuerzas estatales en aquel momento (UCD, PSOE, AP, PCG⁴³) apoyaron su aprobación.

De vuelta a la red ferroviaria y su relación con el Estatuto de Galicia, la particularidad que se resalta en el artículo 27.8, fue aprovechada por la antigua ministra de Fomento, Magdalena Álvarez (2004-2009). En un debate en el 2008 en el Congreso de los Diputados con Francisco Jorquera (BNG), sobre una hipotética transferencia de la titularidad de tramos ferroviarios que quedaban al margen de las actuaciones de la alta velocidad en el Eje Atlántico. Ante un posible desuso y desmantelamiento de la línea convencional, el diputado nacionalista procuraba el cambio de la titularidad de estos tramos para, de esta manera, crear un servicio de proximidad gestionado por la Xunta de Galicia. Uno de los problemas de esta operación radicaba en que estos tramos eran inconexos entre sí. Por lo que los potenciales servicios autonómicos deberían de circular también por la futura LAV. Debido a estas dificultades, la propia ministra de Fomento apelaba al Estatuto Autonómico de Galicia:

El Estatuto de Autonomía de Galicia en su artículo 27.8 reserva a la comunidad autónoma, como bien ha dicho usted, la competencia exclusiva sobre ferrocarriles y el transporte llevado a cabo por ellos, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma y no estén incorporados a la red del Estado. La red del Estado a su vez se define en la Ley del Sector Ferroviario (2003), y voy a hacer especial mención a la disposición adicional novena, que establece que toda la red ferroviaria de Galicia actualmente forma parte de ella, lo que nos lleva a concluir de nuevo que se podrán transferir y quitar la calificación de red del Estado a aquellos tramos que no formen parte de la misma, que serán exactamente los que queden en desuso.

[...]

Dicho esto, le comento que no hay ningún inconveniente, como le he dicho al principio, en llegar a un acuerdo para transferir los tramos que queden en desuso. Permítame matizar, por si alguna vez a través de mi respuesta se traslada la información a los ciudadanos y se hacen comparaciones, que el contenido del Estatuto gallego en este sentido es distinto del contenido de los nuevos estatutos

43 UCD (Unión Centro Democrático), PSOE (Partido Socialista Obrero Español), AP (Alianza Popular) y PCG (Partido Comunista de Galicia).

catalán, andaluz y aragonés, que sí permiten que se opere sobre la red ferroviaria de interés general.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento). 24-9-2008, Congreso de los Diputados

Bien es cierto que este debate se produjo en el 2008, momento en el cual se encontraba en vigencia la Ley Ferroviaria del 2003. Esta legislación guardaba el derecho a la empresa pública Renfe a operar la red ferroviaria de interés general.

Paralelamente, si tenemos en cuenta el artículo 27.8 del Estatuto gallego, la Xunta de Galicia tampoco dispondría del mismo rango de competencias en el transporte de viajeros por carretera, como acontece en la actualidad. Bien es cierto que la red viaria tiene un funcionamiento y gestión muy diferente a las infraestructuras ferroviarias. Por lo que no sería razonable aplicar las mismas cuestiones de seguridad y circulación en ambas infraestructuras. Además, la comunidad autónoma se ha beneficiado del traspaso de competencias en materia de transporte terrestre (Ministerio de Política Territorial, 2022).

Por su parte, a diferencia del Estatuto de Galicia, los demás Estatutos de Autonomía recogieron en uno de sus artículos la disposición, “sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado”. De la Quadra-Salcedo (1997) explica que esta frase significa que las competencias serían ejecutadas por las CCAA en el caso de que el Estado no se reserve su ejecución directa. Es decir, si la administración central no se hiciese cargo de los servicios de transporte ferroviario, las CCAA podrían ser las competentes. Al mismo tiempo, se abría una nueva hipótesis para el futuro en la gestión unitaria del sistema ferroviario. Las CCAA dispondrían de herramientas para ordenar los servicios de transporte sin la necesidad de ser titulares de la infraestructura.

Conforme se establecían los primeros entes autonómicos, se producían la mayor parte de las transferencias de competencias desde el Estado. Entre estas se encuentran algunas relativas al ferrocarril. Esto permitió a algunas autonomías desarrollar sus propias empresas ferroviarias. Destacan en esta situación, Eusko Trenbideak (más conocida por su marca comercial, Euskotren) en el País Vasco, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) en Cataluña, y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) en la Comunidad Valenciana. Más adelante, ya en la década de los 1990, también se unió a este selecto grupo de regiones, las Islas Baleares mediante su operadora ferroviaria, Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).

Como hemos descrito anteriormente, uno de los principales inconvenientes en la gestión ferroviaria era el tratamiento unitario de la red ferroviaria (infraestructura y servicio de transporte). El hecho de que en España existiesen dos anchos de vía, el ibérico y el métrico, facilitó la transferencia de ciertas líneas que poseían la anchura de los 1.000 mm. Estas no estaban gestionadas por la empresa estatal RENFE, sino que en su mayoría lo estaban bajo otra empresa pública, FEVE, u otras empresas privadas. De esta manera, como expresa López Ramón (1996), las únicas transferencias en materia ferroviaria debían de cumplir los siguientes parámetros, no tener un ámbito estatal, un itinerario íntegro de los límites regionales y no estar bajo la gestión de RENFE. De este modo, algunas líneas pasaron a ser administradas por empresas ferroviarias de propiedad autonómica y de nueva creación.

En cambio, algunos tramos ferroviarios, pese a su carácter intracomunitario, el mero hecho de estar explotados por RENFE, provocó que siguiesen bajo una gestión estatal. El caso más destacado es la infraestructura entre la ciudad catalana de Lleida y la localidad de La Pobla de Segur (Lleida). Esta línea, con un carácter totalmente provincial, fue traspasada finalmente al ente autonómico catalán en el 2005.

Con relación a los decretos de traspaso de competencias se recogían las diferencias entre la infraestructura de RENFE y la correspondiente a FEVE. Una cuestión muy notable porque los Estatutos de Autonomía no hacen ninguna mención a la principal empresa ferroviaria estatal, sino que reivindican sus competencias mediante el ámbito territorial. Un ejemplo de esta cuestión es lo relativo a las comunidades autónomas del País Vasco y de Cataluña. En concreto, ambos Reales Decretos de transferencia de competencias recogen lo mismo. A continuación, el ejemplo para el caso vasco:

Se transfieren de la Administración del Estado al Consejo General del País las competencias sobre establecimiento, organización, explotación e inspección de los ferrocarriles (...), cuando no tenga ámbito nacional, descurran íntegramente por el territorio de País Vasco y no estén integrados en RENFE. (Artículo 15-Real Decreto 2488/1978, de 25 de agosto).

Por el contrario, otras líneas de ancho métrico aún siguen bajo competencia estatal por su carácter intercomunitario. Es el ejemplo de la infraestructura entre las ciudades de Bilbao (País Vasco) y Santander (Cantabria) o en nuestro territorio de referencia, la comprendida entre Ferrol y Ribadeo (Lugo), que continúa hasta la ciudad asturiana de Gijón. Con respecto a esta última, ha sido un objetivo recurrente por parte del partido político, BNG. Los nacionalistas gallegos han reivindicado en diversas ocasiones la transferencia de la titularidad de la totalidad del tramo gallego. Ante esto, tanto la Administración Central como el actual gobierno autonómico han comunicado que esto no puede ser posible o bien no están interesados debido a un aumento del gasto público dentro de sus límites.

En primer lugar, en el 2020, el Gobierno Central lo comunicó de la siguiente manera ante una batería de preguntas por escrito por parte del diputado del BNG, Néstor Rego Candamil, entre las que se incluía, si existía una previsión para una posible transferencia a la Xunta de Galicia.

La línea ferroviaria Ferrol-Ribadeo pertenece a la línea 08-740-Ferrol-Pravia (Red de Ancho Métrico), que se integra en el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General (...) no procediendo por ello su traspaso a la Comunidad Autónoma de Galicia. Dicha línea, al enlazar distintas Comunidades Autónomas (Galicia y Asturias), garantiza un sistema común de transporte ferroviario y su administración conjunta resulta necesaria para su correcto funcionamiento.

Respuesta por escrito del Gobierno Central a Néstor Rego Candamil (diputado del BNG) 24-02-2020, Congreso de los Diputados

Del mismo modo, en las sesiones del Parlamento Autonómico se ha llegado a debatir en diferentes ocasiones la situación de esta línea. En el verano del 2017, el BNG presentaba una moción, que de ser aprobada, se instaría desde el Parlamento Autonómico a la Xunta de Galicia a reclamar al Gobierno Central la transferencia de los servicios ferroviarios (Tanto transporte como infraestructuras). Durante el debate de esta propuesta, un diputado afín al gobierno gallego argumentaba lo siguiente:

Pero con lo que tenemos - y ya hablamos de esto en otras ocasiones – es con la solicitud en el tercer punto de la transferencia del Feve a Galicia. Como usted sabe (dirigido a Olalla Rodil, BNG), se trata de una infraestructura que continúa hacia Asturias y otras comunidades autónomas, por lo tanto, clara competencia estatal. Por otra parte, además, es una línea deficitaria, definida como obligación de servicio público con una compensación económica a la operadora. Y entendemos que no debemos de plantear que sea Galicia y los gallegos los que asuman esta carga deficitaria.

Martín Fernández Prado (diputado autonómico del PP) 12-09-2017, Parlamento de Galicia

La posición dominante de RENFE en la red ferroviaria, y consigo de la administración central, se plasmó con una nueva ley. En 1987 se aprobaba la nueva Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT, en adelante). Además de diferentes cuestiones, suponía también una actualización de las normas genéricas del ferrocarril, las cuales databan de 1877. Ante la ausencia de delimitación de las infraestructuras de interés general o que dispusieran de un itinerario intercomunitario, y, por lo tanto, de competencia estatal, la LOTT se encargaría de definir la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario (RNITF, en adelante). La RNITF era definida de la siguiente manera en el artículo 155.1 de la LOTT:

Las líneas y servicios ferroviarios de transporte público que deban formar parte de la estructura básica del sistema general de transporte ferroviario, así como aquellos cuya adecuada gestión exija una explotación conjunta con los anteriores o en los que dicha explotación conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento del referido sistema general de transporte, compondrán de forma unitaria la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario (Artículo 155.1., Ley 16/1987).

Mediante esta definición, la LOTT seguía remarcando la gestión unitaria del ferrocarril, lo que limitaba en gran medida las competencias autonómicas. De manera simultánea, la RNITF sería delimitada por el Gobierno Central, pero con previo informe de las CCAA afectadas. La LOTT no establecía ningún parámetro para incluir tramos o líneas ferroviarias dentro de la RNITF. Por lo tanto, se podrían comprender como tales aquellos que tuvieran únicamente un carácter intracomunitario. Incluso, algunos tramos ferroviarios de nueva construcción y con un trazado íntegramente dentro de los límites autonómicos, se podrían adjuntar a la RNITF debido al carácter unitario de la explotación ferroviaria.

La explotación de la futura RNITF sería bajo la empresa estatal RENFE. En el artículo 156.1., se dictaba lo siguiente: “Las líneas y servicios de la Red Nacional Integrada serán objeto de ordenación y explotación unitarias correspondiendo aquélla a la Administración del Estado, y ésta a la Sociedad Estatal RENFE.” (Ley 16/1987). Pese a la voluntad legislativa para determinar y

clasificar la red ferroviaria en España, esta clasificación no se llevó a cabo hasta entrado en el siglo XXI (Magdalena Anda, 2016).

Si tenemos en cuenta la LOTT de 1987 y su concepto de red ferroviaria, el margen de competencias para las CCAA era muy reducido, por no decir nulo. El hecho de tratar el sistema ferroviario como un único mercado, sin diferenciar la infraestructura del servicio de transporte, provocaba que el titular de la primera dispusiese simultáneamente de las competencias de la segunda. Exceptuando algunas CCAA, como hemos comprobado, las demás no disponían de una política activa en materia ferroviaria. El grado de intervención se reducía a la voluntad de los entes autonómicos para mantener la subvención de servicios y/o líneas deficitarias de la empresa RENFE. De no ser por estas ayudas económicas procedentes de las autonomías, RENFE no continuaría con estos servicios (Villén Barranco y Lapastora Hernández, 1998). Estas medidas *pasivas* fueron empleadas por la Xunta de Galicia desde 1995 hasta el 2011. Cuestión que se analizará más adelante.

No obstante, también debemos de tener en cuenta un punto importante. El mero hecho de no disponer de competencias en la gestión de los servicios de transporte ferroviario, principalmente de pasajeros, no debe de ser un obstáculo para la toma de decisiones en común. Así como un diálogo fluido entre la operadora y el ente autonómico. De esa manera, Villén Barranco y Lapastora Hernández (1998) mostraban que los convenios que se establecieron durante la década de los 1990 entre algunas CCAA y RENFE, debían de ser el primer paso al establecimiento de organismos de coordinación. Estos tendrían como principal objetivo la redacción y puesta en marcha de planes integrados de transporte.

La siguiente ley que se aprobó en materia ferroviaria en España fue la de 2003, Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Esta se encontraba auspiciada por las diferentes directivas europeas favorables a la apertura del mercado ferroviario y la consecución de una red europea única. Para conseguir este hecho, era necesario un paso importante, la separación de la contabilidad relativa a la gestión de las infraestructuras con respecto a los servicios de transporte. Cuestión que se remarcaba en el propio preámbulo de la normativa:

Los ejes sobre los que gira la reforma son la separación de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia. La consecución de estos objetivos requiere una profunda modificación de las estructuras y funciones de los actuales agentes del sector ferroviario, así como la creación de otros nuevos que velen por la debida aplicación de la nueva normativa (Ley 39/2003).

Bien es cierto que ya se dieran pasos hacia este objetivo durante la década de los 1990, con la creación del *Gestor de Infraestructuras Ferroviarias* (GIF, en adelante), es con la legislación del 2003 cuando se adapta la legislación estatal a la europea (Campos, 2015). A partir de la Ley del 2003, la antigua empresa pública RENFE sufre una importante transformación. En primer lugar, la escisión de una nueva compañía pública que se haría cargo de los servicios de transporte ferroviario. Esta pasaría a denominarse Renfe-Operadora. La segunda transformación es la integración del antiguo GIF en RENFE. Esta última unión se convertiría en una nueva entidad empresarial pública, con la denominación de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, más conocida por su acrónimo, Adif. Este proceso se daría el 1 de enero del 2005.

La nueva empresa pública, Adif, gestionaría la totalidad de la anterior RNITF, que pasaría a denominarse con la nomenclatura actual RFIG. Como hemos remarcado anteriormente en la separación de la infraestructura y los servicios, la nueva RFIG solo hace hincapié a la infraestructura en su definición:

La RFIG está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional. (Artículo 4.1., Ley 39/2003).

Con respecto a Renfe-Operadora, la apertura del mercado ferroviario en el transporte de pasajeros no se llevaría a cabo de manera inmediata como sí se establecía con el tráfico de mercancías. De esta manera, en la Ley del 2003, se establecía el derecho a la operadora pública de mantener la explotación de los servicios de pasajeros que transcurrieran por la nueva RFIG.

A partir de la nueva Ley del 2003 y la separación de la gestión unitaria de la red ferroviaria, se abría la posibilidad para que las CCAA intervinieran en el ferrocarril, de acuerdo a sus competencias recogidas en los Estatutos. A partir de esta división, la confusión inicial que se producía con el concepto de *itinerario* en la Constitución estaba en gran medida resuelto. Este hecho permitió a ciertas regiones recoger esta modificación legislativa y aumentar sus competencias en materia ferroviaria en las reformas de sus respectivos Estatutos de Autonomía. No solamente en lo referido a la infraestructura, también a los servicios de transporte (ver tabla 17). Las CCAA que incluyeron estas modificaciones relativas al ferrocarril fueron, Cataluña (2006), Aragón (2007), Andalucía (2007) y Extremadura (2011). En el caso de la Comunidad Valenciana, a pesar de reformular su Estatuto de Autonomía, el artículo sobre los transportes quedó intacto con respecto al primero. Con respecto a las Islas Baleares y las Canarias, que también modificaron sus respectivos Estatutos de Autonomía, no les otorgamos la misma importancia en nuestra análisis debido al carácter insular. De cualquier modo, ambas administraciones autonómicas se atribuyeron las competencias exclusivas en materia ferroviaria.

Frase	Comunidad Autónoma	Año Estatuto	Artículo
Corresponde a la “Autonomía” la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de la “Autonomía”, con independencia de la titularidad de la infraestructura.	Cataluña	2006	169.1
	Andalucía	2007	64.3
	Aragón	2007	71.15
	Extremadura	2011	9.39
Corresponde a la “Autonomía”, en materia de red ferroviaria, la competencia exclusiva con relación a las infraestructuras de las que es titular y la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en la “Autonomía”, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal.	Cataluña	2006	140.6
	Andalucía	2007	64.2.3
	Aragón	2007	71.12
	Extremadura	2011	9.39
La “Comunidad” participará en el establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tránsito internacional	Cataluña	2006	169.3
	Andalucía	2007	64.2.8
	Aragón	2007	88.5

Tabla 17 – Nuevas competencias ferroviarias recogidas en diferentes Estatutos de Autonomía reformados en el siglo XXI⁴⁴

Elaboración propia. Fuente de información: BOE

Como comprobamos, algunos Estatutos de Autonomía, que fueron renovados a lo largo del siglo XXI, recogieron el conflicto en la definición de sus competencias ferroviarias y se atribuyeron la exclusividad en los servicios de transporte, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Podemos decir que este hecho fue posible a raíz de la Ley del 2003. Con esto, las diferentes CCAA pueden reivindicar este poder de ejecución y establecer sus propias medidas en el sector ferroviario. De esta manera, el grado de responsabilidad se asemejaría a otros procesos de regionalización ferroviaria en Europa (Ollivier-Trigalo, 2007; Quidort, 2005; Desmaris, 2014). A mayores, los nuevos Estatutos de Autonomía manifiestan su voluntad para participar en ciertas competencias que se les atribuyen a la Administración Central de manera primaria (Zambonino Pulito, 2009). Es el caso de la planificación y gestión de las infraestructuras de transporte de titularidad estatal que se encuentren dentro de sus límites territoriales. A la vez, también en los servicios ferroviarios que conecten con territorios ajenos a los límites autonómicos.

⁴⁴ Las frases empleadas en los diferentes Estatutos de Autonomía para estas cuestiones son prácticamente idénticas. En esta situación, el modelo empleado ha sido el Estatuto de Cataluña. Las únicas diferencias que nos encontramos son las referencias a la propia Comunidad Autónoma.

En el caso de Cataluña, el Estatuto del 2006 le permitió obtener en pleno derecho las competencias ferroviarias de los servicios de cercanías en el 2010 (Real Decreto 2034/2009, 30 de diciembre de 2009) y los regionales o media distancia en el 2011 (Real Decreto 1598/2010, 26 noviembre 2010). Por consiguiente, la administración catalana pasó a gestionar todo lo relativo a horarios, tarifas, planificación del servicio o la determinación de los niveles de calidad mínimos. Por lo contrario, la marca comercial de Renfe-Operadora en Cataluña, denominada como *Rodalies*, ha continuado bajo la titularidad estatal, al igual que la infraestructura ferroviaria gestionada por el ente público, Adif.

Este último hecho continúa provocando ciertos debates y reproches entre la administración autonómica y la estatal. La Generalitat de Catalunya critica al Ministerio de Transporte de no llevar a cabo mejoras en la infraestructura, lo que deriva en unos servicios de transportes de baja calidad o que no mejoraron desde su traspaso⁴⁵. No obstante, el traspaso de competencias de manera primaria en la gestión, no llevó consigo las capacidades financieras. Es decir, la Administración Central se hizo cargo del déficit económico de los servicios de cercanías y regionales en Cataluña. El traspaso de la financiación ha sido una de las mayores demandas por parte de la Generalitat de Catalunya durante los últimos años. De hecho, a lo largo del 2021, las formaciones políticas catalanas han negociado esta cuestión con el Gobierno Central⁴⁶. Simultáneamente, al convertirse en una autoridad ferroviaria, unido a una mayor capacidad financiera, la Generalitat de Cataluña podría escoger una operadora ferroviaria diferente a Renfe para la prestación de los servicios de transporte. Una acción que ya se produce en algunos Länder de Alemania e igualmente, en algunas regiones de Francia.

La reforma de estos Estatutos de Autonomía, así como el traspaso de las competencias a Cataluña, se realizaron bajo los dos mandatos consecutivos del presidente J.L. Rodríguez Zapatero, entre el 2004 y el 2011. Es necesario resaltar esta cuestión, ya que tanto por ideología política como por compromiso, el PSOE se ha aproximado a un teórico reconocimiento de la plurinacionalidad en el Reino de España. Una cuestión que abriría la puerta a un reparto de algunas competencias, como en este caso las ferroviarias. Por este motivo, debemos destacar dos hechos que se produjeron durante este período y que están relacionados con una hipotética regionalización ferroviaria en España.

En primero lugar, en el 2005, se aprobaba por unanimidad una moción en la comisión general de las CCAA del Senado. Esta instaba al Gobierno a negociar con las CCAA la transferencia de los servicios de transporte de pasajeros de los cercanías y regionales gestionados por Renfe-Operadora, si así lo demandaban los propios entes autonómicos (Senado de España, 2005). De esta manera, el proceso de regionalización ferroviaria se haría a partir de la voluntad de las CCAA y no desde la Administración Central. Más tarde, en el 2007, desde el Gobierno Central se anunciaba la posibilidad de traspasar la gestión de los núcleos de cercanías a las autonomías⁴⁷. Una cuestión que no afectaría a Galicia debido a la ausencia de un núcleo de cercanía operado por Renfe. A pesar de esto, solamente Cataluña ha obtenido dichas transferencias.

45 El Periódico, 06-01-2020

46 El País, 26-11-2021

47 El País, 07-09-2007 // La Voz de Galicia, 08-09-2007

El reparto de competencias en materia ferroviaria entre la Administración Central y las diferentes CCAA tiene un nuevo episodio en el 2012. Una sentencia del Tribunal Constitucional (Sentencia 245/2012, de 18 de diciembre, 2012) atribuía a las CCAA una serie de derechos, tanto en materia de infraestructuras como en la gestión del transporte. En lo relativo a la infraestructura, se demandaba al Estado Central la delimitación de la RFIG mediante “instrumentos típicos de sectores del ordenamiento español que guardan afinidad con el que se analiza aquí – como son los catálogos de carreteras de la red de interés general del Estado-” (Artículo 26, Sentencia 245/2012). El mero hecho de establecer como RFIG aquellas líneas que estuvieran gestionadas por la antigua RENFE era una acción anti-constitucional. Esto era debido a que algunas líneas, pese a disponer de un trazado totalmente intracomunitario, pero al estar administradas por RENFE, pasaban a ser de titularidad estatal. De esta manera se desatendía del principio del ámbito territorial para el reparto de competencias entre ambas administraciones. Ante esta situación, las competencias en infraestructura por parte de las CCAA pasarían por una doble condición; en primer lugar, disponer de tramos ferroviarios que, pese a nacer o morir fuera de los límites autonómicos, dispusieran de un trazado dentro del marco autonómico. En segundo, este trazado no debería de estar clasificado dentro de la RFIG.

La delimitación de la RFIG, mediante unos criterios diferentes a los que se establecieron hasta ese momento, pudo haber beneficiado en gran medida a la Xunta de Galicia. Como hemos analizado anteriormente, el Estatuto de Autonomía de Galicia recoge como competencia exclusiva aquellos ferrocarriles no incorporados a la red estatal. Ante esta situación, una delimitación más jerarquizada de la RFIG dentro de los límites gallegos, podría tener dejado de lado algunos tramos que pasarían a titularidad gallega. De esta manera, los responsables autonómicos dispondrían de la gestión directa de una infraestructura que en la actualidad que no poseen. Así mismo, debemos de tener en cuenta que, en la actualidad, toda la red ferroviaria en Galicia es de titularidad estatal, ya que se clasificó como RFIG (Adif, 2022).

Una segunda cuestión que se establecía en la sentencia del Tribunal Constitucional es sobre las competencias autonómicas en los servicios de transporte. Al igual que el anterior punto, el principio del criterio territorial es el establecido por la Constitución de 1978. Con esto, aquellos servicios que dispusieran solamente de un trayecto intracomunitario deberían de ser gestionados y planificados por las diferentes CCAA. Al mismo tiempo, aquellos con un trazado entre diferentes regiones seguirían bajo titularidad estatal. La propia Sentencia lo recogía de esta manera:

Si por el contrario, los servicios de transporte ferroviario discurren íntegramente por una Comunidad Autónoma, la entera ordenación de esos transportes ferroviarios debe corresponder a dicha Comunidad Autónoma, la cual tiene plena libertad para organizar la gestión y la financiación de los servicios de transporte ferroviario de interés público (Artículo 15, Sentencia 245/2012).

Por lo tanto, podemos llegar a concluir que esta Sentencia del Tribunal Constitucional estaba abriendo la puerta a un posible proceso de regionalización ferroviaria, del mismo modo que existe en la actualidad en varios estados europeos, como Francia (Ollivier-Trigalo y Barone, 2011; Wolff, 2017), Alemania (Wolff, 2005) e Italia (Pucci, 2014).

En el 2015 se aprobaba la actual normativa estatal referente al sector ferroviario. Esta es la denominada como Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Las diferentes legislaciones europeas, en especial la Directiva 2012/34/UE, por la que se establece un espacio ferroviario europeo, donde establecía los principales ejes para un espacio ferroviario único, fueron las principales motivaciones para la redacción de una nueva legislación estatal. Paralelamente, entre el 2003 y 2015, se produjeron ciertos cambios en los principales actores en la gobernanza. La creación de Adif-Alta Velocidad, encargada de la gestión de la mayor parte de las líneas de alta velocidad; la absorción de la antigua empresa FEVE por parte de Adif y Renfe-Operadora; y la liberalización de los servicios internacionales de transporte de viajeros.

Auspiciada por las Directivas Europeas, una de las principales cuestiones de la Ley del 2015 es la apertura del mercado ferroviario en el sector del transporte de pasajeros. La entrada de nuevos operadores tiene como objetivo el aumento de la oferta de servicios y aumentar la competitividad del ferrocarril. Para esto, la legislación establece esta apertura mediante la concesión de cánones de uso de la infraestructura. Un hecho que hemos podido comprobar en la primavera del 2021 con la entrada de la empresa pública francesa, SNCF, mediante su servicio comercial de alta velocidad de bajo coste, Ouigo. También, se espera el inicio de las actividades por parte de ILSA (consorcio de Air Nostrum y Trenitalia) durante el 2022.

Anteriormente, desde el 2010, ya se encontraba liberalizado el transporte internacional de pasajeros. Gracias a esta última, cualquiera operadora ferroviaria podría realizar servicios entre diferentes países, siempre y cuando, no interfiriera en gran medida en los resultados económicos de las OSP. Recientemente, en el 2018, la compañía Arriva, filial de Deutsche Bahn (principal operadora alemana) anunciaba sus intenciones de poner en marcha un servicio internacional entre las ciudades de A Coruña y Porto, en un tiempo comercial menor a las 3 horas. Esta noticia provocó un apoyo mediático por parte de la sociedad gallega, ya que en la actualidad no existe la posibilidad de desplazarse de manera directa entre estas dos ciudades mediante el ferrocarril⁴⁸. Uno de los principales apoyos para el inicio de este servicio internacional en la Eurorregión vino por parte del organismo de cooperación de las ciudades del noroeste peninsular, el Eixo Atlántico.

Nosotros apoyamos la entrada de Arriva. Arriva consiguió el permiso. Cuando lo consigue, coincide en el tiempo con que la matriz vende o quiere vender su división española/portuguesa. Entiendo que aún no la tienen comprada. Pero el equipo directivo que estaba impulsando la línea A Coruña-Porto, se van los dos. Este tema de Arriva ahora mismo está parado.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

Por el contrario, las administraciones no mostraron su opinión de manera pública. Especialmente ya que se trata de una decisión de un actor privado que quiere explotar una oportunidad que no existe en la actualidad. Además de estar amparado por la legislación europea. Después de haber conseguido el visto bueno por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en mayo del 2019, el inicio de la pandemia del Covid-19, los retrasos en las

48 El País, 07-05-2018 // La Voz de Galicia, 08-05-2018 // Praza Pública, 18-05-2018

mejoras de las infraestructuras ferroviarias, así como otras cuestiones sin aclarar públicamente, hicieron que el proyecto se repensara⁴⁹.

De vuelta a la legislación actual, la Ley del 2015 remarca la apertura de las OSP. Estas cuentan con financiación pública que cubre los déficits de la explotación. Para esto, también se prevé un sistema de competencia por el mercado, donde las operadoras ferroviarias interesadas deben obtener la concesión mediante una licitación. En la actualidad, Renfe-Operadora dispone de un contrato con la Administración Central por la cual explotará las diversas OSP hasta el 2027 y que podrá ser ampliada hasta el 2032⁵⁰.

De llegar a esta última fecha, sin realizarse un proceso de trasvase de competencias entre el Estado y las diferentes CCAA, la tramitación de las concesiones de las futuras OSP puede derivar en un conflicto entre ambas administraciones. En el caso de Galicia, la mayoría de las OSP actuales tienen un itinerario íntegramente gallego, destacando el Eje Atlántico o las comunicaciones entre las principales ciudades gallegas. La excepción se encuentran en un número reducido de frecuencias diarias que permiten la comunicación con localidades de Asturias, Castilla y León, y con Valença do Minho (Portugal).

Como hemos comprobado a lo largo de este apartado, el reparto de las competencias en materia ferroviaria entre las CCAA y la Administración Central continúa en una situación muy semejante a la previa de la aprobación de la Constitución de 1978. Solamente un número reducido de autonomías han accedido a sus competencias en materia ferroviaria (ver figura 37). No obstante, con claras diferencias entre estas. Debemos de tener en cuenta el caso de las Islas Baleares, que por su carácter insular, el proceso ha sido mucho más sencillo. El caso más avanzado en la Península es Cataluña, la única que se ha convertido en una autoridad de transporte ferroviario en su plena totalidad, a falta de confirmación del traspaso de la gestión financiera.

En una situación inferior, nos encontramos con el País Vasco y la Comunidad Valenciana, las cuales disponen de su propia red ferroviaria, pero no ejercen una gestión sobre la RFIG. Por último, el caso de Andalucía. Esta comunidad autónoma llegó a disponer de una empresa pública, *Ferrocarriles de la Junta de Andalucía*, que inició la construcción de uno de los tramos del denominado Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Una futura LAV de oeste a este, entre las ciudades de Huelva y Almería, enlazando al mismo tiempo con Sevilla y Granada. En el 2010 pasó a denominarse Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, aglutinando más sectores del transporte.

Después de este análisis, podemos considerar que el proceso de regionalización ferroviaria en España, en la actualidad, depende de manera primaria en la voluntad de las diferentes autonomías. Exceptuando la situación de Cataluña, solamente el País Vasco ha mostrado durante los últimos meses un interés para aumentar sus competencias ferroviarias. Un hecho que fue reconocido por el anterior ministro de Transportes, José Luis Ábalos, en una sesión en el Senado⁵¹ y que se trataría de un proceso a semejanza del acontecido en Cataluña. De igual manera, el Gobierno del País Vasco recoge en un proyecto informativo para la ciudadanía, el

49 Faro de Vigo, 25-06-2020

50 Entrevista con Isabel Pardo de Vera Posada realizada el 20-03-2021

51 Sesión plenaria número 27 – martes, 23-03-2021

deseo de gestionar la totalidad de los servicios ferroviarios intraterritoriales, con independencia de la titularidad de la infraestructura (Legegunea, 2021). Recientemente, la Comunidad Valenciana también ha exigido de manera pública la gestión de los núcleos de cercanías ferroviarios operados por Renfe dentro de su territorio. Igualmente, la partida económica para llevar a cabo este servicio⁵².

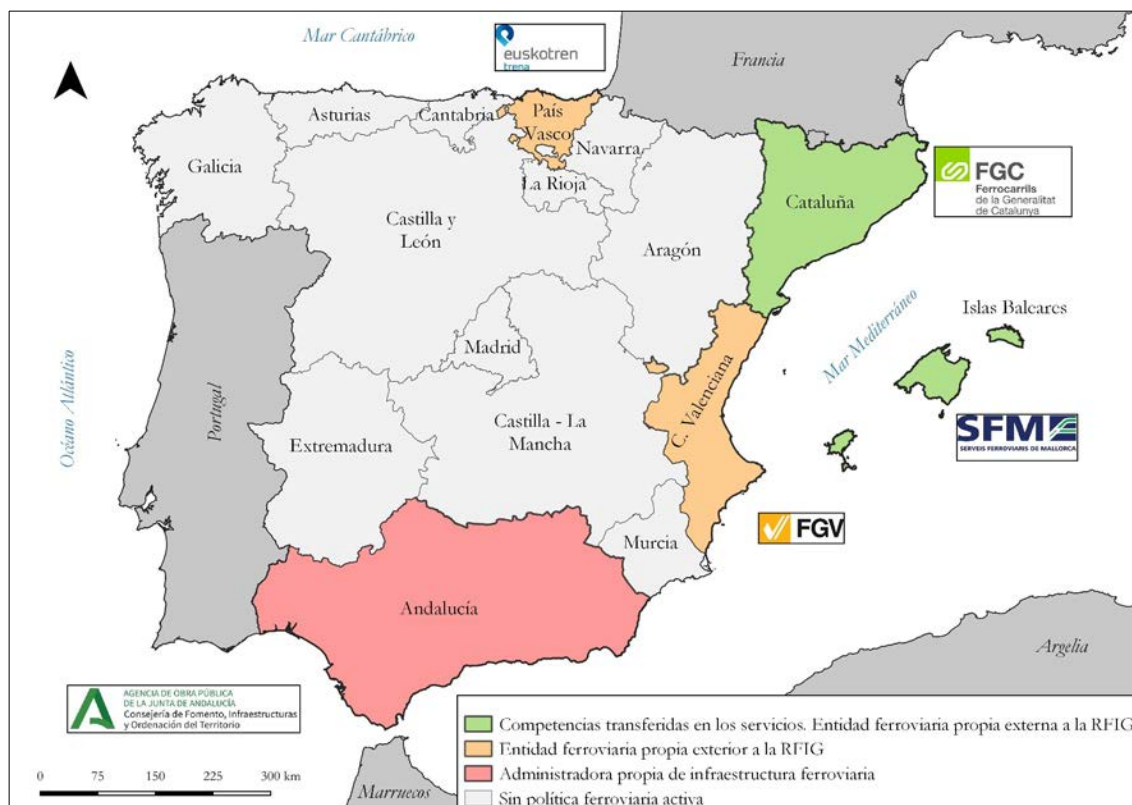


Figura 37 – Situación en el 2021 de la gestión ferroviaria de los servicios públicos por CCAA
Elaboración propia

Con respecto a las demás CCAA, más allá de sus papeles reivindicativos ante la administración central, sus ratios de acción en la actualidad son muy reducidos. Tras el reciente anuncio (marzo 2021) por parte de la comunidad de Aragón⁵³ de dejar de financiar servicios públicos de Renfe-Operadora, con el objetivo de obtener una mayor oferta, solamente Extremadura subvenciona una oferta complementaria de OSP a la establecida por el Consejo de Ministros. La reclamación de una mayor oferta de OSP debe siempre de correr a cargo de las administraciones demandantes.

Otra vía que pueden realizar las CCAA es la dotación de su propia administradora de infraestructuras ferroviarias y consigo la construcción de nuevas líneas. Una cuestión que se asemeja lejana en la actualidad, debido a los altos costes de construcción, las dificultades de explotación y la baja accesibilidad, en comparación con el autobús. A continuación, nos centraremos en nuestro espacio de investigación y su relación actual con el ferrocarril.

52 Agencia EFE, 27-09-2021

53 El Heraldo, 12-03-2021

7.3. Las posibilidades de la Xunta de Galicia con el ferrocarril

Una vez analizado el reparto de competencias entre el Estado y las diferentes CCAA en lo referente al ferrocarril, debemos de dar paso a las posibles situaciones en las que se puede involucrar hoy en día la Xunta de Galicia. A pesar de que en el anterior apartado ya hemos realizado ciertas aproximaciones en lo que se refiere al ente autonómico gallego, ahora queremos centrarnos exclusivamente en este.

Nuestro objetivo es evaluar los eventuales y/o potenciales caminos que se pueden establecer con los actuales marcos legislativos, en especial, con el Estatuto de Autonomía de Galicia de 1981. Para esto, debemos de remarcar de nuevo la peculiaridad diferenciadora de la norma básica de Galicia con relación al ferrocarril con respecto a otras CCAA. Como hemos evaluado, el estatuto gallego es el único que establece, además del criterio territorial, la titularidad de la infraestructura para el acceso de las competencias ferroviarias. Un hecho que nos limita en gran medida nuestro análisis ya que no se encuentra parejo a la situación de Cataluña, Andalucía o el País Vasco.

Simultáneamente, el análisis de las diversas situaciones que se pueden derivar será basándose en una voluntad propia de la administración autonómica. Esto nos ayudará a comprender la posición de la Xunta de Galicia hoy en día, así como unas adelantadas conclusiones de la presente investigación. Para evaluar las diferentes coyunturas, hemos decidido escoger los principales escenarios en los que se puede involucrar la administración gallega, y especialmente, la actual CIM. Estos van desde el mantenimiento del *status quo* hasta un máximo de responsabilidades con respecto al ferrocarril. Por último, también se añadirá una hipotética cesión de competencias de la Administración Central a las CCAA recogida en la Constitución de 1978. A continuación evaluaremos las diferentes posibilidades.

7.3.1. Mantenimiento del status quo. Posición ajena al ferrocarril.

En la actualidad, la Xunta de Galicia no dispone de ninguna responsabilidad en la gestión y planificación del ferrocarril. Tanto en el sector de las infraestructuras como en los servicios de transporte. Como hemos visto en el anterior capítulo, la *Axencia Galega de Infraestructuras* se centra únicamente en la red viaria. Una cuestión semejante es el reciente PTPG (Xunta, 2018), que pese a su nombre, solamente aborda el transporte terrestre por carretera. Es decir, la ordenación de las numerosas rutas y concesiones de explotación comercial del autobús supralocal⁵⁴. Pese a disponer de más de 1.000 kilómetros de vías ferroviarias en el interior de los límites autonómicos, el papel de la Xunta se centra principalmente en la reivindicación y seguimiento de las operaciones en la red ferroviaria. Especialmente durante el período de construcción de la LAV entre Ourense y Zamora, la futura inclusión de Galicia en el Corredor Atlántico de mercancías o el desarrollo de nuevas actuaciones como pueden ser la Salida Sur de Vigo o la mejora de la línea A Coruña-Ferrol.

54 Ver anexo - 4

De la misma manera, cabe destacar las continuas quejas por parte de los responsables de la CIM ante la supresión de numerosas frecuencias a raíz de la crisis sanitaria del Covid-19. Uno de los episodios más destacados fue la redacción de un artículo de opinión por parte de la propia *conselleira*, Ethel Vázquez, en el principal periódico de ámbito autonómico, *La Voz de Galicia*. Este texto tenía como título “A preocupante deriva do ferrocarril”, donde criticaba que no se restituyeran gran parte de los servicios ferroviarios⁵⁵. Mientras que la Xunta ya había repuesto la mayoría de los servicios del transporte de pasajeros por carretera. Con todo, a pesar de estar recogidas las competencias en materia ferroviaria en el Estatuto de Autonomía de 1981, los principales responsables en materia de transporte y movilidad en la Xunta de Galicia, defienden la presente posición de la administración gallega en lo que se refiere al ferrocarril. De esta manera los expresan la actual *conselleira*, Ethel Vázquez, y el *director xeral de Mobilidade*, Ignacio Maestro:

La Xunta de Galicia realiza un seguimiento del desarrollo de las infraestructuras y de la prestación de los servicios de transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de Galicia, por parte de la Administración General del Estado, que es quien tiene las competencias en esta materia. Las competencias ferroviarias le corresponden a la Administración General del Estado. Desde la Xunta venimos realizando una labor constante de seguimiento sobre los servicios ferroviarios que se prestan en la Comunidad, velando y reclamando al Gobierno del Estado la prestación de servicios de tren de calidad y mejor adaptados a las demandas de los ciudadanos [...] Pero no solo esto, también contribuimos en la medida de nuestras posibilidades a que se acometan mejoras imprescindibles en el ferrocarril. Realizamos estudios completos sobre las actuaciones necesarias para la mejora de la línea entre A Coruña y Ferrol y sobre el coste-beneficio de la Salida Sur ferroviaria de Vigo y pusimos los resultados de esos trabajos al servicios del Gobierno de España.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

(Sobre el ferrocarril) No es competencia nuestra. Nosotros podemos instar al gobierno de España. Podemos tener cierta influencia pero no somos los competentes, no fijamos tarifas, no fijamos servicios. En principio, nosotros no influimos en esto. Tú puedes promover, de hecho, desde el Parlamento se insta al gobierno, muchas veces, a pedir la adaptación de horarios y demás. Pero nosotros no somos los competentes.

Ignacio Maestro Saavedra (director xeral de Mobilidade. 2017-actualidad). Entrevista realizada el 28-02-2018

Como se comprueba en las declaraciones de los dos principales responsables de transporte y movilidad de la Xunta de Galicia. El papel de la administración autonómica con relación a los servicios ferroviarios es de supervisión y de reivindicación, en caso de producirse algunas deficiencias en la explotación. Esta posición, por parte de la Xunta de Galicia, provoca que la gestión de la totalidad de los servicios ferroviarios clasificados como OSP sea de la Administración Central del Estado. Un hecho que se aleja en gran medida de las prácticas llevadas a cabo por parte de algunos estados europeos, a favor de una regionalización ferroviaria. De esta manera, el teórico objetivo de establecer una planificación transversal que aglutine a todos los

55 La Voz de Galicia, 11-10-2020

medios de transporte se dificulta en gran medida. No obstante, también es necesario reconocer que las buenas prácticas en la gobernanza del transporte colectivo, no tienen por qué ser en su totalidad administradas por una misma autoridad pública.

Sin embargo, pese a que no disponga de una intervención directa, se puede decir que la Xunta de Galicia está ejecutando una serie de actuaciones muy ligadas al ferrocarril y que entran dentro de sus responsabilidades. Estas son principalmente la construcción de las nuevas terminales de autobús en los futuros complejos intermodales de las ciudades gallegas. También, cabe destacar la reciente licitación de la redacción de la *Estratexia Galega de Mobilidade*⁵⁶. Este documento tiene como objetivo definir una red coordinada de servicios e infraestructuras. Además, se tratará de constituir los cimientos para la promoción de una movilidad sostenible, el transporte colectivo o la intermodalidad. Uno de sus puntos está en relación directa con la llegada de los nuevos servicios de alta velocidad desde la Meseta:

El diseño de esta Estrategia también abarcará una especial consideración en relación a la llegada del AVE a Galicia, estableciendo una red de infraestructuras y servicios que permita desarrollar todo el potencial que supondrá la alta velocidad en la comunidad (Xunta de Galicia, 17-11-2020).

Al mismo tiempo, la postura actual de la Xunta es criticada abiertamente por diversos colectivos y agentes sociales defensores del ferrocarril convencional. Estos reclaman una mayor intervención por parte del ente autonómico en este medio de transporte. Algunas plataformas expresan que la Xunta se encuentra más preocupada por el transporte colectivo por carretera que por el ferroviario. De hecho, incluso manifiestan que la oferta de los autobuses se trata de una competencia desleal con respecto al ferrocarril. Esto es debido a que también reciben subvenciones públicas por parte de la administración autonómica y en algunas situaciones, el autobús dispone de un recorrido paralelo al ferrocarril.

Ante esta última cuestión cabe destacar que los servicios ferroviarios catalogados como OSP también reciben una financiación pública debido a su carácter deficitario. Por lo tanto, la crítica en materia de la gestión no debería de ser que medio de transporte se financia, sino la duplicidad de la inversión por parte de dos administraciones diferentes (Xunta y Estado). Con relación a estas últimas cuestiones, la propia *conselleira* se defiende de la siguiente manera:

En el caso del Eje Atlántico, es un hecho que el ferrocarril ofrece un servicio más rápido entre algunas de las principales ciudades; y que la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago de Compostela mejora con mucho los tiempos de viaje por carretera entre esas ciudades.

Pero, en cambio, el transporte colectivo por carretera, en comparación con el transporte ferroviario, ofrece tarifas mucho más competitivas, gracias a su política de bonos. En consecuencia, cada uno de los modos de transporte tienen sus ventajas y sus inconvenientes. Cada una de ellas puede atraer unas personas o a otras. Abandonar uno de los modos, para establecer el otro como el único disponible, para una determinada relación de tráfico, generaría prejuicios para los usuarios a las que es más conveniente la utilización del modo alternativo.

56 Traducción al castellano: Estrategia Gallega de Movilidad.

Por otra parte, las líneas de transporte de titularidad autonómica por carretera que se prestan en corredores paralelos a los servicios ferroviarios, son mayoritariamente sostenibles: es decir, se financian únicamente a través de las tarifas que cobran de las personas usuarias, sin necesidad de transferencias públicas en forma de compensaciones por obligaciones de servicio público. Dicho de otra manera, es el mercado el que justifica la viabilidad de estas líneas de transporte, sin necesidad de intervención pública, al margen de su obligada regulación.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Como principal argumento ante una posible competencia desleal por la doble financiación, la *conselleira* defiende que en aquellas rutas donde el autobús compite contra el ferrocarril, en la mayoría de las ocasiones, el primero es sostenible en términos económicos. Asimismo, defiende que es el mercado el que fundamenta la prestación de los servicios por carretera. Con respecto a las críticas por parte de diferentes actores sociales:

A la Xunta la vemos más centrada, en todo caso, en el transporte público por carretera. En tema ferroviario, solo les interesa las datas de llegada del AVE. El resto del ferrocarril es como si no existiera.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

Como veremos más adelante, el papel del autobús, por sus características, en las políticas de movilidad de la Xunta de Galicia es muy elevado. Simultáneamente, la finalización de la LAV Zamora-Ourense ha sido durante varios años una de las principales reivindicaciones del gobierno autonómico.

La Xunta no contempla el camino de hierro. No lo ven como una cosa interesante. Existe una falta de voluntad por mover el tren.

Adela Figueroa Panisse (ADEGA). Entrevista realizada el 05-11-2020

El gran protagonismo que concentró durante las últimas dos décadas el nuevo TAV ha provocado una desistencia del tren convencional. De ahí, como se ha comprobado en la anterior declaración, la Xunta de Galicia vea el autobús más eficaz dentro de las conexiones internas.

(Sobre la Xunta) Responsabilidad ninguna. Hasta la fecha no ha sumido ningún tipo de responsabilidad. A pesar de que la ciudadanía se lo estamos exigiendo en múltiples manifestaciones, protestas. Incluso hemos llegado al Parlamento Gallego a apoyar una de las mociones que se han presentado en cuanto a defender el ferrocarril como un servicio público y la Xunta ha eludido toda responsabilidad.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

De manera semejante, el portavoz del sindicato CGT expone la falta de voluntad de la Xunta de Galicia para asumir las competencias, y consigo, las responsabilidades en el transporte

ferroviario interno.

El gran problema que tenía la Xunta de Galicia, y que sigue teniendo, es que todos o casi todos los responsables que pasaron por la Consellería de Política Territorial⁵⁷ y todo lo demás, no son expertos en ferrocarril. Los únicos que estuvieron ahí con experiencia en este medio, fueron María Xosé Caride (conselleira 2005-2009) y Miguel R. Bugarín (director xeral de Mobilidade 2009-2013). Los demás llevaban el ferrocarril pero, dentro de Galicia como si fuese algo a nivel nacional y que tenían que, el Gobierno Central hacer las infraestructuras y dar la aportación.

Cándido Rodríguez y Manuel de la Fuente (Sindicato UGT). Entrevista realizada el 26-03-2018

Esto se demuestra también por la ausencia de un departamento especializado con el ferrocarril dentro del organigrama de la *Consellería*. A pesar de disponer de más de 1.000 kilómetros de vías ferroviarias, la Xunta de Galicia no ve factible esta dotación técnica.

No hay voluntad política, o por presión de las empresas de autobuses o por la AP-9.

Gregorio Bermejo (Coordinador del sector ferroviario del sindicato CCOO). Entrevista realizada el 30-11-2020

La importancia de la AP-9 en la economía de Galicia, al igual que el fuerte peso de las diferentes compañías de autobuses, son una de las causas expresadas por el portavoz del sindicato CCOO como posibles del origen de la falta de interés autonómico por desarrollar sus propias políticas ferroviarias. En relación con la AP-9, la concesionaria de su gestión es AUDASA, del grupo Itínere. Durante el 2021, los beneficios económicos por su gestión superaron los 50 millones de euros⁵⁸. De ahí, el gran interés privado y especulativo que se produce en el accionario de esta infraestructura. La mayor preocupación por parte de la Xunta de Galicia con respecto al autobús debe de ser entendida, en primer lugar, por las características de la distribución territorial de la población. Como hemos descrito anteriormente, Galicia posee la práctica mitad de los núcleos de población de todo el Estado (más de 30.000 en Galicia). Debido a estas características, el autobús ofrece una mayor flexibilidad y capilaridad para conseguir un mínimo de calidad eficiente de cobertura territorial. Al mismo tiempo, la distribución de la población está ligada con los servicios públicos. Con respecto a esto último, la Xunta de Galicia realiza un enorme esfuerzo económico para el mantenimiento de las rutas de transporte escolar.

Imáginese lo que supone, por ejemplo, el transporte en nuestra Comunidad, que es el más extenso de toda España; se recorren la cuarta parte de los kilómetros realizados por el transporte escolar de todo el Estado. Invertimos más de 500.000 euros al día, solo en transporte para los escolares.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

En los últimos presupuestos presentados por el gobierno autonómico (Xunta de Galicia, 2021), el gasto total en transporte escolar llegaba a los 122 millones de euros. De los cuales, 53

57 Antigua denominación de la actual Consellería de Infraestructuras e Mobilidade

58 El Diario, 04-04-2022

corresponden a la *Consellería de Educación*, mientras que los restantes 69 millones, a la CIM. En este último caso, son líneas regulares con plazas reservadas para alumnos en etapa educativa obligatoria. De manera semejante, como analizan Revelli (2020) y Barone (2008) en relación con las políticas llevadas a cabo por las Regiones francesas en la búsqueda de una legitimidad, así como una buena publicidad, podemos comprobar ciertos paralelismos con la Xunta de Galicia. Desde los últimos años, los autobuses que hacen uso de las concesiones autonómicas llevan serigrafiados en sus laterales el eslogan y símbolo *Transporte público de Galicia*.



Figura 38 – Entrada principal de la nueva estación de autobuses de Santiago de Compostela

Fuente: Varela Cornado (2021).

Igualmente, en las nuevas terminales de autobuses ya inauguradas en el 2021, Santiago de Compostela y Ourense. En estos casos se puede presenciar de manera destacada los símbolos del ente autonómico en sus puertas principales (ver figura 38). Con respecto a las estaciones de autobuses, la construcción de estas fue un objetivo durante la década de los 1990. De esta manera, se dotó de un número destacado de estaciones en ciertas cabeceras comarcales y otros núcleos urbanos. A pesar de esta buena voluntad, algunas se encuentran en una situación de práctica abandono, o incluso cerradas a la entrada de autobuses y viajeros, como en A Estrada (Pontevedra) o Celanova (Ourense). Como se aprecia en la imagen superior, relativa a la nueva terminal de autobuses de Santiago de Compostela, el logo de la Xunta de Galicia está presente en el principal acceso peatonal. De igual modo, en el interior de la nueva infraestructura, es muy frecuente encontrarse con el logo y el respectivo subtítulo “Xunta de Galicia” en los diversos espacios.

A mayores, las medidas en relación al autobús por parte de la Xunta no solo han estado enfocadas a la nueva ordenación de las concesiones y el transporte escolar, también su promoción. Desde el 2021, se ha expandido por la totalidad de Galicia la posibilidad de uso de la tarjeta de transporte, anteriormente limitada a los ayuntamientos de las diferentes Áreas de Transporte Metropolitano. De esta manera, la antigua *Tarxeta de Transporte Metropolitano* (TMG) pasa a denominarse *Tarxeta de Transporte Público de Galicia* (TPG). El uso de esta última está permitido en la totalidad de los autobuses bajo concesión autonómica, el transporte marítimo de pasajeros en la Ría de Vigo y en los servicios ferroviarios de cercanías en la área de Ferrol. Simultáneamente, con el objetivo de promocionar una movilidad más sostenible en el público juvenil, se ha establecido la *Tarxeta Nova*. Esta permite a los menores de 21 años viajar de manera gratuita por las concesiones anteriormente citadas. (ver figura 39). Esto también provoca que este sector de población prefiera desplazarse en autobús antes que en ferrocarril debido a la gratuidad del primero.



Figura 39 – Tarjeta de transporte público para los menores de 21 años.

Fuente: Xunta de Galicia.

Por último, en lo que se refiere al autobús, debemos de destacar el fuerte peso de las empresas de autobuses en Galicia. En los meses de junio y julio del 2017, la gran mayoría de estas llevaron a cabo una huelga indefinida ante el anuncio de la Xunta por transformar el sistema de concesiones y las diferentes rutas. Buena parte de las empresas tienen un carácter familiar y sobreviven económicamente por las ayudas del transporte escolar. Por el contrario, el grupo *Monbus* es el más importante en cuanto al transporte terrestre por carretera en Galicia y con mayor peso en las principales rutas bajo régimen de concesión. Su conocido presidente, Raúl López, llegó a ser imputado por un presunto tráfico de influencias con el actual presidente de la Xunta de Galicia. De ahí los comentarios por parte de los defensores del tren convencional con relación a la postura de la administración autonómica con respecto al autobús.

Caja temática 3 - Transporte Metropolitano de la Xunta

Desde el 2011, la Xunta de Galicia ha implantado en las diferentes áreas urbanas de Galicia el conocido como Plan de Transporte Metropolitano. Este tiene como objetivo mejorar la accesibilidad y la movilidad mediante el uso del transporte colectivo, principalmente el que se encuentra bajo gestión autonómica, el autobús. Para conseguir estos objetivos se marcaban tres acciones principales. La primera, la integración tarifaria. De esta manera, los precios estarían marcados basándose en las diferentes zonificaciones. Además, la utilización de la tarjeta de transporte permitiría facilitar su pago, así como la gratuidad de los transbordos entre los servicios metropolitanos y los locales o urbanos. En segundo lugar, una mejora de la oferta de los servicios. Por último, el progreso de las infraestructuras de información, tanto nuevas marquesinas como paneles de horarios.

A pesar de la buena voluntad, la adhesión de los ayuntamientos al programa es voluntaria. Además, estos deberían de aportar una cierta cantidad económica para afrontar los pagos del transporte metropolitano. No obstante, la ausencia de un marco más sólido (consorcio o mancomunidad) posibilitó ciertas tensiones entre la Xunta y algunos ayuntamientos. El caso más destacado es el de Vigo. Este último no se adhirió a la área de transporte de su entorno. Por lo que los usuarios procedentes de los ayuntamientos vecinos no pueden acceder a los beneficios en el transporte urbano vigués.

No obstante, continuando existiendo enormes déficits en el programa de transporte metropolitano propulsado por la Xunta. La falta de participación de los servicios ferroviarios es una de ellas. Solamente entre Ferrol y Ortigueira por su carácter de cercanías. Otro grave problema es la ausencia de infraestructura de tránsito rápido para que los autocares puedan acceder al centro de las ciudades con mayor rapidez y comodidad, evitando compartir espacio con los vehículos privados. También, después de su anuncio años atrás, la falta de un Sistema de Ayuda de Explotación (SAE). Esto permitiría suministrar información al potencial usuario de la posición real del vehículo, así como el tiempo aproximado que tardaría en llegar a una determinada parada. Así como el establecimiento de una *app* con información real para uso en los teléfonos inteligentes.

7.3.2. Subvencionar Obligaciones de Servicio Público para aumentar frecuencias.

La actual Ley del Sector Ferroviario del 2015, así como las anteriores, abren la posibilidad para que diferentes administraciones públicas diferentes a la Estatal, puedan declarar mayores servicios de los establecidos por el Consejo de Ministros. La única condición establecida es la obligatoriedad de hacerse cargo de las diferencias deficitarias de sus costes.

Esta práctica indirecta en la gestión ferroviaria, fue llevada por diversas CCAA para el mantenimiento de servicios regionales o de media distancia que estaban en peligro de desmantelarse. La Xunta de Galicia se hizo cargo de los déficits económicos de varias frecuencias entre los años 1995 y 2011 mediante un convenio con la operadora RENFE. Posteriormente, en el siguiente capítulo, analizaremos con mayor detalle las causas y la evolución de estos acuerdos entre ambas partes, así como el fin de las subvenciones. Aún así, podemos adelantar ciertas cuestiones. Es el caso de la posición de la *exconselleira*, María José Caride (2005-2009). Debido a la legislación ferroviaria vigente durante su mandato (Ley del 2003), donde aún se remarcaba el derecho de la compañía Renfe-Operadora a comercializar servicios y la circulación por la RFIG, la Xunta veía más factible la subvención para aumentar el número de frecuencias diarias.

Nosotros entendíamos que era mucho más eficiente llegar a acuerdos con Renfe para la prestación de servicios ferroviarios en zonas concretas donde existiese abundante demanda.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Hoy en día, esta opción que permitiría aumentar el número de frecuencias, especialmente en aquellos espacios con menor oferta, como hemos evaluado en el anterior capítulo, no está contemplada por la actual *conselleira*. Las dificultades económicas y el hecho de no querer financiar servicios que no son competencia directa de la Xunta, son las principales causas.

La Xunta de Galicia ya asumen las obligaciones de servicio público de los servicios de transporte interurbano de su titularidad: principalmente, servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, tanto de uso general como especial, con un coste anual, para el erario autonómico, de cerca de 120 millones de euros al año (...) que asume en solitario la Administración Autonómica. Con todo esto y teniendo en cuenta que los recursos públicos son limitados, y deben financiar otra serie de servicios públicos completamente esenciales para la ciudadanía, no tendría sentido que la Administración Autonómica desviase parte de sus fondos, limitados, a financiar servicios de transporte que son de titularidad de la Administración General del Estado.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Como reconoce la propia *conselleira*, desde el gobierno autonómico no están dispuestos a financiar un servicio que en la actualidad se encuentra bajo competencia estatal. Por lo que el rango de acción de la Xunta sería muy reducido. Además, debemos de tener en cuenta el contexto

económico y político, donde prima más la austeridad y productividad de los fondos públicos. Especialmente desde el 2009, a partir de la llegada del presidente autonómico, A. Núñez Feijóo (PP).

7.3.3. Creación de un ente propio y construcción de infraestructuras ferroviarias.

El Estatuto de Autonomía le atribuye la potestad a la administración autonómica en los ferrocarriles no incorporados a la red estatal. Por consiguiente, del mismo modo que existe una agencia dedicada a la red viaria, la Xunta de Galicia puede crear su propio ente ferroviario e iniciar la construcción de nuevas líneas. De esta manera, se obligaría a disponer de personal técnico especializado en materia ferroviaria, cuestión que en la actualidad no acontece y es criticada igualmente por diversos agentes sociales. Esta opción llegó a ser planteada por parte del antiguo *conselleiro*, Agustín Hernández, durante su primera legislatura (2009-2012) en el cargo. En el inicio de la legislatura y en su primer discurso en el Parlamento Autonómico, lo manifestaba de la siguiente manera:

El Gobierno gallego apuesta por potenciar los tres ámbitos (cercanías - regional; larga distancia y mercancías) indicados sin olvidarse de ninguno, proponiendo para eso la creación del Ente Ferroviario Galego.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras).
23-06-2009, Parlamento de Galicia .

Meses más tarde de este discurso parlamentario, la propia Xunta de Galicia anunciaba mediante nota de prensa los objetivos de este hipotético ente ferroviario:

Este futuro ente público ferroviario de Galicia tendrá que asumir, entre otras cuestiones, la coordinación y puesta en marcha de los sistemas de metro ligero que se desarrollen en las áreas metropolitanas de Galicia. También se encargará de analizar la cesión de infraestructuras ferroviarias integradas en la RFIG a la Comunidad Autónoma de Galicia; asumir el mantenimiento y administración de estas infraestructuras una vez transferidas, así como planificar, proyectar, construir, mantener y administrar las infraestructuras ferroviarias de nueva construcción que sean competencia de la Comunidad gallega. (Xunta de Galicia, 20-04-2010).

Como vemos, este proyecto de empresa pública dedicada al ferrocarril, no solo se centraría en lo relacionado con el ferrocarril, sino que también en la construcción del metro ligero en las ciudades de A Coruña, Vigo y Santiago. Estas propuestas se encontraban muy avanzadas en la elaboración de sus estudios informativos. La crisis económica iniciada en el 2008 hizo cancelar todos estos proyectos. Esta cuestión la analizaremos con mayor detalle en los siguientes capítulos.

La construcción de las infraestructuras ferroviarias obligaría además de disponer de una operadora que las explotase. Esta cuestión podría ser llevado a cabo por una compañía pública autonómica o mediante un contrato con una empresa ajena, como podría ser con Renfe-Operadora o una extranjera. Además, esta nueva dotación permitiría la construcción de varios

ejes que actualmente no existen, como es el caso de la conexión directa entre las ciudades de Lugo y Santiago. Una obra demanda por la asociación ecologista ADEGA y la plataforma ferroviaria de Lugo.

7.3.4. Acordar el traspaso de la totalidad o parte de la red ferroviaria gallega.

Esta opción está muy relacionada con la anterior. La creación de un hipotético ente ferroviario gallego, no solo otorgaría la herramienta necesaria para la construcción de nuevas infraestructuras y su posterior explotación, también la gestión de las actuales que hayan sido traspasadas desde la Administración Central. La titularidad de las infraestructuras ferroviarias le permitiría a la Xunta de Galicia ocuparse dentro de sus competencias recogidas en el Estatuto de Autonomía.

En la situación actual, sería complicado, desde nuestro punto de vista, definir cuales serían las líneas más proclives a una supuesta transferencia. Tenemos que tener en cuenta las recientes actuaciones por parte del Estado en la construcción de las dos LAV, el Eje Atlántico y el tramo Santiago-Ourense, así como el nuevo acceso desde la Meseta, vía Zamora. Además, los futuros proyectos que se materializarán en los próximos años, como la mejora de la línea ferroviaria entre Ourense y Lugo, al igual que el trazado propuesto para el Corredor Atlántico, A Coruña-Vigo-Ourense-Monforte-León.

No obstante, existen una serie de líneas que en la actualidad no disponen de un número muy destacado de circulaciones diarias pero, que están catalogadas como RFIG. Son los casos de la convencional entre Ourense y Santiago; y la conexión entre las ciudades de A Coruña y Lugo, además del enlace con Ferrol. A mayores, también está la línea de ancho métrico por el norte de la comunidad. Igualmente, es necesario destacar aquí la actual infraestructura convencional entre Ourense y Zamora. La inauguración de la LAV provocó el trasvase de todas las circulaciones de trenes de pasajeros. Desde los recortes del 2013, solamente circularon por esta línea los trenes de larga distancia. Además, los trenes de mercancías no suelen emplear este trazado. Asimismo, una hipotética transferencia de la titularidad de las infraestructuras dependería en gran medida del estado de su conservación y mantenimiento.

A pesar de esta situación, Sergio Vázquez Torrón, exsecretario general de Infraestructuras del MITMA, declara que la totalidad de las líneas ferroviarias en Galicia están catalogadas como RFIG porque cumplen con todos los requisitos para estar bajo esta clasificación. No obstante, sí que abre la posibilidad para aquellos tramos antiguos, sin servicio en la actualidad, y, por lo tanto, excluidos de la RFIG. Estos ejemplos nos los encontramos en el Eje Atlántico y la Variante de San Xoán (Lugo).

En estos casos, cabe contemplar una fórmula de cesión temporal de los terrenos, a petición de administraciones locales o territoriales, para el establecimiento de vías verdes, rutas turísticas, etc., sobre la antigua plataforma ferroviaria. Este proceso no implica el traslado de la titularidad de la infraestructura y se lleva a cabo mediante correspondientes acuerdos de colaboración entre administraciones.

Sergio Vázquez Torrón (secretario general de Infraestructuras MITMA 2020-2021). Entrevista realizada el 05-05-2021

Este proceso se ha llevado a cabo en Galicia recientemente. Es el ejemplo del tramo de la antigua línea convencional del Eje Atlántico entre Vilagarcía de Arousa y Portas, ambas en la provincia de Pontevedra. Tras el desmantelamiento de los servicios ferroviarios y posterior abandono de las infraestructuras, se ha reconvertido un total de 9 kilómetros para su uso turístico mediante la constitución de una vía verde. De una manera semejante se prevé en el antiguo trazado entre Santiago y Cerceda (A Coruña). En esta situación, aproximadamente 40 kilómetros. Con respecto a las líneas con bajo tráfico que hemos mencionado anteriormente como hipotéticas a una transferencia, Sergio Vázquez deja entrever esa situación como muy improbable, ya que se cuentan con estas para un futuro:

Uno de los objetivos de Adif es potenciar e incrementar los tráficos ferroviarios, tanto de pasajeros como de mercancías. La inauguración de las nuevas líneas va a permitir liberar capacidad al sacar los tráficos de larga distancia en las infraestructuras mencionadas (Zamora-Ourense-Santiago, convencional), lo que permitirá aumentar el número de surcos a disposición de las operadoras para tráficos regionales y de mercancías por red convencional.

Sergio Vázquez Torrón (secretario general de Infraestructuras MITMA 2020-2021). Entrevista realizada el 05-05-2021

Al mismo tiempo, el traspaso de la titularidad de las líneas ferroviarias no es un proceso sencillo y puede originar en conflictos entre la administración central y las CCAA. Un caso a tener en cuenta es una sentencia del tribunal constitucional del 2016 (Sentencia 124/2016, de 23 de junio, 2016). En esta, la comunidad autónoma del País Vasco reclamaba la titularidad de un total de 7 trazados catalogados como RFIG; 5 con un itinerario íntegramente intracomunitario, mientras que los dos restantes sobrepasaban los límites autonómicos, pero con un número de circulaciones y de pasajeros muy reducido. A pesar de las reivindicaciones, la sentencia tan solo favoreció a la administración vasca en la transferencia de la titularidad de dos líneas. Las demás, o bien, son necesarias para la conexión de las instalaciones del puerto de Bilbao (interés general) o tienen un itinerario interautonómico.

Si tenemos en cuenta el ejemplo del País Vasco, así como las palabras del actual secretario general de Infraestructuras, podemos deducir las enormes dificultades para que un proceso de transferencia de titularidad se llevase a cabo en Galicia. Una única posibilidad que vemos hacia el futuro es la progresiva reducción de ciertos servicios de transporte y la pérdida de interés por parte de la Administración Central por su gestión.

7.3.5. Modificación del Estatuto de Autonomía de Galicia.

Esta sería la última opción presente en la actualidad. Una posible modificación del vigente Estatuto de Autonomía, le permitiría, al mismo tiempo, transformar el artículo referido a los transportes ferroviarios y adjudicarse las competencias exclusivas en lo relativo a los servicios de transportes internos. Esto sería una situación muy semejante a la que hemos visto con los casos de Cataluña, Andalucía o Aragón. Este hecho le permitiría a la Xunta de Galicia disponer de la gestión y ordenación de los servicios intracomunitarios con independencia de la titularidad de la red. Con esta potestad, la futura liberalización de las OSP se haría bajo criterios establecidos por la administración autonómica. Una cuestión que le otorgaría un gran margen de maniobra para establecer las condiciones de los futuros servicios.

A pesar de lo ambicioso que puede ser esta vía, en la actualidad es poco probable que acontezca. Los pasos a seguir para iniciarse la aprobación de una hipotética reforma, obligan a un acuerdo por mayoría de $\frac{2}{3}$ del Parlamento Autonómico. Las diferencias ideológicas entre los partidos políticos con representación en la vigente legislatura hacen muy difícil este acuerdo (PP, BNG y PsdG). Durante el gobierno bipartito (2005-2009) entre el PSdG y el BNG, se puso en marcha un proceso informativo y de reuniones entre las fuerzas políticas para conseguir una reforma estatutaria. Uno de los principales escollos era la denominación de *nación* para definir a Galicia, en sustitución de la actual recogida *nacionalidad histórica*.

Ante esta posibilidad, es necesario resaltar la evolución ideológica del partido político que se encuentra en el poder, el Partido Popular (PP). Durante las 4 legislaturas consecutivas (1989 – 2005) presididas por el histórico dirigente, Manuel Fraga, el PP de Galicia se caracterizaba por un tono más *galeguista* y una mayor defensa de ciertos intereses propios de la comunidad. Esta deriva ideológica, donde se procuraba una imagen propia y a semejanza de la diferencia cultural de Galicia dentro de España, se plasmaba también en una práctica autonomía del propio PP gallego, con respecto al estatal. Con la llegada del actual líder y presidente, Alberto Núñez Feijóo, el carácter reivindicativo y diferenciador se ha diluido en buena parte⁵⁹. Un buen ejemplo en lo que se refiere al Estatuto de Autonomía de 1981 es que desde el 2009, la Xunta de Galicia no ha obtenido ninguna transferencia de competencias.

Como hemos podido comprobar, estas son las diferentes opciones que existen en la actualidad para la Xunta de Galicia. A mayores, debemos de tener en cuenta que este análisis de alternativas se ha realizado desde una visión inicial y de voluntad por parte de la administración autonómica. Al mismo tiempo, resaltamos las dificultades en materia legislativa que se producen a partir del artículo 27.8 del Estatuto de Autonomía, relativas a las competencias en materia de transporte. No se conoce hasta que punto esta disposición puede limitar las potencialidades autonómicas con respecto al ferrocarril. Bien es cierto, que *a priori*, y en comparación de otras CCAA, la situación de Galicia es desventajosa. También, como hemos mencionado anteriormente, no se puede comparar la ordenación de los transportes por carretera con los que se hacen por vías ferroviarias.

59 El mejor ejemplo de la pérdida de la disminución del galleguismo en el PP de Galicia es su política lingüística. El Decreto 79/2010 en defensa del plurilingüismo provocó una disminución de las horas lectivas en lengua gallega en el enseñanza no universitaria. Cuestión que ha acentuado la pérdida gradual de hablantes nativos en lengua gallega.

Sin embargo, el propio Estatuto de Autonomía de Galicia recoge una posibilidad, aunque no haga referencia directa a los servicios ferroviarios. En este caso, el artículo 36.1 de la legislación establece lo siguiente: “La Comunidad Autónoma gallega podrá solicitar del Estado la transferencia o delegación de competencias no asumidas en este Estatuto.” Ante esto, la Xunta de Galicia podría iniciar un nuevo proceso de diálogo con la Administración Central centrado únicamente en el ferrocarril.

Simultáneamente, debemos de remarcar igualmente la posibilidad de que el proceso de transferencia de competencias entre la Xunta y la Administración Central, fuese promovido por esta última. En este caso, se trataría de un proceso a semejanza del modelo francés de regionalización ferroviaria. En esta situación, el poder central delegó sus funciones en la gestión y planificación de los servicios TER, a las diferentes regiones metropolitanas (a excepción de Ile-de-France y Córcega).

7.3.6. Delegación de funciones desde el Gobierno Central.

A diferencia de las demás, esta hipotética situación se llevaría a cabo a partir de la voluntad de la Administración Central. Hemos decidido incluirla porque se trata de una posible opción en el futuro. Sobre todo en la próxima pérdida del monopolio de las OSP por parte de Renfe-Operadora y un potencial conflicto con las CCAA por la gestión de esta liberalización. El artículo 150.2 de la Constitución Española establece lo siguiente:

El Estado podrá transferir o delegar en las Comunidades Autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a materia de titularidad estatal que por su propia naturaleza sean susceptibles de transferencia o delegación. La ley preverá en cada caso la correspondiente transferencia de medios financieros, así como las formas de control que se reserve el Estado (Constitución Española, 1978).

De darse este proceso, sería muy semejante a la Regionalización ferroviaria de Francia, donde la gestión de los servicios intrarregionales fueron cedidos a los diferentes *Conseils Régionaux*. Además de las transferencias económicas adecuadas para su administración. Esta posibilidad en Galicia a largo plazo puede ser factible en el caso de que se produzca la aportación económica correspondiente. Una transferencia de capital que Ethel Vázquez recoge como necesaria para esa hipotética gestión ferroviaria desde la Xunta de Galicia.

Así pues, teóricamente, la Comunidad Autónoma de Galicia podría asumir la titularidad de las infraestructuras y/o los servicios de transporte ferroviario internos a la Comunidad Autónoma. En todo caso, segundo la Constitución Española, esas eventuales transferencias de medios e infraestructuras ferroviarias, deberían de ir acompañadas de los correspondientes medios financieros para poder ejercerlas.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (Conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Igualmente, desde la Xunta de Galicia no aclaran si esta posición sería factible a estudiar para los próximos años o si realmente no la apoyan, a pesar de la transferencia económica. No

obstante, desde la llegada de la actual *conselleira*, así como durante los últimos meses de Agustín Hernández en este mismo puesto, la Administración Autonómica nunca se ha planteado esta reivindicación al Gobierno Central. Se ha centrado en su gran mayoría en la finalización de las obras de la alta velocidad.

CAPÍTULO 8 - FUNDAMENTOS HISTÓRICOS DE LA RED ACTUAL DE GALICIA.

Una vez se ha analizado el contexto general de la situación actual de Galicia, tanto en lo relativo a las infraestructuras de transporte y sus principales características, como al espacio físico y la red urbana, daremos paso a la formación histórica de la red ferroviaria de Galicia.

El principal objetivo es analizar la secuencia cronológica y la dotación de este medio de transporte. Con ello, podremos responder y comprender de mejor manera la situación en la actualidad. A lo largo de este apartado no queremos centrarnos solamente en una mera descripción temporal de las diferentes líneas ferroviarias, también trataremos otras cuestiones más importantes como son los principales motivos que provocaron el retraso de Galicia con respecto a otros territorios de la Península y de la Europa Occidental, o los conflictos y largos debates que se llevaron a cabo para determinar los trazados más convenientes. Así como una aproximación a lo que podría llegar a ser la red ferroviaria gallega de materializarse una serie de proyectos, que finalmente no tuvieron resultado en el territorio.

La Revolución Industrial del siglo XIX no solo supuso un aumento del desarrollo económico y la aparición del sistema capitalista liberal, así como el origen de una nueva sociedad basada principalmente en sus estatus económico. También el surgimiento de nuevas movilidades y conexiones en el espacio. La aplicación de la máquina de vapor a los diferentes transportes, principalmente al barco y al ferrocarril, no solamente hizo aumentar sus prestaciones, especialmente en capacidad de carga y velocidades máximas, también reducir la dependencia de ciertos factores externos, caso de la climatología. El economista Adam Smith (1776) ya citaba la importancia de un progreso de los medios de transportes en el desarrollo socioeconómico de un territorio.

La importancia del ferrocarril en el siglo XIX, no solo se debe de medir como uno de los principales factores en el crecimiento económico. El alto número de trabajadores y las enormes cantidades de material (madera, acero y/o rocas) necesarias para la construcción de los nuevos trazados provocaban la creación de nuevas demandas industriales. Por otra parte, debemos de tener en cuenta la importancia del ferrocarril en la organización territorial, mediante el reforzamiento o la creación de nuevas redes de ciudades (Capel, 2007). El ferrocarril permitía el traslado de mercancías y el movimiento de personas a velocidades y tiempos no vistos hasta ese momento. Además de conseguir una nueva vertebración territorial, también su impacto en la accesibilidad espacial era desigual, y con mayor beneficio para los espacios del interior.

A diferencia de otros estados de la Europa Occidental, en España el desarrollo de canales navegables fue muy inferior por sus condiciones orográficas y climáticas. En el caso de Galicia, tan solo el último tramo del río Miño, entre la localidad de Tui (Pontevedra) y su desembocadura, se puede considerar navegable. La expansión de las nuevas líneas ferroviarias en el interior de los territorios, es decir, alejados de la costa, provocaba un mayor impacto diferencial en la accesibilidad de estos (Alegria, 1990; Gutiérrez Puebla, 1998). De ahí la importancia que este

nuevo transporte podía llegar a tener en los núcleos de población alejados de la costa y los puertos.

Al mismo tiempo, el ferrocarril no solo se convertía en una herramienta para la conexión territorial y el desarrollo económico, también en un símbolo del poder político. La evolución histórica de las infraestructuras de transporte ha sido siempre una muestra del control de los territorios, donde se muestran las relaciones de poder entre diferentes espacios (Ollivro, 2003). En un siglo XIX, caracterizado por las tensiones bélicas y el inicio de la expansión de los imperios europeos, el ferrocarril fue un elemento clave en la formación de los nacientes Estado-Nación (Rokkan, 1999). Por este modo, no es de extrañar la enorme influencia de las administraciones centrales en el desarrollo de sus propias redes ferroviarias internas (Martí Henneberg, 2013).

Esta muestra de poder se pudo comprobar en los diferentes estados europeos mediante el desarrollo de sus redes ferroviarias. Ollivro (2003) muestra una importante relación entre la forma de las redes y la organización territorial. De esta manera, en pleno nacimiento del nacionalismo contemporáneo del siglo XIX, coincide con el mayor crecimiento de las vías ferroviarias en Europa. A mayores, esto se plasmó en los propios diseños de trazado de transporte. Para abarcar el mayor espacio posible desde un único céntrico punto, las administraciones centrales dibujaron redes semejantes a la figura de una estrella. Con esto se conseguía una gran accesibilidad y una concentración de los flujos en el punto central. Este modelo es el propio de Estados con un fuerte poder político centralizado. Son ejemplos muy destacados Francia (*Estrella de Legrand*) y España. Un caso diferente de red centralizado ha sido Portugal. En el país luso se vertebró el territorio mediante dos centralidades, Lisboa al sur y Porto al norte (Alegria, 1990).

8.1. El inicio de la estructura radial ferroviaria en España

A diferencia de otros países de la Europa Occidental, la expansión del ferrocarril dentro de España se realizó de manera más tardía y con una menor cobertura territorial. La primera línea ferroviaria inaugurada en la España peninsular fue en 1848, entre los núcleos de Barcelona y Mataró (Cataluña). Bien es cierto, que tenemos que tener en cuenta que la primera línea en suelo español fue en 1837, en Cuba, entre las localidades de La Habana y Güines⁶⁰. A pesar de este tardío desarrollo, el inicio del ferrocarril en España pudo ser diferente.

En 1829, 19 años antes de la entrada en servicio de la línea Barcelona-Mataró, se otorgaba la primera concesión para la construcción de una infraestructura ferroviaria, concretamente en Andalucía. Esta tenía como objetivo la conexión entre Jerez de la Frontera y El Portal (Cádiz), para desde aquí acceder vía fluvial a la Bahía de Cádiz. El principio original de este pequeño proyecto (tan solo 5 km) era conseguir una mayor facilidad para la exportación de los vinos jerezanos (Gavira Narváez y Ventura Fernández, 2017). Se dieron más casos de demandas de concesión. Fueron varios los motivos que provocaron el retroceso del *boom* ferroviario español. Según Alcaide González (1999), la ausencia de unas directrices para la construcción y posterior

60 Hasta 1898, la isla de Cuba se encontraba bajo soberanía española.

explotación de las vías ferroviarias, así como la convulsa historia política española, fueron dos de los principales motivos. Posteriormente, la Real Orden del 31 de diciembre de 1844, se considera como la primera política referente al ferrocarril. Esta únicamente se centraría en ciertas condiciones para el montaje de nuevas líneas (Alcaide González, 1999). Por lo tanto, no existía una voluntad para la definición de los principales ejes a construir en España.

La situación muda por completo a partir de 1855. A partir de este año, se inicia un período caracterizado por un rápido avance de las líneas ferroviarias por la geografía de España. Hasta 1867, cuando se inicia la segunda fase histórica, el número de kilómetros de vías férreas construidas superaba los 5.000 (Artola Gallego et al., 1978). Para comprender esta situación, debemos de tener en cuenta la enorme importancia de la promulgación de la Ley General de Caminos de Hierro del 3 de junio de 1855. Esta ley estimulaba a las compañías privadas mediante importantes subvenciones públicas y al mismo tiempo, marcaba una serie de directrices para la formación de la totalidad de la red (Bel, 2010). La Ley de 1855 dejaba rápidamente y de manera concisa la centralidad de Madrid dentro de la nueva red. Dentro del primer capítulo, sobre la clasificación de los ferrocarriles, los dos primeros artículos hacen referencia a este hecho. El artículo 1: “los ferrocarriles se dividirán en líneas de servicio general y de servicio particular”. Mientras que el artículo 2: “entre las líneas de servicio general se clasificarán como del primer orden las que partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del reino”.

El desarrollo de una red radial tiene sus ventajas y sus inconvenientes, tanto económicamente como en la dotación y vertebración territorial. Este modelo otorga grandes ventajas al centro, ya que es donde convergen las principales líneas. En segundo lugar, desde este punto central, la accesibilidad a los extremos o cualquiera posición es bastante factible y rápida. Por lo tanto, se incrementa el dominio e influencia, tanto política como económica del centro. Al mismo tiempo, la estructura en forma arbórea es la opción más barata para la expansión de una infraestructura dentro del territorio. Esta opción fue la más proclive en aquellos países con mayores dificultades económicas y que no podían desarrollar una red más completa y conexas en el territorio (Alvarez-Palau, 2016). Si bien la estructura radial beneficia mayoritariamente al centro, esta red perjudica claramente a los espacios periféricos y a su desarrollo socioeconómico. La construcción de las infraestructuras radiales dificultó en buena medida las relaciones y movilidad, tanto interprovinciales como entre diferentes regiones (Gavira Narváez y Ventura Fernández, 2017).

La promulgación de la Ley de 1855 no solo provocó el inicio del desarrollo ferroviario en España. También el cambio en la mentalidad a la hora de construir nuevas líneas ferroviarias. Antes de iniciarse las subvenciones públicas, los pocos proyectos que existían se encontraban mayoritariamente en la periferia del Estado y partían en buena parte de la iniciativa privada. El objetivo principal era la unión de los puertos con importantes centros industriales o de consumo. Por lo tanto, existía una demanda de la actividad económica (Bel, 2010).

8.2. El tardío desarrollo del ferrocarril en Galicia.

Una de las principales características del desarrollo de la red ferroviaria en Galicia es su naturaleza tardía con respecto a las demás regiones de España. Así como, durante los primeros años de construcción en España, donde ya se encontraban materializadas las principales líneas dentro del modelo radial, en Galicia no existía aún ningún kilómetro de los nuevos caminos de hierro (Rodríguez Bugarín y Pérez, 2007). Justamente en 1873, año de la inauguración de la primera línea gallega entre Santiago de Compostela y Carril (Vilagarcía), dentro de la España peninsular ya estaban en servicio más de 5.000 kilómetros con ancho de vía ibérico (García Raya, 2006). Al mismo tiempo, Galicia fue la última región peninsular en disponer de ferrocarril, y junto a Asturias, las dos últimas en unirse a la red estatal.

La llegada del ferrocarril a Galicia se produce durante la segunda fase de expansión a nivel estatal. Esta etapa de construcción ferroviaria en España, entre 1870 y 1900, está caracterizada por el crecimiento del peso de la administración central para que se ejecutaran los proyectos. Sobre todo en aquellas regiones con una geografía poco proclive a la construcción de infraestructuras, caso especial del noroeste peninsular (Artola et al., 1978). A pesar de las ayudas económicas por parte de las administraciones públicas, las empresas privadas encargadas de la construcción siempre procuraban obtener el mayor beneficio posible. Esto se podía conseguir principalmente por dos maneras, bajos costes de construcción o/y altas expectativas de tráfico en relación con el desarrollo socioeconómico de un territorio. En el caso de Galicia, no se cumplían estas dos principales condiciones. De ahí que se tratase de un espacio poco atractivo para la dotación del ferrocarril durante los primeros años.

Son varias las cuestiones principales que podemos describir para comprender la larga espera del ferrocarril gallego. En primer lugar, la situación pre-ferroviaria de las demás infraestructuras de transporte en Galicia era de absoluta precariedad (Barreiro Gil, 2001). Esto incidía en las posibilidades de progresión y desarrollo socioeconómico de la región. Por lo tanto, un menor atractivo a posibles inversores privados del ferrocarril. La economía de la Galicia del siglo XIX se caracterizaba por un claro predominio de la agricultura de subsistencia (Veiga Alonso, 1999). Todo lo contrario a donde se estaba implantando el ferrocarril en España, zonas con importantes actividades industriales o mineras. Este hecho es lo que provoca la reivindicación del ferrocarril como la más considerable durante las décadas centrales del siglo XIX, con el fin de superar el aislamiento y poder alcanzar un mayor progreso económico (Aguilar y al., 2006).

De manera semejante, Manuel Curros Enríquez, uno de los principiantes referentes de la literatura de la lengua gallega y del *Rexurdimento*⁶¹, se hace eco de la llegada del ferrocarril a Galicia como factor de progreso económico y social. En uno de sus poemas, titulado *N'a chegada á Ourense d'a primeira locomotora*⁶² hace referencia a este hecho de la siguiente manera: *Tras de ella no vienen abades ni cleros; pero viene la abundancia y la luz y el progreso.*⁶³

Otra cuestión importante a tener en cuenta es la financiación privada. Gran parte de los costes recaían de inversores privados que a cambio obtenían una concesión de explotación

61 Movimiento de revitalización cultural durante la segunda mitad del siglo XIX en Galicia.

62 Traducción al castellano: *En la llegada a Ourense de la primera locomotora.*

63 Traducción de la versión original en lengua gallega.

comercial de la línea. La ausencia de una potente masa burguesa con carácter gallego dificultó la acumulación de capital privado, el cual podría ser destinado a la construcción de las nuevas infraestructuras. Al mismo tiempo, existía una rivalidad histórica entre los diferentes grupos de presión de los principales núcleos urbanos. Por una parte, la Galicia Norte, con base a A Coruña, y por la otra, la Galicia Sur, en torno a Vigo. Cada uno de estos grupos defendía el mejor trazado para sus intereses. Hasta el punto de no intervenir en las subvenciones públicas si el trazado no era el directo para su ciudad (Veiga Alonso, 1999). Por lo tanto, no existía un frente común para la llegada del ferrocarril a Galicia.

La ocupación demográfica del territorio también influyó en la evolución histórica del ferrocarril. El carácter rural gallego y la ausencia de una ciudad destacada a nivel demográfico es otro de los factores a tener en cuenta (Díaz Fernández, 2002). El ayuntamiento con mayor volumen en 1877 era A Coruña, con 35.718 habitantes. Seguido de Vigo (si le sumamos sus anexiones posteriores, Bouzas y Lavadores) con 34.200 habitantes. A partir de aquí, tenemos un salto, A Estrada (Pontevedra) 24.668; Santiago de Compostela, 23.629; Ferrol, 23.408 y Pontevedra, 20.140. Todos estos ayuntamientos se encuentran en las dos provincias occidentales. Las dos capitales provinciales de la Galicia Interior contaban con cifras menores, Lugo, 18.939 y Ourense solamente 13.353 (INE, 2020).

Sin duda ninguna, el principal factor histórico en la lenta evolución de las infraestructuras terrestres en Galicia, tanto ferroviarias como viarias, ha sido la geografía. No solo actuando como barrera física con el exterior, especialmente en las Sierras Orientales con León y Zamora, sino que también internamente. La superación del aislamiento de la región con respecto al conjunto del Estado siempre ha sido un importante desafío en la ingeniería civil. Esto se pudo comprobar en la década de los 1970, mediante el denominado “Plan de Accesos a Galicia” (Nárdiz Ortiz, 1991). Una cuestión que se volvió a producir 3 décadas después, donde a finales del siglo XX, entraba en servicio una de las dos principales vías de comunicación, la Autovía de las Rías Baixas (A-52). Unos años más tarde sería la inauguración de los últimos tramos de la Autovía del Noroeste (A-6). Estos hitos se ha repetido durante los últimos años con las obras de la nueva LAV entre Ourense y Zamora, las cuales han acumulado años de retraso debido a la complejidad de los largos viaductos y túneles. Así como de las inclemencias climáticas o el contexto socioeconómico (Estallido de la crisis económica en el 2008).

La complicada orografía del noroeste peninsular y las características técnicas mínimas para la dotación de las nuevas líneas (ratios de curvas y pendientes máximas) provocaba altos costes en la construcción de los nuevos trazados. Unido a las bajas expectativas de beneficio económico, hacían de Galicia una región poco atractiva para la inversión privada (Aguilar et al. 2006). De hecho, a diferencia de otras líneas radiales que tenían un trazado paralelo o semejante a la red de Caminos Reales, el caso de Galicia fue diferente. La entrada principal de estos últimos se realizaba mediante el puerto de montaña de Pedrafita do Cebreiro (Lugo). De ahí la elección por el valle encajado del río Sil desde la comarca del Bierzo (Lugo) para la entrada del nuevo medio de transporte. Nárdiz Ortiz (1992) explica que este trazado no ofrecía dudas, ya que era la única posibilidad para cumplir con los máximos de pendientes en el ferrocarril. Esta fue la única vía de conexión ferroviaria con la Meseta hasta mediados del siglo XX, gracias a la finalización de la línea entre Ourense y Zamora.

Una vez descrito los principales condicionantes para la llegada del ferrocarril a Galicia, nos adentraremos en la evolución de las líneas gallegas. Desde los primeros kilómetros hasta la finalización de la línea de vía métrica entre Ferrol y Gijón (Asturias) a mediados del siglo XX. También nos centraremos en aquellos proyectos que nunca se llegaron a realizar, pero sí que se encontraban dentro de los diversos planes estratégicos y/o leyes generales relativas al ferrocarril hasta la llegada de la democracia en 1978.

Para llevar a cabo este análisis, dividiremos en primer lugar la evolución durante el siglo XIX y el siglo XX. Esto es debido a que la mayor parte de la red se construye durante las últimas décadas del XIX. Al mismo tiempo, los inicios del siglo XX se enmarcan en una situación de convulsión política y económica en España (Dictadura de Primo de Rivera, II República, Guerra Civil 1936-1939 y la posterior instauración de la dictadura franquista). Por último, durante el análisis nos apoyaremos principalmente en aquellos documentos oficiales, en los cuales se encuentran las diferentes propuestas de nuevas líneas de servicio general. Con esto queremos centrarnos únicamente en aquellos itinerarios que llegaron a ser planificados por la administración central. Esto nos lleva, al mismo tiempo, dejar de lado posibles concesiones que se pudieron llegar a producir.

8.3. Siglo XIX, el inicio.

Como hemos anunciado anteriormente, durante las últimas décadas del siglo XIX se formaliza gran parte de la red ferroviaria actual. A lo largo de esta etapa, las 4 capitales de provincia, junto a las ciudades de Santiago de Compostela y Vigo, quedan ligadas mediante el tren. Tan solo la ciudad de Ferrol queda desconectada de la nueva red de transporte. Durante este tiempo, el objetivo principal fue la conexión de los dos principales puertos, A Coruña y Vigo, con la Meseta. A pesar de que los nuevos trazados estaban diseñados desde una visión y beneficio estatal. Al mismo tiempo, existía una preocupación para que estas líneas pudiesen vertebrar una parte importante de la geografía gallega (Díaz Fernández, 2002). Para llevar a cabo la evaluación en este período, nos centraremos primordialmente en las dos principales líneas, A Coruña-Lugo-Palencia y Vigo-Ourense-Monforte. Estas dos son las que canalizaron el tráfico ferroviario del norte y el sur de Galicia durante varias décadas hacia la Meseta.

8.3.1. Línea A Coruña-Lugo-Palencia

A pesar de no tratarse de la primera línea inaugurada en Galicia, debemos de comenzar por esta debido a la importancia estratégica que se le concedió por parte de la administración central. En 1858 se abrió la subasta de su construcción mediante ley, lo que otorgaba al mismo tiempo un reconocimiento oficial y la aparición de Galicia dentro de los objetivos de expansión del ferrocarril (Veiga Alonso, 1998). Esta línea tiene su origen tres años antes, en 1855, donde se le concedía a varios comerciantes coruñeses el estudio de su potencial trazado. Esta tenía como denominación Valladolid-A Coruña (Revista de Obras Públicas, 1857). En este estudio ya se estipulaba una breve descripción del trazado y las localidades más importantes que atravesaría. Al mismo tiempo, se reconocía la posibilidad de establecer ramales o apéndices del itinerario principal hacia Ferrol y Vigo vía Ourense.

A pesar del enorme entusiasmo, los inicios para su construcción fueron complicados, en buena parte por los motivos que atrás hemos mencionado. En su primera subasta pública en 1859, esta quedó totalmente desierta. Uno de los principales inconvenientes era la baja aportación de las arcas públicas, de tan solo un 38% del presupuesto total. Posteriormente, se elevó hasta suponer la mitad de los costes con el fin de conseguir mayor atractivo (Veiga Alonso, 1999). No fue hasta 1864, cuando los tramos gallegos del proyecto consiguieron un constructor. En esta ocasión sería la Compañía del Noroeste. A diferencia de los tramos en suelo gallego, las obras avanzaron con mayor rapidez en Castilla-León debido a que fueron adjudicados con anterioridad gracias a sus mayores facilidades de construcción. De ahí que el ferrocarril llegase a la localidad de Brañuelas (León) en 1868 (García Raya, 2006). A escasos kilómetros del puerto del Manzanal.

En Galicia, las obras comenzaron desde la ciudad de A Coruña hasta Lugo. Un total de 115 kilómetros inaugurados en 1875 (García Raya, 2006). Por lo tanto, estamos ante el segundo tramo ferroviario en servicio en Galicia. Luego, se finalizaría el trazado hasta Oural (Lugo). Debido a sucesivas prórrogas y posibles escándalos financieros, la administración pública tuvo que intervenir en la construcción, retirando la concesión a la empresa responsable. Posteriormente, el permiso fue para la sociedad *Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León* (Veiga Alonso, 1999). Esta misma fue la encargada de rematar el tramo más complicado, entre Toral de los Vados (León) y Oural en 1883. De esta manera, se daba por finalizada la primera conexión ferroviaria entre Galicia y Madrid de manera directa, 25 años después de su concesión. Este hecho permitió el enlace entre los dos puntos extremos en viajes de 24 horas, cuando las diligencias realizaban este mismo trayecto en 5 días y medio (Nárdiz Ortiz, 1992). Con esta reducción podemos imaginar la vital importancia que se le otorgaba al ferrocarril en el siglo XIX como motor de desarrollo socioeconómico.

La línea entre A Coruña y Palencia no solo permitió establecer la primera salida hacia el exterior mediante el revolucionario ferrocarril. Al mismo tiempo, una serie importante de núcleos de población de Galicia entraban a formar parte de la nueva red. Estos son los casos de Betanzos (A Coruña), Sarria, Monforte de Lemos y Quiroga (Lugo); A Rúa y O Barco de Valdeorras (Ourense).

8.3.2. Línea Vigo-Ourense-Monforte

Esta segunda línea, entendiéndola como un apéndice de la anterior, permitió establecer la conexión entre la ciudad olívica y su puerto con la Meseta, mediante la salida central por el valle del río Sil. No solo Vigo, también parte de los núcleos de población, principalmente del sur de la provincia de Pontevedra, casos de Redondela, O Porriño o Tui, quedarían vertebrados por la nueva infraestructura, lo mismo con otras localidades de la provincia de Ourense, caso de Ribadavia.

Al igual que aconteció con la anterior línea, esta también tuvo que ser concedida por tramos diferenciados. En primer lugar, el comprendido entre Vigo y Ourense, y en segundo, el enlace necesario entre esta última ciudad y Monforte de Lemos, donde se uniría a la anteriormente analizada A Coruña-Palencia. El hecho de que el primer nodo ferroviario en Galicia se asentara en la capital de Lemos, provocó un fuerte desarrollo socioeconómico ligado al

ferrocarril, al igual que otras localidades peninsulares como Miranda del Ebro (Burgos) o Alcázar de San Juan (Ciudad Real) (Capel, 2007). Hasta 1958, se trató del único nodo ferroviario gallego que centralizaba las conexiones con la Meseta. Esto llevó además a ser una de las principales localizaciones de los talleres de la empresa pública RENFE.

A diferencia del tramo entre A Coruña y Lugo, donde los más de 100 kilómetros de vías ferroviarias entraron en servicio al mismo tiempo, entre Ourense y Vigo fueron varios los trechos que se inauguraban sucesivamente. Así es como el primer tramo, de más de 30 kilómetros, fue el comprendido entre la ciudad olívica y el núcleo de Guillarei (Tui) en 1878. Meses después fueron entrando en servicio otros más, hasta la finalización en 1881 de los 124,80 kilómetros. Es decir, 6 años después, otras dos ciudades gallegas estaban conectadas mediante el ferrocarril.

Se da la coincidencia de que al mismo tiempo que se construía esta nueva línea, paralela al río Miño, el ferrocarril llegaba a ciertas localidades norteñas de Portugal. Los casos más destacados son Caminha en 1878 y Valença do Minho en 1882 (Comboios de Portugal, 2020). La corta distancia entre la línea gallega y la portuguesa daba la oportunidad de viajar hasta Madrid vía Lisboa en ferrocarril, realizando tan solo un trasbordo cruzando el río Miño en barca. El viaje podía durar más de dos días (Aguilar y alt., 2006). Este hecho se pudo dar durante un breve período de tiempo, ya que en 1888 se completaba el ramal entre Monforte y Ourense. Esto originaba un enlace de manera directa mediante los caminos de hierro entre Vigo y la capital estatal.

En el Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles presentado en 1864 (Revista Obras Públicas, 1864) se exponía la posibilidad de mudar el itinerario entre Ourense y la línea A Coruña-Palencia. En este caso, se alejaría de Monforte acortando el trayecto entre Madrid y Vigo en unos 20 kilómetros aproximadamente. De realizarse esta variante, la capital de Lemos no se convertiría en un importante cruce de caminos. Al mismo tiempo, el prejuicio que ocasionaba a las relaciones entre A Coruña y Vigo, se compensaba con una nueva propuesta entre estas dos. Finalmente, como se recoge en el dicho anteproyecto, la conexión entre Ourense y Monforte aún no estaba en concesión y se necesitaría un nuevo estudio en el terreno.

Por último, debemos de hacer mención a dos pequeñas cuestiones importantes. En primer lugar, el problema de la intermodalidad que se produjo en Vigo entre el puerto y el ferrocarril. Siendo el comercio marítimo uno de los principales argumentos para la construcción de las líneas ferroviarias en Galicia, el puerto vigués tuvo que esperar hasta 1898 para disponer del tren en sus instalaciones (Aguilar y al., 2006). Después, es la conexión internacional con Portugal. Como hemos descrito en párrafos anteriores, el ferrocarril llegaba también, y al mismo tiempo, por la margen izquierda del Río Miño. Esto originó la construcción de un puente internacional entre Tui y Valença do Minho inaugurado en 1886. Desde este año, hasta la actualidad ha sido la única conexión ferroviaria entre Galicia y Portugal.

8.3.3. Santiago-Carril (Vilagarcía de Arousa)

A diferencia de las dos anteriores, la importancia de la línea ferroviaria entre la antigua estación de Cornes (Conxo-Santiago) (ver figura 40) y el puerto de Carril no viene solamente por

tratarse de la primera infraestructura de esta tipología en Galicia. También por su concepción y teórico objetivo. A diferencia de las dos posteriores, y en un momento coyuntural donde se premiaban las conexiones entre Madrid y las diferentes ciudades costeras y/o fronteras, esta infraestructura rompía con la tendencia general del modelo radial establecido desde la Ley de 1855. En esta línea, el objetivo principal era la conexión de la ciudad de Santiago con un puerto marítimo. En un principio, se planificó hasta la localidad de Pontecesures (Pontevedra) pero debido al poco calado de sus muelles, se decidió ampliar la línea hasta Carril, núcleo vecino de Vilagarcía de Arousa. De esta manera, se puede ver un claro ejemplo de la fuerte relación entre los puertos y el ferrocarril, donde puede existir un doble motivo. Por una parte, la expansión de la influencia hacia el interior por parte de los puertos y en segundo lugar, aquellas ciudades interiores que procuraban una salida marítima vía ferrocarril para aumentar sus relaciones comerciales (Álvarez-Palau, 2016). En el caso de Santiago se trata principalmente del segundo motivo. Por último, esta línea tenía una longitud de 41 kilómetros.



Figura 40 – Antigua estación de Cornes (Conxo-Santiago).

Fuente: Portal Compostela Verde (Concello de Santiago de Compostela).

8.3.4. Redondela-Pontevedra-Carril

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Pontevedra se mostraba por primera vez en el Anteproyecto de 1864. En este documento se instaba la importancia para la construcción del ferrocarril durante los próximos años a la última capital de provincia sin disponer (o en proyecto) del nuevo medio de transporte. Para llegar al núcleo de Pontevedra se previa la dotación de un ramal desde Redondela que permitiese conectarse a la línea entre Vigo y Ourense. Posteriormente, tanto en la Ley de Bases de Ferrocarriles del 2 de julio de 1870 como en la Ley

General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877⁶⁴, aparecía con la denominación de “Redondela a Marín, pasando por Pontevedra”. Al igual que en los casos anteriores, se marcaba de nuevo la importancia de la conexión ferroviaria con los puertos. En este caso, se dilató bastante más en el tiempo, ya que el tren llegó a la localidad de Marín en el 2002 (Díaz Paredes, 2002). Finalmente, Pontevedra quedó conectada a la red en 1884 mediante un trazado de tan solo 19 kilómetros (García Raya, 2006).

El último tramo ferroviario que entró en servicio durante el siglo XIX fue la conexión entre Carril y Pontevedra en 1899 (ver figura 41). De esta manera, la primera línea gallega dejaba de estar aislada y pasaba a formar parte de la red estatal. Este tramo estuvo lleno de polémica por la definición de los trazados (Nárdiz Ortiz, 1992).

8.3.5. Proyectos que se plantearon durante el XIX

Después de analizar las diferentes líneas construidas durante el siglo XIX, debemos de realizar lo mismo con aquellos proyectos que se llegaron a plantear al mismo tiempo durante este período. Para esto, nos centramos exclusivamente en aquellos que fueron recogidos en los principales documentos y leyes, casos del Anteproyecto de 1864, la Ley de 1870 y la Ley General de 1877 (Bravo, 1891). Por otra parte, a pesar de que el desarrollo de los llamados *ferrocarriles secundarios* comienza a finales de la década de los 1890, mediante el inicio de un estudio y la presentación de un anteproyecto, no es hasta 1904 cuando se desarrolla el primer plan destinado a esta tipología de vía.

Dentro de los proyectos que se llegaron a plantear, pero que finalmente se construyeron durante el siglo XX son los dos siguientes, el ramal de Ferrol con Betanzos y la conexión A Coruña-Santiago. Estos dos ya estaban presentes en el Anteproyecto de 1864. En el caso de la última, se planteaba la unión con la línea A Coruña-Palencia en el ayuntamiento de Cambre. En cuanto al ramal de Ferrol, se trataba de conectar su importante puerto, una de las principales sedes de la armada española, con la red general de ferrocarriles.

Por último, un proyecto que se llegó a incluir entre las diferentes leyes para su concesión como servicio general era la línea entre la ciudad de Lugo y la localidad de Ribadeo, en el norte de la provincia. Esta hipotética línea permitiría comunicar directamente la comarca lucense de A Mariña con su capital provincial.

64 Con respecto a la legislación mostrada, la Ley de 1870 se trataba de autorización al gobierno para que pudiese otorgar mediante subastas diferentes concesiones. Mientras que la Ley de 1877, introducía por primera vez un plan general (Olmedo Gaya, 2001).

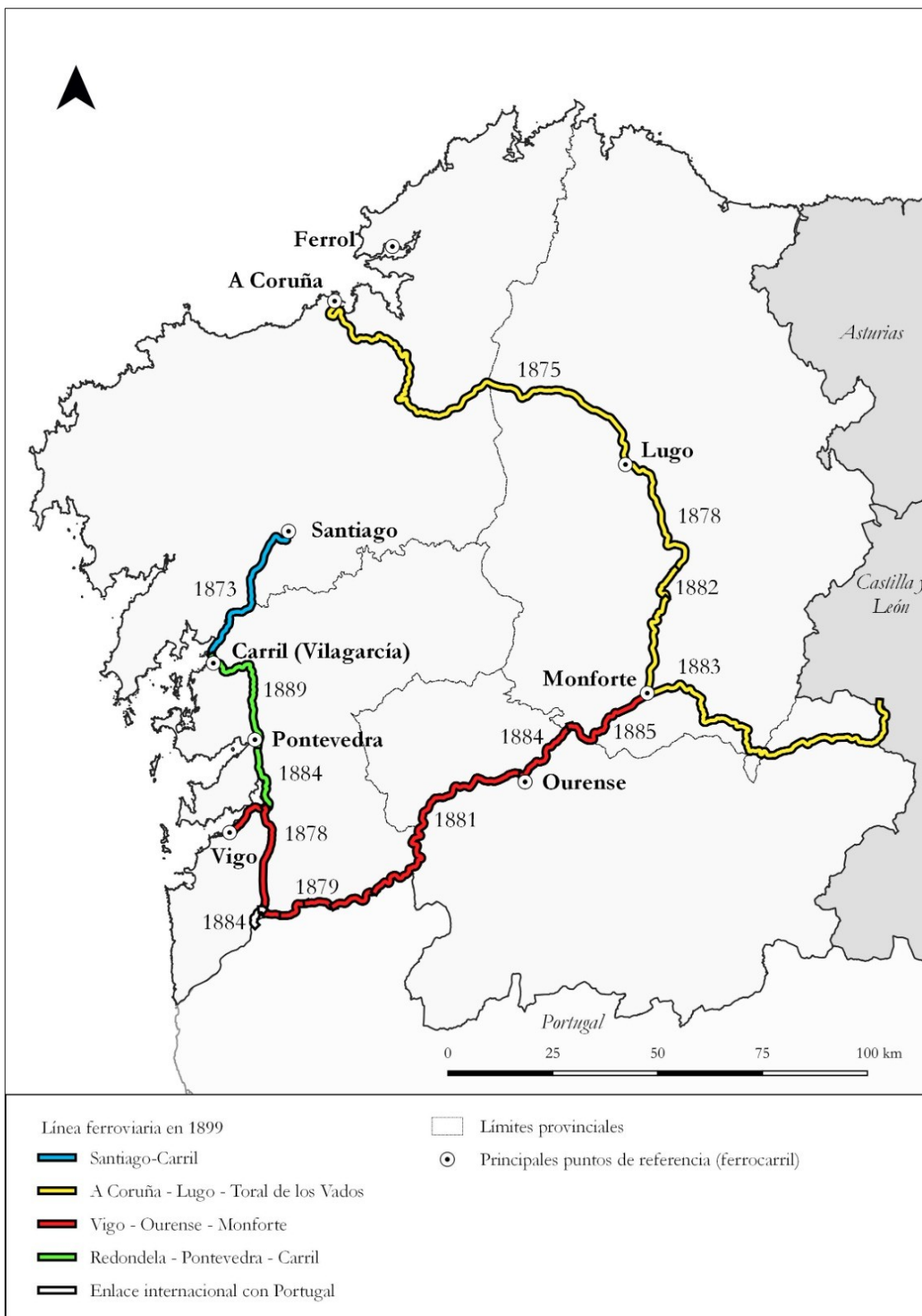


Figura 41 – Red ferroviaria de Galicia en 1899 y año de inauguración de los tramos.

Elaboración propia. Fuente de información: García Raya 2006

8.3.6. Conclusiones del Siglo XIX

Después de más de 25 años de continuas obras, la red ferroviaria llegaba en el siglo XIX a casi todos los principales núcleos urbanos de Galicia, tan solo restaba por materializarse la conexión con Ferrol. Por lo tanto, se puede decir que se cumplieron los primeros objetivos marcados desde la administración central. En este caso, la unión mediante el ferrocarril de los principales puertos y capitales provinciales con la capital estatal, Madrid. A pesar de los grandes avances, sobre todo teniendo en cuenta las dificultades orográficas del noroeste peninsular, dentro de la actual Galicia seguían existiendo una serie de lagunas en materia de vertebración territorial. Las demandas de las conexiones internas, caso principal de la unión entre A Coruña y Vigo, el norte con el sur, no fueron atendidas. Para Artola et al. (1978) los altos costes económicos en la construcción de las primeras líneas y la llegada del ferrocarril a las capitales provinciales, hizo que ya no se tuvieran más en cuenta las necesidades a nivel interno.

Sin embargo, tenemos que comprobar el lado positivo en la primera etapa del desarrollo ferroviario gallego. La construcción de estas líneas originó un proceso de vertebración en torno a los dos corredores principales. Estos disponían de una orientación oeste-este y provocaron un mayor y mejor comunicación entre A Coruña y Lugo en el norte, y en el sur entre Vigo y Ourense. Este proceso se puede decir que es muy semejante al que provocaron en la década de los 1990 las dos autovías de conexión con la Meseta, tal y como describe Pazos Otón (2015).

Finalmente, en 1899 había un total de 510,507 kilómetros de vías ferroviarias en servicio (García Raya, 2006). Una peculiaridad de Galicia, es que durante esta etapa todas las líneas construidas eran de ancho ibérico, en un momento donde comenzaba el inicio de la red de ancho métrico.

8.4. Siglo XX

El nuevo siglo supone la finalización de una serie de tramos ferroviarios que se venían demandando dentro de Galicia a lo largo de las últimas décadas del XIX. Estas nuevas construcciones, al igual que las anteriores, tenían diferentes motivos, los cuales podemos dividir en dos. En primer lugar, aquellas líneas que tenían como finalidad la vertebración o incorporación de aquellos espacios que quedaron al margen de la primera expansión ferroviaria. Este es el caso de la ciudad de Ferrol en 1913 o la conexión entre A Coruña y Santiago en 1943. Por otra parte, y en segundo punto, las que tenían como objetivo la conexión con el exterior de Galicia. Dentro de este último grupo nos encontramos con la entrada en servicio del demandado *directo vía Zamora* desde Ourense, o la única vía de ancho métrico en funcionamiento en la actualidad en Galicia, entre Ferrol y Gijón (Asturias) por el norte de la comunidad autónoma.

A mayores, el siglo XX trae consigo un mayor protagonismo de la administración pública dentro del ferrocarril, tanto en su construcción como en su gestión. La nacionalización de las empresas privadas y el nacimiento de RENFE en 1941 supone el inicio del control total del ferrocarril de ancho ibérico por parte del poder público⁶⁵. Al mismo tiempo, las primeras décadas

⁶⁵ Las líneas de ancho métrico quedaron al margen de RENFE y en manos de pequeñas empresas privadas, hasta su nacionalización en la antigua FEVE.

del siglo XX están caracterizadas por el intento por parte de la administración central para la expansión y construcción de los llamados ferrocarriles secundarios o económicos. De esta manera, se iniciaron una serie de proyectos, tanto a nivel estatal como desde Galicia, para la definición de posibles trazados y su posterior construcción.

8.4.1. Ferrol-Betanzos.

El conocido como *Ramalillo* por su corta distancia, tan solo 42 kilómetros, ya estaba dentro de los planes de expansión en el siglo XIX. En el propio estudio realizado para el ferrocarril entre A Coruña y Palencia ya se dejaba constancia la posibilidad de expandir un apéndice hasta la ciudad departamental. Esta línea permitió la unión de Ferrol a la red ferroviaria, siendo la última de las 7 ciudades gallegas en hacerlo. La infraestructura lineal parte de la villa de Betanzos, donde se une a la mencionada A Coruña-Palencia, hacia al norte bordeando el mar, atravesando importantes núcleos como Pontedeume.

El motivo principal para la construcción de esta línea vino dado por la importancia de Ferrol como sede de la armada española. Por lo tanto, era vital la llegada del ferrocarril. El hecho de ser una importante plaza del ejército dio pie a un futuro proyecto para su conexión con la ciudad de Oviedo (Asturias), donde se encontraba una fábrica de armas. Otra peculiaridad de esta línea es el hecho de que fue la primera de toda España donde su construcción fue llevada a cabo por la propia administración pública. A diferencia de las anteriores, donde se realizaban subastas públicas para otorgar la concesión a una empresa privada.

8.4.2. A Coruña-Ourense-Zamora

Esta línea posiblemente se trate de la más importante de la red ferroviaria gallega. No solo por su importancia vertebradora a nivel gallego, ya que permitió la unión de A Coruña con Santiago de Compostela y posteriormente la creación de un nuevo eje interior, entre Ourense y la actual capital autonómica. También por la conexión con el exterior hacia la Meseta mediante la salida sur vía Zamora. El trazado de este último tramo se trata del recorrido más rápido, tanto en kilómetros como en tiempo, entre Galicia y Madrid, de ahí las reiteradas demandas para su construcción.

Esta línea fue una de las que se incluyeron en el “Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción” de 1926 (Gaceta de Madrid, 1926). Un plan más conocido por el sobrenombre de *Plan Guadalborce*, ya que este se trata del ministro de Fomento por aquel entonces. Este documento se estableció durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930). En total se recogían 16 nuevas líneas a construir en territorio español. La crisis económica de 1929 y el cambio de régimen político en 1931, con la instauración de la II República Española, provocaron la paralización de las obras que estaban en ese momento en construcción. Un hecho que ocasionó un efímero conflicto político en Galicia. Dicha paralización fue el detonante para la proclamación de la I República de Galicia en 1931. Un episodio que tuvo la corta duración de un día.

Durante el breve período democrático de la II República Española, el diputado gallego en las Cortes Generales de Madrid, Alfonso Daniel Rodríguez Castelao⁶⁶, situaba el tardío y pobre desarrollo del ferrocarril de Galicia como uno de los principales problemas de la región. En una de sus intervenciones en las Cortes, no solo apelaba a la necesidad de esta conexión directa por su carácter gallego, también por el beneficio a una escala estatal.

Si se advierte que España es una avanzada de Europa en el Atlántico y si los puertos gallegos tienen una situación de privilegio para ser el nexo de unión entre América y Europa, resulta imperdonable no haberlos dotado de comunicaciones rápidas y de todos los elementos que necesitan para cumplir su misión; y si se advierte que Galicia está unida al resto de España y de Europa por una línea tortuosa, absurda e irracional, entonces el asombro tiene que convertirse en indignación.

Alfonso Daniel Rodríguez Castelao (diputado del Partido Galeguista) 23-5-1933, Cortes Generales de Madrid

En este debate parlamentario, del 23 de mayo de 1933, no solo se centraba en el potencial de los puertos gallegos por su situación en el Atlántico. Una cuestión que se repite en la actualidad, ante la ausencia de conexiones ferroviarias en los principales puertos gallegos. También defendió la necesidad de la salida directa por el recorte considerable de kilómetros. En este caso, Castelao llega a explicar que, en ciertas ocasiones, el transporte de mercancías entre Castilla y Galicia era más barato mediante Portugal que por líneas españolas.

Como las regiones a que ha de servir de enlace el ferrocarril gallego son de producción complementaria, huelga señalar la importancia que nosotros le concedemos, sobre todo después de haber visto muchas veces cómo las harinas de Castilla llegaban a Galicia por las líneas portuguesas, porque los acortamientos de recorrido compensaban con creces los inconvenientes aduaneros.

Alfonso Daniel Rodríguez Castelao (diputado del Partido Galeguista) 23-5-1933, Cortes Generales de Madrid

A la hora de analizar la construcción e historia de esta línea, debemos de dividirla al igual que hicimos en otras anteriores en dos importantes tramos. De inicio, el comprendido entre A Coruña y Santiago, para después centrarnos especialmente en el restante Santiago-Ourense-Zamora. A diferencia de este último, el tramo que, en la actualidad forma parte del Eje Atlántico de Alta Velocidad, ya estaba incluido en el Anteproyecto de 1864. Más tarde, ya en el siglo XX, el “Plan de Ferrocarriles Secundarios” de 1904 establecía diferentes trazados entre estas dos ciudades, pero ninguno de manera directa. A Coruña y Santiago quedaron unidas mediante el ferrocarril en 1943. De este modo, ya era posible realizar un viaje en tren por la fachada occidental atlántica de la Península Ibérica, desde Ferrol hasta Lisboa, continuando hasta la región lusa de Algarve.

A pesar de que el tramo entre A Coruña y Santiago se encuentre dentro del EUA (Pazos Otón, 2003b), es el que cuenta con una menor densidad demográfica y un número reducido de núcleos urbanos destacados (Lois González, 2004b). Al mismo tiempo, el trazado de esta línea no

66 Considerado para el nacionalismo gallego actual uno de sus principal referentes.

tuvo un carácter plenamente vertebrador. Varias de las estaciones se encontraban a cierta distancia con respecto a los núcleos de población que hacían referencia. El caso a destacar es de la antigua estación de Ordes-Pontraga, situada a aproximadamente 5 kilómetros del núcleo urbano. Se puede decir que hubo una mayor preferencia por la conexión entre los puntos extremos que en los intermedios. Esto provocó una situación muy semejante a los efectos inducidos en el espacio por las nuevas líneas y servicios de alta velocidad del siglo XXI (Fariña Tojo et al., 2000; Gutiérrez Puebla, 2004).

La idea de una salida directa por el sur de Galicia hacia la Meseta fue una de las principales reivindicaciones de los principales actores socioeconómicos a finales del siglo XIX y principios del XX. De hecho, tal y como explica Blanco Casal (2006), la definición de los trazados entre Ourense y Zamora fue un largo conflicto de intereses, entre aquellos que proponían la variante directa atravesando el Macizo Central Ourenseño y los que defendían un trazado por el sur de la provincia ourensana. Este podría ser un importante elemento vertebrador para importantes villas, casos de Xinzo de Limia o Verín. Esta segunda posibilidad abría una posible nueva conexión entre Galicia y Portugal. En la localidad transfronteriza de Chaves (Portugal) finalizaba la denominada *Linha do Corgo* de vía métrica, inaugurada en 1921 (ver figura 42).

Los primeros estudios para la construcción de esta línea se dan al mismo tiempo que los realizados entre A Coruña y Palencia. Prueba de ello se puede comprobar en los archivos digitales de la Gaceta de Madrid tal y como explica Aguilar y al. (2006). Un ejemplo de esto, en el número 1682 del 13 de agosto de 1857 aparecía la siguiente referencia al estudio:

Se hayan muy adelantados los trabajos del proyecto del ferrocarril de Zamora a Vigo. El joven y aventajado Ingeniero Sr. Gutiérrez Calleja y los dignos auxiliares que le acompañan, con un celo que les distingue, proceden en el estudio con suma actividad. Faro. (Gaceta de Madrid, 1857, n.º 1682, p. 3).

Este proyecto cayó en el olvido después de que se aprobase, por ley, la concesión como principal vía de conexión entre Galicia y la Meseta de la línea A Coruña-Palencia en 1858. Años después, de nuevo, un equipo de ingenieros volvían a estudiar este ramal, donde mostraban que las dificultades técnicas y la baja demografía eran un claro impedimento para la construcción. Este era el motivo de los técnicos en el Anteproyecto de 1864:

Con una longitud de 323 kilómetros, en los que hay que vencer dificultades enormísimas, atraviesa entre Zamora y Ourense una comarca donde no se encuentra una sola población que llegue a dos mil almas. Su interés está reducido, por lo tanto, al acortamiento de la comunicación entre Madrid y Vigo, y este acortamiento, construido que sea el trozo de Zamora a Astorga, y modificado el empalme del ramal de Vigo en la línea de A Coruña, no llegará a 20 kilómetros, cantidad insignificante que no merece la construcción de 323 kilómetros que quizá serán los más difíciles de España, incluyendo los de la bajada del puerto de Pajares en el ferrocarril de Asturias (Revista de Obras Públicas, 1864, n.º 18, p. 213).



Figura 42 – Estación ferroviaria de Chaves (Portugal) en la actualidad.

Fuente: Varela Cornado (2017)

La recuperación del proyecto de la salida sur de Galicia volvió a finales del siglo XIX, gracias a los sucesivos proyectos que se realizaron para los ferrocarriles secundarios. En primer lugar, en el Anteproyecto propuesto por la Comisión de Ferrocarriles Secundarios de 1893 (Cambó y Batlle, 1918), las planeadas vías métricas llegarían a este espacio, pero sin concretarse una unión entre Castilla y Galicia. Por una parte, se planteaba una nueva construcción entre Ourense y Verín, pasando por Xinzo de Limia. Mientras que en Zamora se proyectaba entre Benavente y Puebla de Sanabria. Es decir, tan solo restaría el espacio comprendido entre Verín y Puebla de Sanabria, no recogido en este primer documento. Más tarde, en la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1904, especialmente en su apéndice de 1905, ya aparece la unión mediante el ferrocarril entre Verín y Puebla de Sanabria. En este caso se recogía el siguiente proyecto de 88 kilómetros, “de Verín a Puebla de Sanabria por San Juan de Laza”. A pesar de tratarse de vías de ancho métrico, en el 1912 se recogía su conversión a ancho ibérico (Gaceta de Madrid, 1912).

Tras la presentación de estas hipotéticas líneas a construir, en 1916, el ingeniero Isidro Rodríguez Zarracina presentaba un estudio personal para la construcción de una línea ferroviaria que dispondría de un trazado muy semejante a los presentados. El informe de título, *El ferrocarril directo de Valladolid a Vigo y las comunicaciones con Galicia* (Rodríguez Zarracina, 1916) realizaba críticas a la enorme oposición que se producía en torno a la construcción de la salida directa de

Galicia con la Meseta. Del mismo modo, argumentaba la insuficiencia de la única conexión de Galicia con el resto del Estado mediante el valle del río Sil o los proyectos por parte de la Administración Central en forma de ferrocarriles complementarios y secundarios. El trazado propuesto por el ingeniero también incluía nuevas variantes en Galicia (ver figura 43).

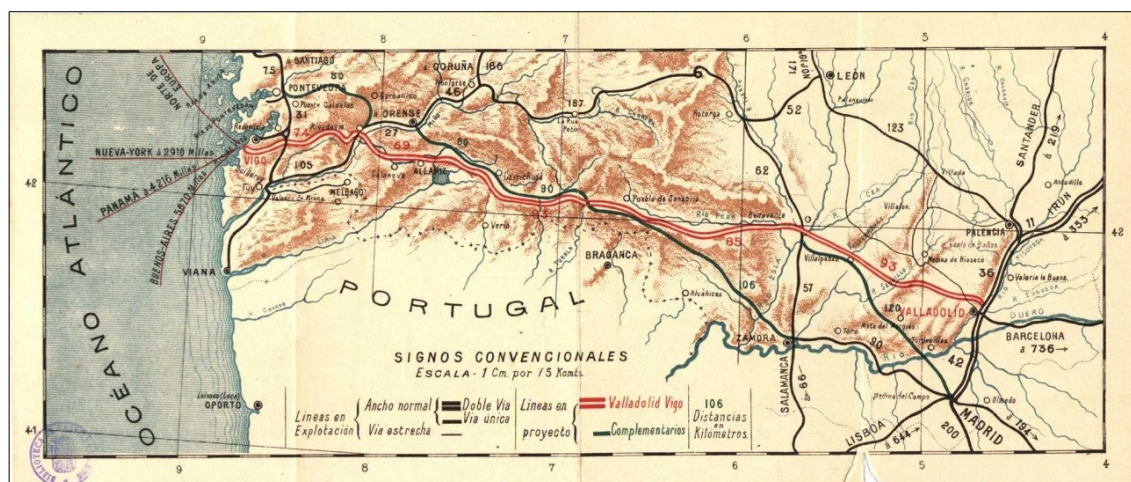


Figura 43 – Trazado del proyecto Vigo-Valladolid.

Fuente de información: Rodríguez (1916) – CCO 1.0 Universal (CCO 1.0)

A mayores, se proponía la construcción de un nuevo trazado entre Vigo y la localidad ourensana de Ribadavia, de manera directa, para de esta manera, evitar el recorrido paralelo al Río Miño. Otra cuestión a destacar es que esta propuesta personal no tenía en cuenta la ciudad de Ourense, tal y como se puede comprobar en el plano superior.

Finalmente, la aprobación del Plan Urgente de 1926 abrió la puerta a la definitiva construcción de la nueva línea entre A Coruña y Zamora, pasando por las ciudades de Santiago y Ourense. El tramo más complicado, en la frontera entre las comunidades autónomas de Galicia y Castilla y León, requirió de largos túneles, entre ellos el de Padornelo (Zamora) con hasta 6 kilómetros de longitud, uno de los más largos en servicio dentro de la red convencional española. Al mismo tiempo, el hecho de que la mayor parte de las obras se realizasen durante la dictadura franquista provocó el uso de presos republicanos en su construcción (Cid Fernández, 2005). Finalmente, en el largo debate producido por sus trazados, una vez entrada las vías en Galicia, se saldó con la construcción por el Macizo Ourensano. De esta manera, se perdió la posibilidad de vertebrar el sur de la provincia de Ourense, con unas tasas de densidad demográfica mayores.

Esta línea se finalizaría en dos años consecutivos, el tramo entre O Carballiño (Ourense) y Puebla de Sanabria en 1957, mientras que el restante hasta la capital gallega un año después, en 1958. De esta manera, tanto las dos principales ciudades de Galicia, A Coruña y Vigo, disponían de una conexión más directa con la capital estatal. Este momento coincide con la progresiva pérdida de protagonismo de la localidad de Monforte de Lemos dentro de la red ferroviaria gallega, al canalizar buena parte de los tráficos con el exterior por Ourense.

8.4.3. Ferrol - Ribadeo - Gijón

A diferencia de las anteriores líneas construidas y en servicio en la actualidad en Galicia, esta es la única cuyo ancho de vía es el métrico (1.000 mm). A pesar de que su objetivo original era la conexión del puerto de Ferrol, importante base de la armada española, con la ciudad de Oviedo, donde se encontraba una fábrica de armas. Por lo tanto, una conexión en clave militar o de defensa. Al mismo tiempo, permitió establecer una infraestructura vertebradora por todo el norte de las provincias de A Coruña y Lugo. De esta manera, y al igual que las anteriores líneas construidas en Galicia, su planificación tiene un componente suprarregional, pero acaba marcando el desarrollo y crecimiento de aquellas localidades adheridas a la nueva red de transporte. En este caso es de destacar que permitió la constitución de un nexo entre los principales núcleos de población de este espacio gallego. Son los casos de Ferrol, Narón y Ortigueira en la provincia de A Coruña y Viveiro, Burela, Foz y Ribadeo en la provincia de Lugo. Cabe destacar, en estas últimas localidades de la Mariña lucense, la importancia del tren como factor clave para el desarrollo de un continuo urbano costero.

Aunque Gómez Martínez (1999) y Fernández Díaz (2006) sitúan el origen de esta infraestructura en la Ley de 1877, una de las primeras referencias que hemos encontrado es en el *Plan Propuesto por la Comisión de Ferrocarriles secundarios en su informe definitivo de 9 de junio de 1893* (Cambó y Batlle et al., 1918) con la denominación de *Ferrol a Santa Marta de Ortigueira, Viveiro, Ribadeo, Pravia y Trubia, con ramal a Cudillero* y una longitud total de 230 kilómetros. Estas comisiones eran encargadas de proponer diferentes líneas que se podrían construir dentro de la geografía de España a modo de directrices. Otra cuestión a tener en cuenta, y como veremos en el apartado relativo a los ferrocarriles secundarios, es la normativa y legislación relativa a esta tipología de transporte ferroviario. Durante las últimas dos décadas del siglo XIX se llevaron a cabo diferentes reales decretos, órdenes legislativas o la creación de comisiones para su estudio, pero no fue hasta 1904 cuando se presentó la primera ley dedicada exclusivamente a los ferrocarriles secundarios. En este último plan, en su apéndice, aparecen los siguientes tramos que conforman la totalidad de la línea a estudiar, *De Ferrol por Santa María de Ortigueira al Barquero, 70 km; Del Barquero por Viveiro a Ribadeo, 74 km; De Ribadeo a Pravia, 106 km; De Pravia a Gijón, 40 km.*

Al igual que las demás líneas gallegas, esta no escapó de los largos tiempos de construcción y, por lo tanto, continuos retrasos para su inauguración y entrada en servicio. De hecho, la inauguración de los tramos gallegos se produjo a lo largo de la década de los 1960. Este hecho coincide con un período de crecimiento económico en España y un cambio en los patrones de movilidad de la población a causa de una progresiva universalización del vehículo privado. El último tramo finalizado de esta línea fue en Asturias, entre Vegadeo y Luarca, en 1972. De esta manera, se materializaba la cuarta conexión ferroviaria con el exterior de Galicia. Para Díaz Fernández (2006) este momento se considera como la finalización de la red ferroviaria convencional gallega, produciéndose con casi 20 años de retraso con respecto a otras regiones del Estado Español.

Debemos de tener en cuenta que a pesar de su importancia, sobre todo en la área de Ferrol, donde se comercializan los únicos servicios de cercanías de Galicia, y su papel vertebrador en la Mariña Lucense. Las características técnicas de esta línea, principalmente su ancho de vía métrico, a diferencia del ibérico, provocan un aislamiento con respecto a la red ferroviaria gallega.

8.4.4. Ribadeo-Villaodrid (Lugo)

A diferencia de las demás líneas ferroviarias que hemos analizado, esta es la única que se llegó a construir, estuvo en servicio durante varias décadas y posteriormente se desmanteló por completo. De ahí que sea la menos conocida, y muchas veces olvidada. Esta infraestructura ferroviaria conectaba el puerto de Ribadeo (Lugo) con las explotaciones mineras y hornos del ayuntamiento de Pontenova (Lugo). De hecho, en las proximidades de Ribadeo, se puede comprobar actualmente la estructura metálica del antiguo cargadero. Esta servía para la descarga de manera directa en el barco desde el ferrocarril. Esta línea tenía tan solo 33 kilómetros. Aunque empezó solamente para el transporte de mercancías, posteriormente se compatibilizaba con el transporte de viajeros. Finalmente, esta línea se clausuró en 1965⁶⁷. En la actualidad, los restos de su trazado fueron reconvertidos en la primera vía verde de Galicia.

8.4.5. La posible red de ferrocarriles secundarios en Galicia.

En los anteriores apartados hemos analizado la evolución de las diferentes líneas ferroviarias construidas en Galicia, así como sus incidencias en la vertebración territorial. Al mismo tiempo, hemos mencionado algunos de los proyectos que se llegaron a proponer desde la administración central, caso de un ramal directo entre Lugo y Ribadeo o una hipotética conexión entre A Coruña y Santiago durante el siglo XIX. En este apartado queremos centrarnos en los planes relativos a los denominados *ferrocarriles secundarios o económicos*. Estos también son más conocidos por otro nombre en razón a su ancho, en comparación al ibérico o el UIC, *líneas de vía estrecha*. Otro concepto también empleado es el de *vía métrica* (1.000 mm) debido especialmente a ser este el ancho predominante en esta tipología de vías dentro de España.

El sobrenombre de *económicos* viene dado por sus menores costes a la hora de su construcción. Al disponer de un ancho de vía menor, sus costes son inferiores en relación con a las líneas de la red principal y de ancho ibérico. En el siglo XIX, una comisión especial se dedicó a la investigación para determinar las principales características que deberían de disponer en su potencial expansión en la Península Ibérica. Estos vieron que los escasos márgenes de viabilidad económica dependían en gran parte de la construcción. Es en este momento cuando se determina la condición general de que el ancho de vía sea inferior al ibérico (Muñoz Rubio, 2005). El calificativo de *secundarios* es por su carácter local o regional, ya que el objetivo de estas nuevas líneas era complementar la red principal, aproximando el ferrocarril a aquellos espacios donde aún no había llegado debido a los altos esfuerzos económicos que se debían de realizar (Morillas Torné, 2014). De hecho, de todas las líneas de vía métrica que hay en la actualidad en España, tan solo dos se pueden considerar de carácter supra-regional, el caso de Ferrol-Gijón y el ferrocarril de La Robla (León-Bilbao).

La primera ley relativa a los ferrocarriles secundarios se aprobó en 1904, Ley referente a los ferrocarriles secundarios. A esta le siguieron pocos años después, en 1908 y 1912, sendos nuevos referentes legislativos, pero tan solo las dos primeras presentaban su correspondiente

67 Vía Libre, 09-09-2005

plan, con las líneas establecidas que podrían obtener subvención para su construcción. Estas leyes tenían el objetivo de impulsar la expansión del ferrocarril (Olmedo Gaya, 2003). Sobre todo, en un momento donde ya se había articulado gran parte de la red ferroviaria general por toda la geografía peninsular (Artola et al., 1978).

A pesar de que hubo que esperar al siglo XX para ver la primera ley, durante los últimos años del siglo XIX, ya hubo por parte de la administración ciertos intentos para legislar y establecer un plan que marcara los principales trazados. En 1886 se nombraba la formación de una comisión para el estudio y establecimiento de una legislación, mientras que dos años después, en 1888, se presentaba el primer proyecto de ley (Cambó y Batlle et al., 1918). Este último hecho provocó, como bien explica Nárdiz Ortiz (1992), el surgimiento de numerosas peticiones para la creación de líneas secundarias. El caso más destacado en Galicia es el documento presentado por la Sociedad Económica de Amigos del País, denominado *Informe sobre la red de ferrocarriles secundarios más convenientes a la región gallega* de 1899. Realmente, en este informe se presentan cartografiadas una serie densa de líneas que prácticamente llegan a todas las comarcas de Galicia (ver figura 44). Hay que tener en cuenta que esto se trataba de una propuesta y que existían serias diferencias en los trazados según los tres actores involucrados en su redacción. Estos tres eran, Ingenieros Jefes, Comisiones Provinciales y la propia Sociedad Económica. Había casos de líneas propuestas por los primeros pero, que no era admitidos por los segundos, o viceversa. Se puede decir que este documento se trata del primero con una visión totalmente gallega para la consecución de una vertebración territorial basándose en ferrocarril.

El culmen, durante estos últimos años del siglo XIX, fue la presentación del informe elaborado por la comisión de los ferrocarriles secundarios en 1893. Este contenía, de manera breve, las líneas que se deberían de construir, así como sus distancias y costes asignados por kilómetro construido. La longitud total establecida en este plan se elevaba a 4.980 kilómetros por toda la geografía de España. Dentro de este informe aparecían una serie de líneas que afectaban internamente a Galicia. Estas eran las siguientes⁶⁸:

- De Santiago a Negreira (A Barcala) y Corcubión (Fisterra), 65 km.
- De Santiago a Lalín (Deza), Ourense, Xinzo de Lima (A Limia) y Verín (Verín) 135 km.
- De Santiago a Cambre (A Coruña), 69 km
- De Cerceda (Ordes) a Carballo (Bergantiños) y Laxe (Bergantiños) 50 km.
- De Cambre (A Coruña) a Betanzos, Pontedeume (Eume), Xubía y Ferrol 56 km.
- De Ferrol a Santa Marta de Ortigueira (Ortegal), Viveiro (A Mariña Occ.), Ribadeo (A Mariña Ori.) Pravia (Asturias) y Trubia, con ramal a Cudillero 230 km.
- De Sarria (Sarria) a Becerreá (Os Ancares), Grandas de Salimá y Vegadeo (Asturias) 140 km.

En esta proposición de plan, también se incluía una línea en la provincia de Zamora entre las localidades de Benavente y Puebla de Sanabria (Zamora) que a la larga se convertiría en la futura Zamora-Ourense, como hemos anunciado en anteriores apartados.

68 Se incluye su comarca para una mejor comprensión geográfica (ver figura 2).

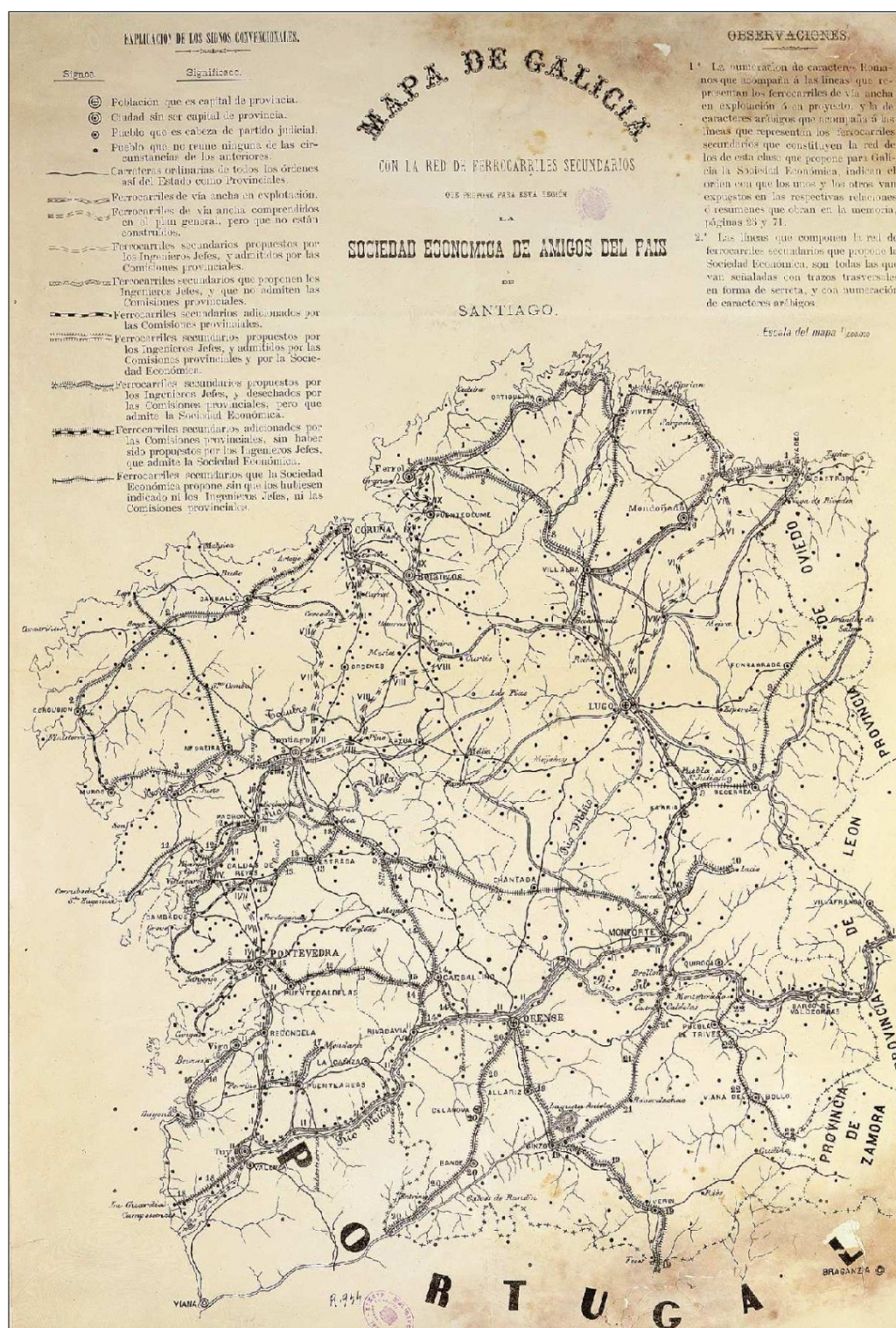


Figura 44 – Red de ferrocarriles secundarios propuestos por la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago (1899).

Fuente: Biblioteca Nacional de España - (CC BY-NC-SA 4.0).

De las siete líneas que se llegaron a proponer dentro de Galicia, varias de ellas fueron en parte substituidas posteriormente por líneas de la red general. Son los casos de Cambre a Ferrol (1913); el tramo comprendido entre Ourense y Santiago, y su continuación hasta Cambre (1958 y

1943); o la línea del Cantábrico de Ferrol a Asturias (1968). De las demás líneas proyectadas, si finalmente se llevasen a cabo, estas tendrían un impacto positivo, especialmente en las comarcas occidentales de la provincia de A Coruña. En torno a la *Costa da Morte*, con la llegada del ferrocarril a los núcleos de Laxe, vía Carballo y Corcubión. También el sur de la provincia de Ourense, ya que se dibujaba una línea entre la capital provincial y Verín. Por último, el espacio oriental de la provincia de Lugo, entre Sarria y Vegadeo (Asturias).

Como hemos anunciado anteriormente, las Leyes de 1904 y 1908, son las únicas que llegaron a presentar un plan de trazados. Dentro de Galicia, las dos legislaciones coinciden en la proposición. Es decir, son las mismas líneas a construir, tanto en el Plan de 1904 como en el de 1908 (Reales Decretos de 10 y 31 de Marzo de 1905, Gaceta de Madrid). Una diferencia que hemos encontrado se trata de la normativa de 1908. Esta estableció la diferenciación entre los diferentes trazados. Por una parte, los secundarios que se dividían en dos clases internas, según recibían o no garantía de interés por el Estado. La otra parte, y segunda categoría dentro de esta ley, lo conformaban las líneas estratégicas definidas de la siguiente manera: “Con independencia del servicio que presten a otros intereses generales, atiende directamente a necesidades o convivencias de la defensa nacional”.

El apéndice de la Ley de 1908 recoge el Plan de Ferrocarriles Secundarios (Gaceta de Madrid, 1908)⁶⁹, con garantía del estado y los estratégicos. Dentro de Galicia se establecían los siguientes, algunas ya repetidas del plan de 1893:

Secundarios:

- De Pontevedra por A Estrada (Tabeirós) y Lalín (Deza) a Sarria, 135 km
- De Mondoñedo (A Mariña Central) al Ferrocarril de Lugo a Ribadeo, 20 km
- De Sarria a la estación de Becerreá (Os Ancares), 20 km.

Estratégicos:

- De A Coruña por Carballo (Bergantiños) a Corcubión (Fisterra), 105 km
- De Santiago por Carballiño a Ourense (108 km)
- De Ourense por Xinzo de Limia (A Limia) y Verín (Verín) a Portugal por Chaves, 82 km
- De Vilagarcía (O Salnés) al ferrocarril de Pontevedra a Sarria, 20 km.
- De Ferrol por Santa María de Ortigueira (Ortegal) al O Barqueiro (Ortegal), 70 km.
- De O Barqueiro por Viveiro (A Mariña Occ.) a Ribadeo (A Mariña Ori.), 74 km.
- De Verín (Monterrei) a Puebla de Sanabria por San Xoan de Laza (Verín), 88 km
- De Santiago a Carballo (Bergantiños), 50 km.
- De Tui (Baixo Miño) a A Guarda (Baixo Miño), 20 km.
- Línea de vía ancha desde Pontevedra a Ribadavia (O Ribeiro) pasando por Ponte Caldelas (Pontevedra), prolongación de Carril a Pontevedra-Carril
- Línea de un metro de ancho necesaria para enlazar Carril con Ferrol, Ferrol con Irún.

⁶⁹ Gaceta de Madrid, Ley de Ferrocarriles Secundarios, núm. 87, de 27-3-1908, pág. 1.281 – 1.283

Como se puede ver, la proposición de líneas era mucho más rica y diversa en esta última proposición. Al igual que en 1893, algunas de estas líneas fueron luego substituidas por las de tipo general, pero también hay que reconocer que se recogían proposiciones que modifican en gran medida las características propias de las infraestructuras gallegas. La más destacada, el ferrocarril central gallego desde Pontevedra y Vilagarcía hasta Sarria, que posteriormente continuaría hasta Ribadeo (ver figura 45). Este conjunto de trazados supondría romper con la tendencia generalizada de las infraestructuras de transporte gallegas. Tanto las viarias como, especialmente, las ferroviarias, cuentan con trazados en sentido noroeste-sureste. Una línea central, opuesta a estos trazados predominantes, rompería con lo establecido y, por lo tanto, otorgaría una mayor accesibilidad en las diferentes comarcas.

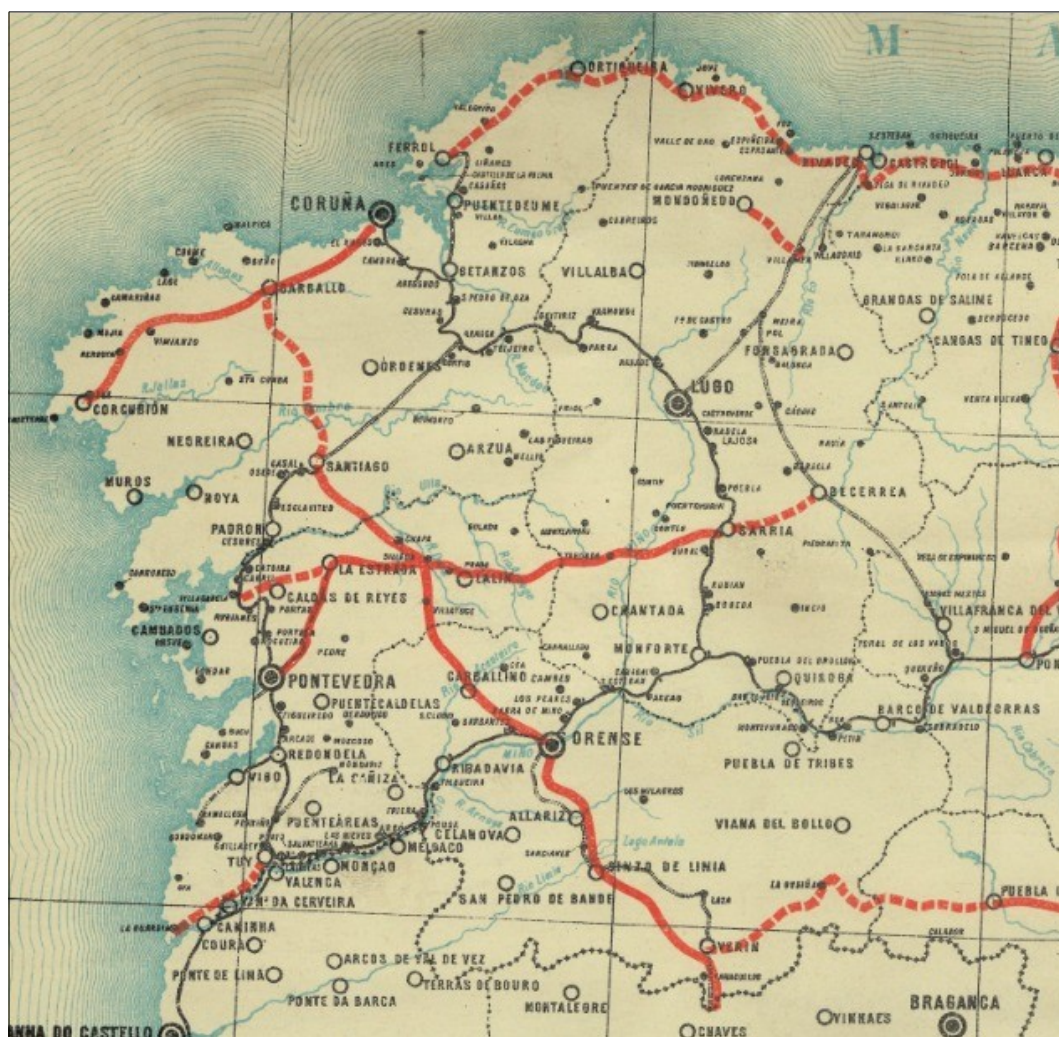


Figura 45 – Líneas secundarias proyectadas en Galicia en 1904 (marcadas en rojo).

Extraído de: IGN (CC BY 4.0)

Finalmente, el desarrollo de las líneas secundarias fue desigual dentro de la geografía española. Tan solo tuvieron un importante impacto en las actuales comunidades autónomas de Cataluña y Valencia, la isla de Mallorca, parte de Andalucía y toda la cornisa cantábrica (Múñiz, 2005). En las dos primeras regiones tuvieron un papel destacado en la articulación metropolitana

(Martí Henneberg, 1998; Morillas Torné, 2014). En gran parte debido al hecho de disponer de una gran ciudad que permitió desarrollar un modelo radial dentro de sus límites de influencia. Una cuestión diferencial con respecto al policentrismo urbano de Galicia.

Con respecto al caso gallego, nunca podremos llegar a considerar el verdadero impacto que se podría conseguir en el territorio y la red urbana, de llevarse a cabo todos los proyectos mencionados. Para Pazos Otón (2011), el desarrollo de estas hubiera podido canalizar buena parte del crecimiento metropolitana, citando el ejemplo del *tren de las tres C* (A Coruña, Carballo y Corcubión). En esta situación, se trataría de una realidad muy semejante a Bélgica, uno de los principales referentes en esta tipología del ferrocarril. Aquí el secundario sirvió para la conexión de las áreas rurales con las ciudades, permitiendo la aparición de movimientos pendulares (De Block y Polaski, 2011). Bien es cierto, que el contexto belga era (y es) muy diferente a Galicia en cuanto a densidades demográficas y orografía.

Por otra parte, Nárdiz Ortiz (1996), ante el retraso de España de estos ferrocarriles con otros estados europeos y posterior cancelación, considera que se evitó un posible levantamiento de las vías ante sus pobres rendimientos económicos. Un problema que se vio durante los últimos años del siglo XX en el norte de Portugal. En este espacio se construyeron una serie de líneas de vía métrica, que partían de la principal (*Linha do Douro*) hacia el norte. Ante la situación económica lusa, la mayor parte de estas infraestructuras se desmanteló por completo. De manera semejante, también Miralles (2014), muestra que la evolución de los ferrocarriles de vía estrecha evolucionó positivamente durante las tres primeras décadas del siglo XX. En un momento que llegaron a suponer más de una cuarta parte de la totalidad de la red española. Pero, después, en las décadas de 1950 y 1960, el número de kilómetros de los secundarios descendía, mientras que los generales aumentaban lentamente. Con esto podemos llegar a decir que existió un *boom* del ferrocarril secundario de manera muy breve.

8.4.6. Conclusiones de la primera mitad del siglo XX.

Como hemos visto, la red ferroviaria convencional en Galicia se finaliza a mediados del siglo XX con la inauguración de la línea de vía estrecha por el norte de la región. A lo largo de estas décadas, el ritmo de construcción e inauguraciones fue mucho menor que en el anterior siglo. En parte, porque el ferrocarril ya había llegado a los principales núcleos urbanos de Galicia. Además, las diversas propuestas para la constitución de una red de ferrocarriles secundarios que se había propuesto desde diferentes colectivos gallegos, no se llevaron a cabo finalmente.

No obstante, la finalización del eje A Coruña-Santiago-Ourense-Zamora, supuso el culmen dentro de la red ferroviaria en Galicia (ver figura 47). Al mismo tiempo, una profunda transformación en la vertebración y cohesión territorial. En primer lugar, se cerraba la conexión entre el norte, Ferrol, y el sur, Vigo y la frontera con Portugal. De esta manera, las conexiones ferroviarias entre las ciudades de A Coruña y Ferrol con el espacio de las Rías Baixas se harían de manera directa, y no mediante el punto estratégico de Monforte de Lemos. Simultáneamente, el reforzamiento de las relaciones entre Santiago y A Coruña.

En segundo lugar, la aparición de un tercer corredor interno entre las provincias occidentales y las orientales, como es el caso del trazado entre Santiago y Ourense. Este hito se asemeja en gran medida a la evolución expuesta por los ejes trazados de la red viaria de altas capacidades (autovías y autopistas). Como hemos podido comprobar anteriormente, la vertebración y cohesión territorial se realizó en un primer instante a partir de la conexión entre las dos principales áreas urbanas con la Meseta. De esta manera, se ligaba paralelamente a las ciudades de Lugo con A Coruña, y Ourense con Vigo. Un hecho que repitió de igual manera lo acontecido con el ferrocarril en el siglo XIX. La apertura del tramo ferroviario central, supuso también el fortalecimiento de la posición de Santiago de Compostela con respecto a las dos principales ciudades de Galicia.

Del mismo modo, la consolidación de la salida *directa* de Galicia mediante el tramo entre Zamora y Ourense, implicó profundos cambios en el interior de Galicia. El importante papel como nodo ferroviario gallego del que disponía Monforte de Lemos disminuiría en beneficio de Ourense. Esta ciudad pasaría a convertirse en la principal puerta de entrada y salida hacia la Meseta.

Otra cuestión que debemos de tener en cuenta en la materialización de las líneas ferroviarias durante esta etapa del siglo XX, fue la definición de los trazados ferroviarios. A diferencia del XIX, donde se intentaba modificar, dentro de sus posibilidades, los recorridos para llegar a un máximo de núcleos de población (Nárdiz Ortiz, 1992). En el XX, primó la conexión directa entre las ciudades, especialmente en la última línea de la red general, A Coruña-Ourense-Zamora. En esta última infraestructura, importantes localidades del interior de Galicia, ejemplos de Ordes (A Coruña), Silleda o Lalín (Pontevedra), tienen sus respectivas estaciones de referencia a varios kilómetros de sus núcleos urbanos. Esto impidió un mayor impacto del ferrocarril en la evolución socioeconómica de estos núcleos.

Debemos de tener en cuenta que la inauguración de esta línea ferroviaria se produce en 1958. Justamente, en los últimos años de la autarquía económica en la dictadura franquista. Es a partir de la década de los 1960, cuando se inicia el denominado *Milagro económico español*. Este período caracterizado por sus altas tasas de crecimiento económico, basado en un fuerte proceso de industrialización y una tímida apertura social (llegada del turismo internacional), originó un aumento de los índices de motorización en la sociedad (Barreiro Gil, 2009). Uno de los íconos más importantes de esta mudanza socioeconómica fue la popularización del vehículo privado, en especial, el conocido modelo de la empresa SEAT, el 600.

En este momento, se produce una reorientación de las prioridades políticas en materia de infraestructura de transporte, donde la red viaria pasa a ser la preferencia con respecto al ferrocarril. De ahí, el bajo impacto del ferrocarril como medio de transporte y de las estaciones como nodos de intercambio y concentración económica en algunos núcleos urbanos de Galicia donde había llegado a partir del siglo XX. Una buena comparación es el número de viajeros en las estaciones. Para esto, realizaremos una breve comparativa entre las localidades de O Carballiño (Ourense) y Lalín (Pontevedra). Ambas son cabeceras comarcales, con más de 10.000 habitantes en sus núcleos urbanos y disponen de estaciones en el tramo convencional entre Santiago y Ourense.

En el caso de O Carballiño, el número de viajeros en el pasado 2019 fue de 26.429. Por la parte correspondiente a la capital del Deza, fue de solamente 425 viajeros (Adif, 2020). Es decir, una media diaria de 1,16 usuarios. Sin entrar en un análisis profundo de la oferta diaria de servicios comerciales, una de las principales causas de esta disparidad es la posición de la terminal con respecto al núcleo urbano. A respecto de O Carballiño, en los límites del entramado urbano, lo que facilita en gran medida su accesibilidad. Por el contrario, la estación de Lalín se encuentra a una distancia alejada, próxima a los 5 kilómetros de distancia. A semejanza de esta última, también nos encontramos con la antigua estación de Ordes-Pontraga, o las que se encuentran en el municipio de Silleda. Algunas de estas, sin servicios ferroviarios comerciales desde hace algunos años, se mantienen en un práctico estado de abandono y donde la vegetación se ha adueñado del edificio (ver figura 46).



Figura 46 – Estación de O Castro – Silleda en la actualidad.

Fuente: Varela Cornado (2021)

A diferencia de la línea A Coruña-Ourense-Zamora, la infraestructura del norte de la comunidad, entre Ferrol y Ribadeo, dispone de un carácter mixto. Nos referimos al hecho de que otorga accesibilidad a espacios rurales como a ciertos núcleos urbanos, especialmente en la Mariña lucense. Además, la falta de infraestructuras viarias de altas capacidades en estas comarcas de la provincia de A Coruña, como de Lugo, propició un uso del ferrocarril para los desplazamientos cotidianos (educación, laboral, ocio). Se puede llegar a considerar, especialmente el espacio comprendido entre Ferrol y Ortigueira (servicios de cercanías), como uno de los que dispone de mayor *cultura ferroviaria* en el día a día dentro de Galicia.

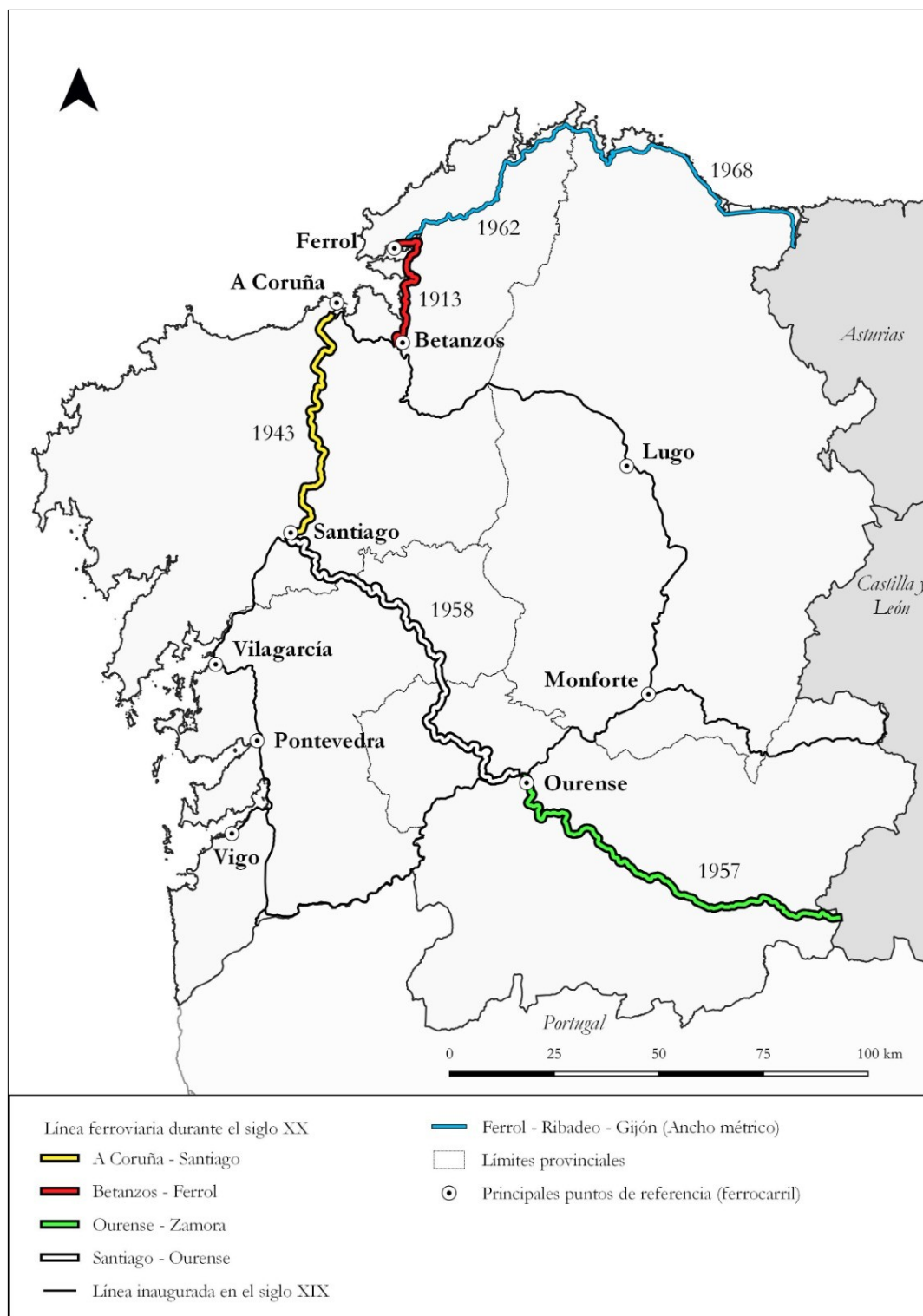


Figura 47 – Red ferroviaria en Galicia en el siglo XX.

Elaboración propia. Fuente de información: García 2006

Una vez finalizadas estas principales actuaciones, la situación de la red ferroviaria gallega se mantendría intacta hasta el inicio del siglo XXI, cuando comienzan las obras para la llegada de la nueva alta velocidad. Bien es cierto que durante la segunda mitad del XX se producen ciertos

avances en las infraestructuras. Este es el caso de la electrificación de la línea Vigo-Ourense-Monforte- Ponferrada. Esta era la única que contaba con esta tecnología de locomoción. Un hecho que se completó en el 1982. Igualmente, es necesario citar otras intervenciones menores, como la rectificación de algunas curvas entre Vigo y Ourense.

No obstante, la tendencia generalizada de la red ferroviaria en Galicia durante las últimas décadas del XX es de un mínimo de atención. Este estancamiento de prestaciones, unido a la mejora de la red viaria y una mayor dotación de vehículos motorizados, condujo al ferrocarril a una posición secundaria dentro del reparto modal. Incluso, en algunas situaciones, se puede decir que de un práctico abandono o de una infrautilización por parte de los usuarios. El papel y visión del ferrocarril dentro del sistema de transportes es uno de los principales debates que existe en Galicia desde el inicio de las obras de los nuevos tramos de alta velocidad. Ante esta situación, es necesario diferenciar entre los defensores de su categoría como servicio público y social, simultáneamente con una mayor capilaridad territorial; con respecto a los promotores de maximizar sus prestaciones comerciales y consigo la reducción del gasto público en este medio.

Como se comprueba en la siguiente figura (ver figura 47), la finalización a mediados del siglo XX de la línea entre A Coruña y Zamora, no solo supuso la dotación de una salida más corta hacia la Mesta. Al mismo tiempo, se completó la red ferroviaria de ancho ibérico en Galicia. Posteriormente, la inauguración de la línea de ancho métrico por el norte de las provincias de A Coruña y Lugo durante la década de los 1960. A partir de esta última, hubo que esperar hasta la entrada del siglo XXI para iniciar una nueva etapa, caracterizada por la profunda transformación gracias a la alta velocidad.

CAPÍTULO 9 - ETAPA CONTEMPORÁNEA (1981-2021)

Después de analizar la formación histórica de la actual red convencional de Galicia, así como anteriormente, el papel primario de las dos principales administraciones públicas (Xunta y Estado), se dará paso a la etapa contemporánea. El presente capítulo engloba desde 1981, año de instauración del autogobierno en Galicia, hasta el 2021. Concretamente, la inauguración de los nuevos servicios de alta velocidad entre Ourense y Madrid servirá como límite temporal del apartado. El establecimiento de este límite viene dado por el cumplimiento de un hito histórico para Galicia, la definitiva conexión a la red ferroviaria de alta velocidad y la puesta en marcha de los nuevos servicios entre Madrid y las ciudades gallegas. Para comprender la importancia de esta acción, en el acto protocolario de su inauguración, el 20 de diciembre del 2021, además de los responsables políticos, se produjo la participación del actual Jefe de Estado (Felipe VI). Una asistencia reservada para los eventos más importantes.

Este período de cuatro décadas nos permitirá describir con mayor atención el desarrollo de las principales políticas ferroviarias llevadas a cabo en España. Así como la gobernanza del ferrocarril y el papel de este en el sistema de transportes global. Además, esta evolución temporal nos proporcionará una amplia visión de los posibles cambios de posición de los actores sociales con respecto al ferrocarril, especialmente, los entes administrativos.

Simultáneamente, como presentación del capítulo, este será dividido en cuatro etapas diferentes. Ante la diversidad de criterios que se podían escoger, entre ellos, los períodos legislativos, la proclamación de un nuevo presidente o el anuncio de un nuevo responsable en materia de transportes. Se ha decidido escoger, como elemento primario de división, los principales planes estratégicos en materia de transporte a nivel estatal. No obstante, como veremos, en algún espacio temporal se llegan a presentar más de un marco estratégico. A continuación, el resumen de los diferentes espacios temporales.

La primera etapa está comprendida entre 1981 y 1993. Esta se caracteriza por dos etapas muy contrastadas en relación con el ferrocarril. De manera breve, en 1984 se anuncia el cierre progresivo de numerosas líneas ferroviarias en España. La difícil situación económica de la empresa ferroviaria RENFE, unido a la pérdida de competitividad con respecto a la red viaria, provocaron la búsqueda de una mayor especialización del ferrocarril como medio de transporte. Posteriormente, este hecho originó el primer documento ferroviario desde la restauración de la democracia, el Plan de Transporte Ferroviario de 1987. Además, en 1992 se inauguraba el primer tramo de alta velocidad en España, Sevilla-Madrid.

La segunda etapa se encuadra entre 1993 y el 2000. Después del éxito del primer tren de alta velocidad en España, el nuevo Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, tenía como objetivo la expansión racional de este nuevo modelo ferroviario. No obstante, la ausencia de las importantes actuaciones en Galicia provocó la respuesta crítica desde el gobierno autonómico hacia la Administración Central. A pesar de esto, el cambio en el poder político en Madrid a partir de 1996 provocó la mejora substancial de las relaciones entre ambos entes públicos. De esta

manera, se firmaron una serie de convenios con el objetivo de mejorar la red ferroviaria interna de Galicia.

El año 2000 es clave para comprender la actual situación ferroviaria en España, y consigo, de Galicia. A partir del inicio del II Gobierno Central del expresidente J.M. Aznar (PP), se produce un cambio de rumbo en las políticas y objetivos en materia de infraestructuras de transporte. En este momento se establece como objetivo político la llegada del TAV a todas las capitales provinciales y principales ciudades de la España peninsular (Cruz Villalón, 2017; Bel, 2010). De este modo, por primera vez, se recogía la materialización de nuevos trazados en la comunidad gallega. Al mismo tiempo, durante los primeros años de este período se vive un intenso debate en Galicia sobre la elección de los principales trazados.

Esta tercera etapa engloba, a la par, los 7 años de presidencia de J.L. Rodríguez Zapatero (PSOE). Pese a que durante su mandato se presentó un nuevo marco estratégico, la expansión de la alta velocidad no se modificó. En gran medida, gracias a la bonanza económica derivada de la especulación urbanística en España. Por lo tanto, se ha decidido poner como límite de esta fase el 2011, dentro de una coyuntura influenciada en gran medida por la crisis económica iniciada en el 2008.

Por último, el ciclo que abarca desde el 2011 hasta el 2021. Estos últimos 10 años están caracterizados principalmente por los efectos de la crisis económica. Un hecho que se tradujo en recortes en los servicios públicos del ferrocarril convencional. Sin embargo, las inversiones en la construcción de nuevos ejes de alta velocidad continuaban intactos. De este modo, se pone en marcha un intenso debate en lo que se refiere a las políticas ferroviarias en España. Durante los últimos años de esta etapa, la inestabilidad política en el Gobierno Central, con la marcha de Mariano Rajoy como presidente y la repetición de elecciones generales debido a la falta de un acuerdo. Unos hechos que originaron un cierto nerviosismo en la Xunta de Galicia debido al retraso continuo de la inauguración definitiva en el nuevo acceso ferroviario.

9.1. I Etapa, 1981-1993. Dudas con el ferrocarril.

Esta primera etapa, mayoritariamente la década de los 1980, se caracteriza en España por la consolidación de la democracia, así como de los profundos cambios sociales. Tras el fallecimiento del dictador Francisco Franco en 1975, se inicia un período de transición hacia la estabilización democrática y el establecimiento de un Estado de Derecho. Esto se fundamenta principalmente en la aprobación mediante referéndum de la actual Constitución, de 1978. Asimismo, la formación del *Estado de las Autonomías* mediante el cual, las diferentes regiones pasarían a ser consideradas Comunidades Autónomas. De esta manera, cada una de estas, accederían a unas cotas de gestión propias.

Esta etapa también se caracteriza por diferentes eventos y sucesos que supusieron un cambio para España. Tanto en el ámbito socioeconómico como en la imagen hacia el exterior. Entre estos podemos destacar el Campeonato Mundial de Fútbol de 1982, la entrada junto a Portugal en la antigua Comunidad Económica Europea en 1986, o los eventos culmen del 1992, la celebración de los Juegos Olímpicos en Barcelona y la Exposición Universal de Sevilla. Este

último evento se complementó con la inauguración de la primera LAV en España, entre las ciudades de Madrid y Sevilla.

Del mismo modo, Galicia no había sido ajena a esta transformación. Como hemos presentado en el anterior capítulo, en 1981 se accede al autogobierno. Bien es cierto, que los años previos ya existía un ente administrativo, cuya denominación era la *Xunta pre-autonómica* y que ya había acogido algunas competencias. Durante los primeros años de la autonomía gallega, se produce la mayor parte de las transferencias de competencias desde la Administración Central. Entre estas, las relativas a la ordenación del territorio, el transporte por carretera o la gestión de una parte de la red viaria. Del mismo modo que en España, el principal evento que se produjo en Galicia durante este tiempo fue el Año Santo, o también conocido por el *Xacobeo* de 1993. Antes de entrar en la evaluación cronológica del ferrocarril durante este primer período, debemos de poner en contexto la evolución política de ambos entes administrativos, la Xunta de Galicia y la Administración Central (ver figura 48).

Durante esta primera etapa, existe una clara diferencia política entre ambas administraciones territoriales. Por un parte, el Gobierno Central después de la I Legislatura, donde el ejecutivo estaba formado por el partido de centro, UCD (Unión Centro Democrático), encontró una estabilidad política en las siguientes legislaturas. Desde su victoria en las elecciones generales de 1982, con mayoría absoluta de diputados, el PSOE, con Felipe González a la cabeza, fue el partido político que ostentó el poder central hasta 1996. A lo largo de estos 14 años, el PSOE obtuvo 4 victorias consecutivas, de las cuales, las dos primeras con mayoría absoluta (1982 y 1986). No obstante, el puesto ministerial encargado de las infraestructuras de transporte sí que fue variando a lo largo de las diferentes legislaturas donde el PSOE estuvo en el poder. La sucesión desde 1982 fue la siguiente, Enrique Barón Crespo (1982-1985); Abel Ramón Caballero Álvarez (1985-1988); José Barrionuevo Peña (1988-1991) y por último, hasta 1996, Josep Borell Fontelles.

Con respecto a la Xunta de Galicia, esta siguió un camino diferente. Las primeras elecciones al Parlamento Autonómico en 1981 dieron como resultado una victoria por la mínima de AP (Alianza Popular)⁷⁰. Esto se repitió igualmente en la posterior celebración de elecciones de 1985. A mediados de esta II Legislatura (1985-1989), el presidente autonómico, Xerardo Fernández Albor que ostentaba el cargo desde 1981, se vio sometido a una moción de censura que finalmente triunfó. Por este motivo, tuvo que dimitir. Ante esto, el nuevo presidente saliente fue Fernando González Laxe del PSdG, gracias al apoyo de CG (Coalición Galega) y PNG-PG (Partido Nacionalista Galego -Partido Galeguista). Este gobierno tripartito fue muy breve porque solamente duró hasta las siguientes elecciones autonómicas de 1989.

En estas elecciones gallegas de 1989, entra en escena uno de los principales íconos políticos de Galicia, Manuel Fraga Iribarne. Antiguo ministro durante la dictadura franquista y después de varios años como líder de la oposición política a nivel estatal, consigue la victoria con mayoría absoluta en las elecciones gallegas. Un triunfo aplastante que repite de manera consecutiva tres veces más (1993, 1997 y 2001). Llegó a obtener una quinta victoria (2005) pero en esta ocasión, el resultado le otorgó una mayoría simple y consigo el relevo en el gobierno autonómico. A pesar de la ideología política de su partido político, el PP, de centro-derecha y de

70 Alianza Popular es el predecesor del actual Partido Popular (centro-derecha de ámbito estatal).

ámbito estatal, así como su pasado personal en la dictadura franquista; Manuel Fraga consigue elaborar un discurso político basado en el *galeguismo* y la defensa de la identidad diferenciadora de Galicia dentro de España. Entre los principales elementos, podemos destacar la práctica unanimidad de la clase política en la defensa de la lengua gallega. Además, su transversalidad galleguista se pudo comprobar en la recepción del expresidente de Cuba, Fidel Castro en 1992⁷¹.

Xunta	Año	Estado
	1978	
<p>Etapa pre-autonómica</p> <p>I Elecciones Parlamento de Galicia. Presidente electo: Xerardo Fernández Albor (AP)</p> <p>II Elecciones Parlamento Presidente electo: Xerardo Fernández Albor (AP)</p> <p>Moción de censura. Presidente electo: F.González Laxe (PSdG - PSOE)</p> <p>III Elecciones Parlamento Presidente electo: Manuel Fraga Iribarne (PP)</p> <p>IV Elecciones Parlamento Presidente electo: Manuel Fraga Iribarne (PP)</p>	1979	I Legislatura Comicios generales. Presidente electo: Adolfo Suárez (UCD)
	1980	
	1981	II Legislatura Dimisión de A. Suárez. Investidura de L. Calvo-Sotelo (UCD) Comicios generales. Presidente electo: Felipe González Márquez (PSOE)
	1982	
	1983	III Legislatura Comicios generales. Presidente electo: Felipe González Márquez (PSOE)
	1984	
	1985	
	1986	IV Legislatura Comicios generales. Presidente electo: Felipe González Márquez (PSOE)
	1987	
	1988	V Legislatura Comicios generales. Presidente electo: Felipe González Márquez (PSOE)
	1989	
	1990	
	1991	
	1992	
	1993	Comicios generales. Presidente electo: Felipe González Márquez (PSOE)

■ UCD: Unión Centro Democrático
■ PSOE: Partido Socialista Obrero Español / PSdG: Partido Socialista de Galicia
■ AP: Alianza Popular / PP: Partido Popular

Figura 48 – Evolución política Xunta y Estado entre 1978 y 1993.

Elaboración propia.

71 La conexión de Fidel Castro con Manuel Fraga venía por dos motivos. En primer lugar, el padre de Fidel era gallego (Láncara-Lugo). En segundo lugar, M.Fraga pasó parte de su infancia en Cuba. Igualmente, el estado americano acogió miles de gallegos como destino de emigración.

En lo que respecta al ferrocarril en Galicia en la década de los 1980, cabe destacar la pérdida de protagonismo de manera continua desde mediados del siglo XX. Asimismo, la única actuación destacada fue la electrificación de la línea ferroviaria entre Monforte de Lemos y Vigo, a través de Ourense. Un hecho que se completó en 1982. Igualmente, la mejora en la red viaria aumentaba aún más la competitividad del vehículo privado en las relaciones de corta y media distancia. La obra más destacada a nivel interno era la construcción de la autopista AP-9.

9.1.1. Contrato Programa 1984 y el comienzo del desmantelamiento del ferrocarril convencional.

Como hemos mencionado anteriormente, el ferrocarril venía perdiendo progresivamente su cuota de protagonismo durante las últimas décadas. A pesar de los esfuerzos económicos en su renovación y modernización durante los años del *desarrollismo franquista*, el ferrocarril no conseguía aumentar sus porcentajes en el reparto modal de viajeros (Muñoz Rubio, 2005). Ante esto, la situación económica de RENFE se volvió insostenible. De ahí, el nacimiento de los llamados Contrato – Programa. Estos acuerdos entre la empresa, gestora de la explotación del ferrocarril, y la administración central, financiadora de la primera, establecían las cantidades monetarias, así como los compromisos de modernización y cumplimiento de teóricos objetivos. En resumen, la administración pública financiaba a la operadora, a cambio de una mejora o el cumplimiento mínimo de sus resultados y servicios.

El Contrato-Programa de 1984 es el más conocido y el que mayor incidencia tuvo en el territorio. En este acuerdo se recogía el cierre de aquellas líneas clasificadas como *altamente deficitarias*. No obstante, los cierres de las líneas y las supresiones en los servicios comerciales no eran homogéneas en todas las circunstancias. En algunos casos, se producía una clausura total, mientras que en otras, la administración dejaría de abonar los déficits comerciales y la infraestructura continuaría en uso para hipotéticos servicios de mercancías. Esta situación podía ser remediada si los gobiernos autonómicos actuaban y sufragaban el déficit de explotación. Así es como las CCAA de Andalucía, Cataluña y Valencia, se involucraron para impedirlo dentro de sus límites administrativos (Martín Cabo, 2015).

A pesar de esto, no se evitó a corto y medio plazo, el cierre de casi 1.000 km de vías ferroviarias. Una cifra que superaba los más de 500 km que se había clausurado desde la creación de la empresa pública RENFE⁷². Entre las principales líneas que destacan por su longitud y trazado, más de 400 km del eje ferroviario entre Santander y el Mediterráneo; gran parte de la Vía de la Plata⁷³, concretamente entre Astorga (León) y Plasencia (Cáceres); el tramo entre Guadix (Granada) y Almería (Murcia) que permitía la conexión ferroviaria entre Andalucía y Murcia; o la línea completa entre Valladolid y Ariza (Zaragoza). El cierre de estas líneas transversales aumentó el efecto radial y la centralidad de la capital estatal, Madrid. En la actualidad, ciertos colectivos y plataformas sociales siguen reivindicando la recuperación y/o rehabilitación de estos antiguos trazados ferroviarios.

72 Revista Vía Libre – Enero 1985

73 Denominación de una calzada romana que comunicaba las ciudades de Augusta Emerita (Mérida) y Asturica Augusta (Astorga). De ahí el empleo de su denominación en infraestructuras contemporáneas.

Ante estas actuaciones, el por aquel entonces ministro responsable de los transportes en el Gobierno Central, Enrique Barón Crespo (1982-1985), establecía dos ideas principales. El primero, el déficit económico de los servicios.

La dura realidad era la de un endeudamiento superior a 400.000 millones de pesetas, unos resultados que tendían hacia el medio billón de pesetas.

Enrique Barón Crespo (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones). 19-12-1984, Congreso de los Diputados

En segundo lugar, la evolución en las características de movilidad de la sociedad, ante las cuales, el ferrocarril debía de ofertar un servicio especializado.

Lo que estamos tratando es de asegurar el futuro del ferrocarril no como un medio de transporte hegemónico (como lo fue en el siglo XIX y a principios del XX), sino como un medio que clarísimamente tiene unas funciones especializadas que cumplir dentro del sistema de transporte, que he reiterado varias veces, entiendo que deben ser los corredores importantes de tráfico y deben ser las conexiones a ser posible si son diurnas de alta velocidad, y si no, conexiones regulares de noche entre las principales ciudades españolas; el tráfico de cercanías, los trenes completos y el tráfico de contenedores básicamente

Lo que ha ocurrido entre aquella época y hoy en día es que la motorización en países como España es absolutamente masiva, y esto cambia los datos del problema; y los cambia porque da una posibilidad de libertad de desplazamiento que hace que el ferrocarril ya no sea el único modo de transporte. Por lo tanto, yo creo que se ahí donde reside básicamente el problema.

Enrique Barón Crespo (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones). 19-12-1984, Congreso de los Diputados

En lo que se refiere a Galicia, el Contrato-Programa de 1984 recogía el ramal de conexión internacional entre Guillarei y Valença do Minho (Portugal) como deficitario. Por lo tanto, esta vital infraestructura se encontraría con la posibilidad a un hipotético cierre. No obstante, su carácter internacional permitió la continuidad de su uso⁷⁴. También, se puede añadir que se trata de la única conexión entre Galicia y Portugal mediante el ferrocarril.

A pesar de que este paquete de medidas ferroviarias no afectó de manera directa a Galicia, como si aconteció con otras CCAA. Sí que debemos de tener en cuenta el cambio conceptual y estratégico que se tendrá a partir de este momento con el ferrocarril en España, una cuestión que ya fue anunciada por el ministro de transportes, Enrique Barón (1982-1985) y repetida de nuevo por su sucesor en este mismo cargo, Abel Caballero (1985-1988). Posteriormente, 19 años después, se convertiría en el alcalde de la ciudad de Vigo.

En este momento nos encontramos en una situación ante la que es necesario redefinir el ferrocarril. Esta redefinición del papel que el ferrocarril debe jugar en el sistema de transporte supone que principalmente debe desarrollar los siguientes tráfico: tráfico de viajeros diurnos en relación de distancias intermedias comprendidas entre 300 y 500 kilómetros; tráfico de mercancías en flujos a grandes

74 Revista Vía Libre – Enero 1985

distancias, 500 kilómetros, o grandes flujos, 150.000 toneladas/año, incluso en distancias cortas, y tráfico de cercanías en grandes áreas metropolitanas, aprovechando su capacidad para transportar volúmenes importantes de viajeros.

Abel Caballero Álvarez (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones). 19-3-1986, Congreso de los Diputados

De manera semejante, unos meses después, Abel Caballero lo volvía a remarcar en el inicio de la III Legislatura, dentro de las prioridades de su departamento:

En relación con el ferrocarril, concebimos este modo de transporte de cara al futuro como un modo especializado; modo especializado que debe concentrar su actividad en aquellos tráficos en los cuales resulte competitivo y eficaz, superando así el concepto de un ferrocarril entendido como el modo principal, tal y como se contemplaba en la anterior Ley de Ordenación de los Transportes de 1947. El ferrocarril debe orientar su producción a los tráficos que tengan importancia cuantitativa, ya que los tráficos débiles, los costes de operación del ferrocarril, le colocan en una situación desfavorable frente a la carretera, que se adapta mucho mejor a estas necesidades.

Abel Caballero Álvarez (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones). 7-10-1986, Congreso de los Diputados

Asimismo, para llevar a cabo esta nueva definición del ferrocarril y consigo una mayor competitividad con respecto a otros medios de transportes, el propio ministro anunciaba un nuevo plan general de ferrocarriles. Cabe destacar en la figura de Abel Caballero, su formación académica, así como su profesión fuera del campo político. En primer lugar, es doctor en economía por las universidades de Santiago de Compostela y Cambridge (Reino Unido). Después, tras su paso en la política autonómica, se centró en la docencia universitaria durante varios años, para reincorporarse de nuevo a la administración pública. De este modo, ha obtenido un mayor dominio en el ámbito técnico de la economía, y consigo, de los transportes.

9.1.2. El Plan de Transporte Ferroviario de 1987

El Plan de Transporte Ferroviario (PTF, en adelante) fue el primer plan estratégico relativo al ferrocarril presentado por la administración central desde la transición democrática en España. Este plan fue aprobado por el Gobierno Central el 30 de abril de 1987. No obstante, años antes del propio PTF, la propia empresa pública, RENFE, llegó a marcar sus propios objetivos en el denominado Plan General de Ferrocarril (1981-1983). A diferencia del PTF, este era coordinado por la dirección de la operadora y no por la administración pública. Además, nunca llegó a entrar en vigor (Santos y Ganges, 2002).

Las medidas austeras y el cierre de líneas dieron origen a una serie de críticas sociales y políticas que propiciaron el PTF como una respuesta por parte del gobierno central (Cruz Villalón, 2017). El PTF nacía con el objetivo de recuperar la imagen del ferrocarril como medio competitivo, mediante la modernización a medio y largo plazo (duración de 13 años hasta el 2000) de la red ferroviaria y el aumento de los estándares de calidad en los servicios comerciales

(Santos y Ganges, 2002; Martín Cabo, 2015). Para esto, las principales medidas que se llevarían a cabo eran un aumento de las velocidades máximas hasta los 200 km/h, el desdoblamiento de los principales corredores y la construcción de variantes que permitiesen solucionar algunos cuellos de botella. No obstante, mediante estas medidas, el PTF buscaba situar a los ferrocarriles españoles a un nivel semejante de las redes más importantes dentro de la antigua Comunidad Económica Europea.

El Plan de Transporte Ferroviario debe encuadrarse en principio en el contexto de los ferrocarriles europeos, en la dinámica que los ferrocarriles europeos están siguiendo en este momento. [...] En el momento actual, no obstante, estos ferrocarriles están presentando unas perspectivas mucho más favorables y positivas. Desde los Gobiernos (de estados europeos) se está dando apoyo a las posibilidades tecnológicas, mediante la incorporación de la alta velocidad en las redes, lo que constituye la base en la que se apoya este modo de transporte cara el futuro

Abel Caballero Álvarez (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones). 2-4-1987, Congreso de los Diputados

A pesar del gran embolso económico anunciado, más de 2.000 billones de pesetas de 1987. Esto suponía un cambio de tendencia en las políticas ferroviarias, el propio PTF mostraba una clara limitación en sus objetivos y medidas establecidas, marcadas principalmente por la austeridad. En primer lugar, se rechazaba la idea de mudar el ancho de vía, del ibérico al UIC, por los altos costes que esto supondría. Por lo tanto, no se establecía una solución al aislamiento histórico de las redes peninsulares con respecto a los demás países europeos. Sobre esta cuestión, desde el gobierno central se defendía su postura de la siguiente manera en una comisión en el Congreso de los Diputados:

El ancho europeo se habría de implantar o bien progresivamente en toda la red, adaptando progresivamente cada una de las líneas existentes de la red nacional, o bien habría que ir a una red paralela, que también se ha mencionado en algún momento, que coexistiese con la red actualmente existente en el país. No se puede pensar seriamente en una adaptación progresiva del ancho europeo a toda la red nacional, no solamente por el coste que esto supondría, sino, sobre todo, por los tremendos problemas de explotación que colapsarían el ferrocarril durante un período de veinte o treinta años, dependiendo del ritmo a que se quisiera hacer esa transformación, y que supondría en definitiva, la desaparición del ferrocarril en España.

Antonio Alcaide Pérez (director general de Infraestructura del Ministerio de Transporte). 1-3-1988, Congreso de los Diputados

Por tanto, si hubiese dinero para hacer un cambio de ancho europeo y a mí alguien me preguntase qué haría con ese dinero, lo que puedo asegurar es que nunca haría el cambio de ancho europeo, porque, como usted ha dicho, hay muchas cosas que hacer, y sería muchísimo más rentable hacer todas esas cosas que cambiar el ancho español por el ancho europeo.

Julián García Valverde (presidente de RENFE). 1-3-1988, Congreso de los Diputados

No obstante, algunos ponientes de esta comisión en el Congreso de los Diputados dedicada exclusivamente al PTF no procuraban una mudanza general del ancho de vía en toda la red española, sino que solamente algunos tramos o principales relaciones:

Cuando se habla de ancho europeo no se habla de toda la red, sino exclusivamente de aquellos itinerarios de internacional que pudieran ser calificados de interés comunitario

Rafael Izquierdo de Bartolomé (Catedrático de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid). 1-3-1988, Congreso de los Diputados

Dentro de las principales actuaciones del PTF se encontraba el aumento de las velocidades máximas hasta los 200 km/h en ciertos ejes. A diferencia de Cruz Villalón (2017) que describe un único corredor de orientación noreste – suroeste, que enlazaría las ciudades de Barcelona, Zaragoza, Madrid y Sevilla. Este último podría estar influenciado por los futuros eventos simultáneos de 1992, los Juegos Olímpicos de Barcelona y la Exposición Universal de Sevilla. El PTF también establecía estos rangos de velocidad para la constitución de un eje cuya orientación sería la contraria, desde León y Vitoria-Gasteiz, con unión en Venta de Baños (Palencia), pasando por Madrid, Albacete, para dirigirse al norte por Valencia hasta Tarragona (ver figura 49). De estos dos corredores partirían ramales de doble vía con velocidades máximas de hasta 160 km/h. Uno de estos llegaría a Galicia, vía León-Monforte de Lemos.

En cuanto a los servicios comerciales con mayor preferencia que se citaban en el PTF, se encontraban divididos entre los cercanías de las áreas metropolitanas y los de larga distancia. Dentro de estos últimos se diferenciaban los *Intercity* de los nocturnos. Podemos decir que los también conocidos como *trenes-nocturnos* eran una prioridad para la administración central, ya que se buscaba un aumento de sus plazas, así como una reformulación de sus horarios de salida y llegada, estableciendo además una duración mínima de los viajes. Una cuestión necesaria para la rentabilidad de estos servicios. Sobre los *Intercity*, se pueden definir como aquellos servicios comerciales que servían de conexión entre las principales ciudades.

Con respecto a Galicia, el PTF no recogía actuaciones de gran importancia. Así es como describe Fernández Díaz (2006), donde este plan no llegaría a mejorar de manera sustancial los índices de calidad del ferrocarril gallego. La única actuación, a mayores de las complementarias (eliminación de los pasos a nivel o mejora de la seguridad) era el aumento de la velocidad hasta los 160 km/h y el desdoblamiento del corredor entre Monforte (Lugo) y León. En esta última ciudad estaba previsto que llegarían las velocidades máximas establecidas por el PTF, 200 km/h. A mayores, otras actuaciones importantes que se llevarían a cabo fuera de Galicia, también permitirían mejorar la calidad y la reducción de los tiempos de viaje, las relaciones de larga distancia. Entre estos nos encontramos con el nudo ferroviario en Venta de Baños (Palencia), para los servicios con el País Vasco o hacia la región noreste peninsular (Aragón y Cataluña). También el nuevo túnel en la Sierra de Guadarrama (Segovia-Madrid) que permitiría acortar los viajes a la capital estatal

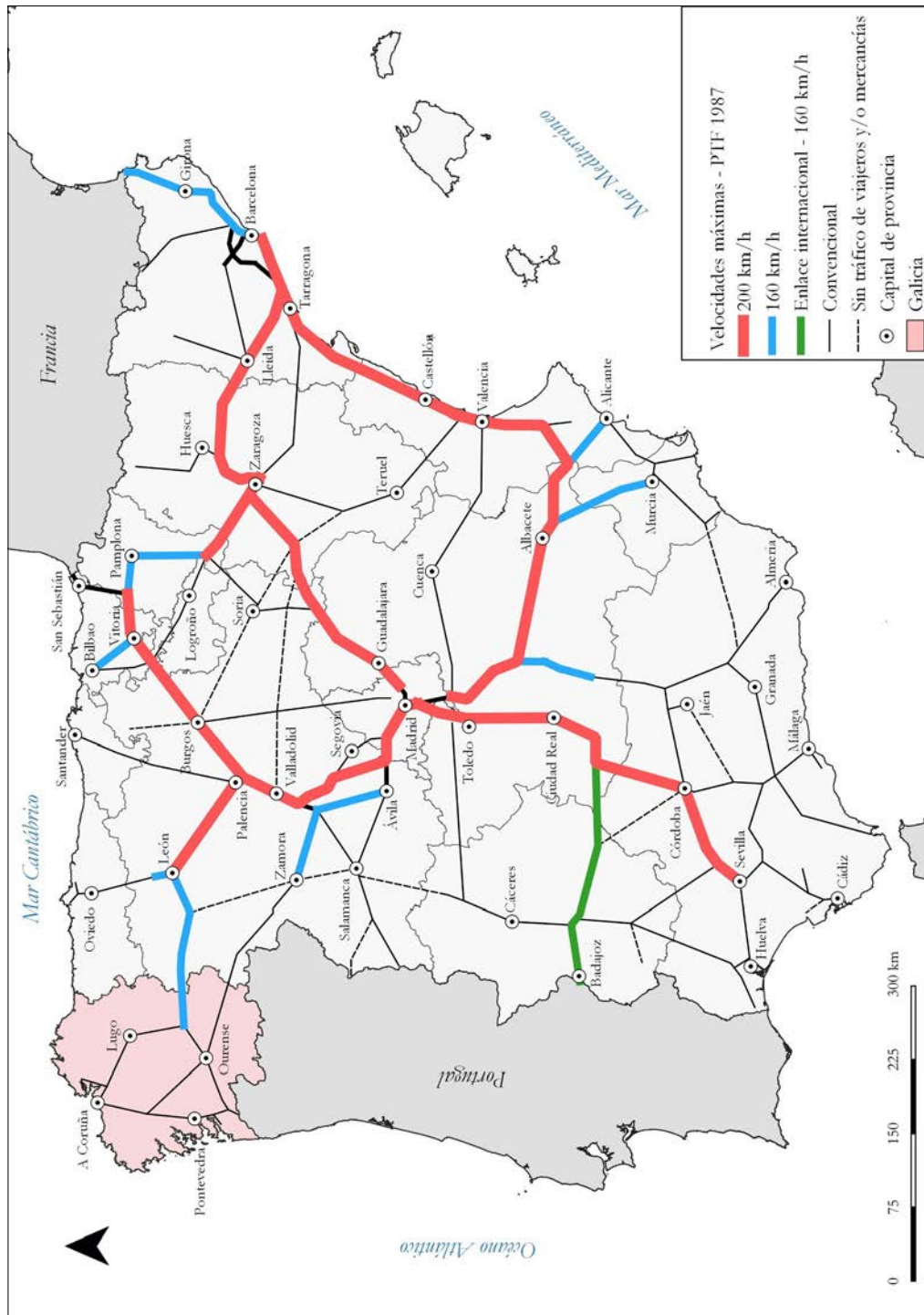


Figura 49 – Propuesta de velocidades máximas en el PTF de 1987 ⁷⁵

Elaboración propia a partir del PTF de 1987 (Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Turismo)

En la anterior imagen, los ejes con velocidades máximas en torno a los 200 km/h están representados por el color rojo. En un nivel inferior, las azules correspondientes a los 160 km/h. Por último, el tramo verde corresponde al futuro enlace internacional con Portugal.

75 La figura se ha dispuesto de manera vertical para obtener una mayor visibilidad.

Esta teórica ausencia de nuevas actuaciones en Galicia con respecto a otras CCAA fue motivo de una pregunta oral en una comisión del Congreso de los Diputados. En esta ocasión, el diputado Moldes Fontán (CDS)⁷⁶ formuló cuáles eran los verdaderos proyectos para Galicia, además de los motivos por los cuales la alta velocidad solamente llegaba hasta la localidad de Monforte de Lemos. Ante esto, el ministro Abel Caballero respondió de la siguiente manera:

Se refiere de nuevo a este plano, diciendo que Galicia queda fuera. Monforte de Lemos es Galicia y ahí llega la alta velocidad. Pero si observa el plano que aparece dos páginas después, que es la red de Inter City -trenes de alta velocidad, que circulan a 250 kilómetros/hora -, se encuentra con que llegan a Vigo y a A Coruña, lo que significa que está programado que la alta velocidad circule entre Madrid y Galicia, teniendo como terminales Vigo y A Coruña. Es decir, el Plan de Transporte Ferroviario contempla a Galicia dentro de sus esquemas de alta velocidad.

Abel Caballero Álvarez (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones). 2-6-1988, Congreso de los Diputados

A mayores, Abel Caballero volvía a insistir en la especialización del ferrocarril para los trayectos de larga distancia, en este caso, los referentes a la alta velocidad.

La alta velocidad sólo opera en larga distancias pues no está pensado que un tren de 250 kilómetros haga una parada cada 40. [...] Imagínese usted lo que sería un tren de alta velocidad circulando entre Vigo y Redondela - doce kilómetros -, entre Redondela y Pontevedra, etc, porque los trenes de alta velocidad son para lo que son.

Abel Caballero Álvarez (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones) 2-6-1988, Congreso de los Diputados

Cabe destacar que en la futura red Intercity en Galicia, esta llegaría solamente a las ciudades de A Coruña y Vigo desde la localidad de Monforte de Lemos. Por lo tanto, también se verían beneficiadas los núcleos urbanos de Lugo y Ourense. A pesar de que no se contemplaba esta cuestión en las comunicaciones entre las dos principales ciudades gallegas, el ministro Abel Caballero proclamaba unos futuros tiempos comerciales competitivos.

En la programación de septiembre de este año, los ferrocarriles entre Vigo y A Coruña van a tardar dos horas y media. El objetivo final del PTF es rebajar ese tiempo en aproximadamente media hora - algo más, cuarenta minutos -, a una hora y cuarenta y ocho minutos. [...] En este momento, el servicio más rápido entre Vigo y A Coruña tarda tres horas y ocho minutos.

Abel Caballero Álvarez (ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones). 2-6-1988, Congreso de los Diputados

En cuanto a las principales actuaciones en la infraestructura, como hemos citado anteriormente, estas se concentraban solamente en el tramo Monforte de Lemos-León. Por lo que el resto de la red ferroviaria de Galicia no sufriría una profunda transformación. Uno de los motivos de este *abandono* se encontraba en los altos costes y los bajos niveles de tráfico que se preveían para el futuro.

76 CDS, Centro Democrático y Social, fue un partido político de ideología centrista y de ámbito estatal.

En cuanto a estudios de Galicia, a partir de Monforte de Lemos, sí que han hecho estudios y evaluaciones de lo que costaría mejorar radicalmente la velocidad en esos tramos por encima de los 160 kilómetros y se han descartado porque, visto el tráfico que iban a utilizar estos corredores, eran absolutamente antieconómico.

Antonio Alcaide Pérez (director general de Infraestructura del Ministerio de Transporte). 1-3-1988, Congreso de los Diputados

El hecho de que se estableciese el corredor Monforte-León como prioritario suponía recuperar la importancia como nexo de conexión de esta línea, después de la construcción de la salida sur por Zamora en 1958. A pesar de que la distancia recorrida sería mayor por la opción central, podemos comprender que la administración estatal escogió esta última debido a la austeridad económica. Al igual que aconteció en el siglo XIX, un esquema de redes arbóreas es mucho más factible económicamente que la construcción transversal para todos los puntos. El hecho de que las líneas mejoradas llegasen a León, permitía aumentar la calidad de los servicios, a mayores, a dos comunidades autónomas más. En este caso, Asturias y Galicia.

Una cuestión importante dentro del PTF es que no solamente se recogían una serie de objetivos en materia de dotación de nuevas infraestructuras y velocidades máximas, también los nuevos tiempos de los servicios comerciales, así como un posible escenario de la futura demanda de viajeros por corredores de larga distancia. Para Galicia se recogían los siguientes hipotéticos tiempos dentro de la larga distancia (ver tabla 18).

Relación	Situación anterior al PTF	Objetivo del PTF	Beneficio de tiempo
A Coruña-Madrid	8 h 55'	6 h 44'	2 h 11'
Vigo-Madrid	8 h 19'	5 h 59'	2 h 20'
Vigo-Barcelona	15 h 45'	11 h 00'	4 h 45'

Tabla 18 – Objetivos en tiempos comerciales del PTF para Galicia

Elaboración propia. Fuente de información: Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones (1987)

El descenso de los tiempos comerciales estaría aproximadamente en torno al 25%, en las relaciones con la capital estatal, y un tercio entre Vigo y Barcelona. Estos teóricos tiempos no llegarían a ser cumplidos en el 2000. De hecho, los tiempos en este último año eran prácticamente los mismos a 1987, tan solo una reducción entre 20 y 30 minutos para cualquiera de las relaciones entre Madrid y las dos principales ciudades gallegas (Renfe, 2000).

Con relación a la postura de la Xunta de Galicia en lo relativo a las propuestas del PTF, debemos de tener en cuenta el cambio del color político en el gobierno autonómico durante la II Legislatura. El acceso a la presidencia de Fernando González Laxe, del PSdG en la segunda mitad de la legislatura, concretamente en septiembre de 1987, propició la sincronía política en ambas administraciones, la autonómica y el estatal. Por lo tanto, una buena sintonía y la ausencia de una crítica pública a lo que recogía el PTF.

Esto mismo se pudo comprobar en un debate en el Parlamento Autonómico relativo a una proposición no de ley. Esta última trataba de instar a la Xunta de Galicia a demandar una mayor inclusión del territorio gallego en los planes estatales, así como la puesta en marcha de un proyecto interno, especialmente en el eje A Coruña-Vigo-Portugal. Finalmente, esta propuesta fue rechazada. El propio *conselleiro* lo transmitía de la siguiente manera:

Se alude aquí a las deudas históricas seculares, precisamente porque son problemas seculares. Me parece muy bien. Lo que no se le puede pedir a un gobierno en 7 meses, ni a un gobierno en 7 años, es resolver los problemas seculares, precisamente porque son problemas seculares. Todos podemos ponerlos encima de la mesa y todos podemos alertar a la sociedad gallega de la necesidad que existe para que este país supere sus atrasos, pero, evidentemente, nadie puede tratar de que se compensen en un período de tiempo corto todas las carencias que existen dentro de una sociedad.

[...]

Y, evidentemente, si se invirtiera todo el PTF en Galicia, probablemente en Galicia se circularía rápido, pero al llegar fuera de Galicia probablemente el tiempo de velocidad sería el tiempo tradicional. Ese es un sistema de alternativas que debe realizarse compensadamente. Yo considero que es necesario comenzar a valorar la decisión sobre la globalidad del conjunto del sistema...

Antolín Sánchez Presedo (conselleiro de Ordenación do Territorio e Obras Públicas). 24-5-1988, Parlamento de Galicia

El desarrollo del PTF mudó en gran medida un año y medio después de su aprobación por parte del Gobierno. A pesar de que un primer momento se rechazó la idea de una mudanza genérica del ancho de vía ibérico al europeo o UIC, como hemos comprobado anteriormente, el Gobierno Central anunció esta medida para la LAV en construcción entre Madrid y Sevilla. El nuevo ministro de transportes, José Barrionuevo (1988-1991) ya dejaba caer esta posibilidad en una sesión del Congreso de los Diputados un mes antes de la decisión final tomada por el Consejo de Ministros:

El Consejo de Ministros, en su reunión del pasado 21 de octubre, ordenó a RENFE la realización de un informe urgente sobre las repercusiones técnicas y económicas que tendría en nuestro país y en nuestra red ferroviaria la introducción del ancho europeo.

José Barrionuevo Peña (ministro de Transporte, Turismo y Comunicaciones). 10-10-1988, Congreso de los Diputados

Unas semanas después, el propio ministro explicaba los principales motivos por los cuales se llevó a cabo esta modificación y el inicio del ancho europeo en España:

El acuerdo del 9 de diciembre, supone una decisión sobre tres puntos: el primero, que se introduzca el ancho europeo en nuestra red en todas aquellas líneas de nueva construcción y alta velocidad que vayan a ser iniciadas o que estén en ese momento en ejecución en nuestro país. En segundo lugar, darle una prioridad a la línea, ya en construcción, de Madrid-Córdoba-Sevilla y señalar una prioridad, unida a esta, para una línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa.

[...]

Se adopta una solución que, vuelo a decir, es prudente y realista en las vías de nuevo trazado, que consiguientemente van a incidir menos en la explotación de lo que ya tenemos, porque va a ser, además, lo que suponga la conexión más rápida con la red que ya se está trazando en Europa, en ancho internacional obviamente y para alta velocidad.

José Barrionuevo Peña (ministro de Transporte, Turismo y Comunicaciones). 28-12-1988, Congreso de los Diputados

El anuncio de la dotación del ancho europeo en las nuevas líneas ferroviarias de España suponía superar el aislamiento de la Península Ibérica con respecto a los demás estados europeos. A pesar de que ya se planteó esta cuestión en 1988, no fue hasta el 2013 cuando se finalizaron los últimos tramos de la LAV entre Barcelona y Figueres (Girona). De esta manera, se dibuja en la actualidad un eje norte-sur en España mediante una infraestructura ferroviaria de altas prestaciones.

A pesar de la buena noticia, dentro de un contexto europeo, por la medida a favor de un ancho de vía internacional o europeo en las nuevas LAV. Esta propuesta se veía con cautela y preocupación desde la Xunta de Galicia. No solo por una posible incomunicación de la región con respecto a otros territorios peninsulares, también por un posible cambio de prioridades en el PTF. Es decir, que los principales esfuerzos económicos fuesen destinados a esta estrategia antes que a la totalidad de la red peninsular. La inquietud era mismo reconocida por uno de los miembros del gobierno autonómico:

En consecuencia, la preocupación fundamental de la Xunta de Galicia es que la introducción del ancho de vía no produzca distorsiones ni discontinuidades en la red común. [...] Pero en cualquiera caso se necesita un conjunto de decisiones que hagan esta estrategia de ancho de vía sea una estrategia integrada, porque en otro caso, puede producir efectos, a medio plazo y a corto, a plazo inmediato y no de futuro, realmente distorsionantes para el ferrocarril en Galicia.

[...]

Estamos pues actuando, a favor del ancho de vía pero, al mismo tiempo, con la prevención clara de que este proceso puede crear discontinuidades en el conjunto de la red, puede mudar el conjunto de recursos previstos para la modernización global de la red simplemente por la sustitución de ancho y pensamos que sería necesario reconducir este proceso.

Antolín Sánchez Presedo (conselleiro de Ordenación do Territorio e Obras Públicas). 20-12-1988, Parlamento de Galicia

El anuncio del Gobierno Central para la dotación del ancho de vía europeo en las LAV, unido a la tercera victoria consecutiva del PSOE en las elecciones generales de otoño de 1989, supuso un camino diferente en el desarrollo del PTF. En esta nueva legislatura, José Barrionuevo

continuaba como ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. No obstante, en el intermedio, accedía al cargo ministerial el catalán Josep Borrell. Simultáneamente, esta cartera pasaba a denominarse Obras Públicas y Transporte. La flexibilidad de los principales objetivos en materia de política ferroviaria era anunciada de manera tímida por el ministro Barrionuevo en una de sus primeras comparecencias en la nueva legislatura.

No son instrumentos normativos de carácter rígido o inflexible, sino que, por el contrario, son instrumentos de ordenación de estos sectores, que permiten incorporar nuevos elementos, de acuerdo con nuestras posibilidades económicas, pero también con las necesidades que se van planteando de una forma nueva durante el período de vigencia de estos planes.

[...]

El Gobierno considera el PTF como un elemento básico para el desarrollo y modernización del ferrocarril y que sus objetivos, directrices y las propuestas de actuación estratégicas siguen plenamente vigentes como marco de referencia, siempre con ese criterio que he señalado de flexibilidad.

José Barrionuevo Peña (ministro de Transporte, Turismo y Comunicaciones). 24-12-1990, Congreso de los Diputados

Por el contrario, más de un año después, el nuevo ministro de transportes, Josep Borrell confirmaba los cambios y los nuevos objetivos del Gobierno Central, así como la necesidad de estos:

No creo que haya puesto en crisis el PTF (por el cambio de ancho de vía), pero nos obliga a replantear muchas cosas de él. Como no soy amante de los nombres, sino de los contenidos, lo que le estoy proponiendo cuando pido una pausa de reflexión es una revisión de la planificación estratégica del ferrocarril en España.

Josep Borrell Fontelles (ministro Obras Públicas y Transportes) 8-5-1991, Congreso de los Diputados

A pesar de la voluntad que tenía en un primer instante el Gobierno Central por la modernización y especialización del ferrocarril mediante la aprobación del PTF en 1987, solamente en 4 años ya se daba por amortizado. Como hemos descrito anteriormente, la decisión de construir mediante ancho europeo la nueva línea entre Madrid y Sevilla, supuso la concentración de la mayor parte de los esfuerzos económicos. También, la finalización de esta nueva infraestructura para mediados del 1992, fecha que coincidía con la celebración de la Exposición Universal en la capital andaluza, suponía el principal objetivo. Además, ya se anunciaba de manera pública un nuevo plan ferroviario.

Otro acuerdo del Consejo de Ministros, este de 7 de julio de 1989, especifica que los esfuerzos de financiación se van a concentrar de forma exclusiva, hasta 1992, en la construcción de la línea de alta velocidad y ancho internacional Madrid-Córdoba-Sevilla. Por tanto, un PTF que no preveía cambios de ancho de vía ni modificaciones trascendentales en el modo de transporte ferroviario porque no se planteaba la alta velocidad (a 250 km/h) y, por otra parte, unas actuaciones decisivas, determinantes, dotadas de gran poder estructurante del territorio [...] Desde entonces hasta ahora hemos venido actuando en lo que el Consejo de Ministros declaró prioritario y exclusivo hasta 1992, que es Madrid-Córdoba-Sevilla.

[...]

Espero que en el plazo de un año un nuevo PTF, un nuevo instrumento de planificación de transporte ferroviario nos permita suministrar al Gobierno y a las Cámaras un hilo director del conjunto de actuaciones en ese terreno.

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas y Transportes) 26-6-1991, Congreso de los Diputados

9.1.3. Respuesta por parte de la Xunta de Galicia en 1989.

Dos años después de la aprobación del PTF por parte de la administración central, así como el anuncio de la construcción de la primera línea de alta velocidad con ancho de vía europeo, la Xunta de Galicia presentaba el documento analítico: “Unha perspectiva do ferrocarril en Galicia”⁷⁷ (Nebot Beltrán y Sanz Alduán, 1989). Este no se trataba de un plan estratégico como el PTF estatal, ya que no se incluía una cronología ni un presupuesto aproximado para las actuaciones. En la realidad estamos hablando de un documento de evaluación sobre el sistema ferroviario dentro de la comunidad autónoma, con posibles actuaciones y recomendaciones que se deberían de tener en cuenta. Se puede considerar, al mismo tiempo, como el primer trabajo desde la administración autonómica en relación exclusiva al ferrocarril.

Dentro de este documento se encontraba un análisis completa de las características técnicas de la red ferroviaria gallega. En esta cuestión, realiza una comparación con la restante estatal, donde se denuncia las enormes diferencias y lo que esto suponía para los servicios internos de Galicia. Casos técnicos como la baja electrificación de las vías, un mayor porcentaje de túneles, las reducidas velocidades máximas que tan solo llegaba a sobrepasar los 100 km/h en una serie de tramos cortos, o un trazado más sinuoso y lleno de curvas de bajo ratio. Bien es cierto, como hemos analizado anteriormente, la construcción de las primeras líneas estuvo influenciada por la orografía y las bajas expectativas de negocio sostenible (Nárdiz Ortiz, 1992).

Por otra parte, el documento autonómico criticaba la deriva ampliada del PTF por las nuevas LAV, justamente presentadas un año después. Esto provocaría una alteración considerable entre las cantidades monetarias que se proyectaban inicialmente, con lo que se procuraba después con el nuevo modelo ferroviario. Al mismo tiempo, se consideraba que el PTF marcaba soluciones estándar para todo el territorio estatal, sin tener en cuenta las necesidades y particularidades de las diferentes autonomías. En este caso, la Xunta lo determinaba en este documento de la siguiente manera:

Las distintas alternativas del PTF, no responden por igual a las necesidades de transporte en Galicia y, en particular, las principales carencias del ferrocarril en esta comunidad autónoma. Y, sobre todo, a su prioridad y programación en el marco estatal no tiene porque coincidir necesariamente, con las de las Comunidades Autónomas y, en el caso de Galicia, parece que así ocurre. (Nebot Beltrán y Sanz Alduán, p. 12).

Más adelante, se llegaba a demandar un nuevo camino para Galicia:

77 Traducción al castellano: *Una perspectiva del ferrocarril en Galicia*.

En resumen, se puede afirmar que las necesidades de mejora del ferrocarril en Galicia para constituirse en un medio de transporte competitivo y útil debe ser consecuencia de un nuevo marco de planificación ferroviaria estatal, no solo porque ni el PTF ni el Contrato Programa 1988-1991, pueden durar mucho más tiempo como instrumento que definan la estrategia ferroviaria real, si no porque también algunos de los problemas básicos del ferrocarril en Galicia quedan al margen de las propuestas del PTF y requieren en cualquiera de los casos, un nuevo tratamiento. (Nebot Beltrán y Sanz Alduán, p. 52).

Dentro de las alternativas que se presentaban como soluciones, se dividían en dos principalmente, las de larga distancia o de conexión con el exterior y las internas. Con respecto a las primeras se marcaba la necesidad de no apoyarse solamente en una única salida, como resumía el PTF, entre Monforte de Lemos y León, siendo necesario también mejorar la salida *directa* hacia la Meseta entre Ourense y Zamora. Además, se consideraba como utópica la cantidad prevista desde el PTF para las actuaciones propuestas en Galicia. Simultáneamente, se veía interesante ampliar la electrificación ferroviaria desde Monforte hasta A Coruña, mediante el trayecto por Lugo y Betanzos.

Con lo que respectaba a la red interna gallega, se centraba especialmente en lo que hoy es el Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo. En este caso, no se veía necesaria la construcción de nuevas variantes. Esto era debido a las altas densidades demográficas por las que se dibujaba el trazado, a pesar de los altos porcentajes de ocupación de los servicios ferroviarios. Por aquel entonces, más de la mitad de los usuarios gallegos que se movían en el tren lo hacían en este mismo espacio (Nebot Beltrán y Sanz Alduán, 1989).

Para conseguir ser competitivo con respecto al vehículo privado, se consideraba más factible la puesta en marcha de servicios semidirectos entre A Coruña y Vigo. De esta manera, conseguir llegar a las 2 horas de viaje comercial. Hay que tener en cuenta que a finales de la década de los 1980, la AP-9 entre las dos principales ciudades aún no estaba finalizada por completo. Otra cuestión acontecía con los servicios de proximidad o dentro de un ámbito metropolitano, donde lo prioritario no era la reducción de los tiempos comerciales ni el aumento de las velocidades, sino un número destacado de frecuencias que mejorasen la accesibilidad.

Igualmente, en este documento se dejaba caer que la llegada de la alta velocidad dentro de Galicia no era la solución por las características de la ocupación territorial gallega. Además de que las ciudades tenían un tamaño medio, muy alejadas de las cifras de importantes urbes de la Península. Con esto, se remarcaba que las mejoras del ferrocarril debían de pasar por una actualización y progresiva planificación de las líneas convencionales. El propio documento abría la posibilidad de que si se tomaran en cuenta las cuestiones y demandas a una escala local o/y regional, estas podrían, posiblemente, llegar a tener un impacto socioeconómico mayor que las soluciones globales del PTF.

Con respecto a esta última cuestión, Audikana Arriola (2019) resalta la originalidad de este rechazo por parte de la Xunta de Galicia. Justamente porque se trataba de una excepción a nivel estatal, donde la mayor parte de la opinión pública se encontraba a favor del desarrollo de la alta velocidad. Del mismo modo destaca el titular de la noticia en la revista especializada en ferrocarriles, *Vía Libre*. En su número de febrero de 1990 recogía un resumen sobre este trabajo encargado por la administración gallega. Donde lo más destacado era el titular de la noticia:

*Galicia no necesita la alta velocidad.*⁷⁸ Una demanda que semeja lejana en comparación con las reivindicaciones actuales, como veremos más adelante.

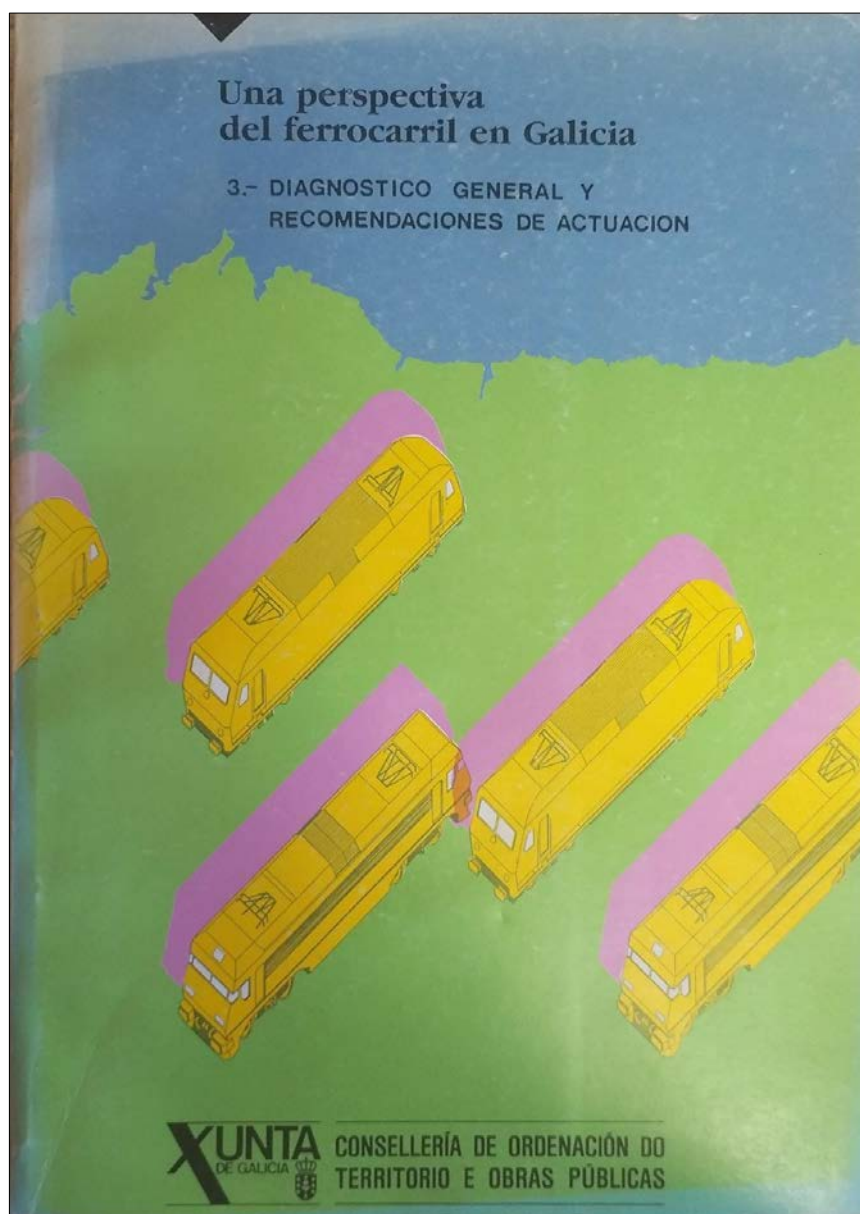


Figura 50 – Portada del estudio "Unha perspectiva do ferrocarril en Galicia" (Versión en castellano).
Fuente: Varela Cornado (2022).

La posición de la Xunta de Galicia no sufriría grandes cambios a pesar de la mudanza política en su gobierno. Las elecciones autonómicas de 1989 otorgaron la victoria por mayoría absoluta al líder del PP, Manuel Fraga Iribarne. Con esto, se rompía la igualdad de colores políticos entre Santiago de Compostela y Madrid. Un hecho que duraría hasta 1996, momento en el cual, el PSOE pierde las elecciones generales. Durante los primeros meses de su I Legislatura en la presidencia gallega, la cuestión ferroviaria no fue una gran prioridad. No obstante, en su defensa como único candidato a la presidencia hizo una clara referencia a este medio de transporte. Una diferencia con respecto a sus predecesores.

⁷⁸ Vía Libre, febrero 1990.

En la red de ferrocarril, defendemos el ancho de vía europeo en todo el sistema ferroviario gallego y su electrificación, la doble vía en la línea A Coruña-Tui y, en general, la mejora de la velocidad en todo el trazado de la red, contemplándose como último objetivo el establecimiento del tren de alta velocidad en Galicia.

Manuel Fraga Iribarne (presidente de la Xunta de Galicia) 29-12-1990, Parlamento de Galicia

La prioridad secundaria por el ferrocarril fue confirmada posteriormente por el nuevo *conselleiro* encargado de las infraestructuras de transportes, Xosé Cuiña. El político de Lalín fue uno de los principales referentes en materia de política de infraestructuras de transportes, especialmente la red viaria. Estuvo en este mismo cargo de manera continua hasta el 2003. Al mismo tiempo, era considerado como el *delfín* político del presidente M. Fraga, su principal candidato en la línea de sucesión del PP gallego y el referente de la vertiente más *galeguista* dentro del partido político. A partir de este momento, su *Consellería* sería denominada como *Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda*.

Al igual que el presidente, Xosé Cuiña otorgó una mayor importancia a la red viaria, especialmente a la finalización de las dos autovías de acceso a Galicia desde la Meseta (A-6 y A-52). Los continuos retrasos en el inicio de su construcción, así como, posteriormente, su tardía inauguración, se convirtieron en una de las principales demandas de la sociedad gallega. No obstante, ante las preguntas por parte de la oposición política, principalmente desde las posturas nacionalistas tanto del BNG como de la antigua formación PSG-EG⁷⁹, sobre el ferrocarril, el *conselleiro* explicaba la postura del gobierno autonómico durante estos primeros meses:

Para Galicia eran más importantes las comunicaciones por carretera, desde nuestro punto de vista, que mejorar la vía del tren, por así decirlo. Ahora estamos en otro tema (conexión del TAV), en el que usted formula, y yo lo único que le digo es que tenemos que tener sentido común, el sentido de la responsabilidad y también el don de la oportunidad política necesaria para saber enfocar este asunto.

Xosé Cuiña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 27-2-1991, Parlamento de Galicia

Le quiero decir que nosotros, desde que estamos aquí, asumimos con responsabilidad lo que significa el reto del ferrocarril, como asumimos primero el de las autovías, porque entendemos que era prioritario. Galicia tiene necesidades, hay que actuar con criterio de prioridad, comenzamos por las grandes vías de comunicación que son las autovías, en las que hasta ahora hay un comportamiento correcto por parte del Gobierno Central y de sus ministros.

Xosé Cuiña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 8-4-1992, Parlamento de Galicia

Durante la década de los 1990, especialmente durante los primeros años, el debate en torno a la finalización de las dos autovías de acceso monopolizó todas las reivindicaciones en Galicia. De hecho, desde junio del 2022, se ha recuperado parte de esta etapa política, debido al

79 PSG-EG: Partido Socialista Galego-Esquerda Galega.

corte de la conexión mediante la A-6 en las proximidades de Piedrafita do Cebreiro (Lugo), tras el derrumbe de un viaducto por su mal estado de conservación durante una inspección técnica.

9.2. II Etapa - La década de los 1990s. Alejamiento y aproximación entre la Xunta y la Administración Central.

Esta segunda etapa, que coincide en su mayoría con la década de los 1990, se caracteriza principalmente por la bipolaridad en las relaciones políticas entre ambas administraciones territoriales, especialmente en lo que respecta al ferrocarril. A pesar de que durante la primera legislatura del presidente M. Fraga (1989-1993) en la Xunta, el ferrocarril no era la principal reivindicación; la aprobación de un nuevo plan estratégico en materia de infraestructuras de transporte por parte del Estado en 1993, y consigo, un nuevo *abandono* del noroeste peninsular, supuso el inicio de una demanda que culminaría en el 2000 con la firma de varios convenios entre ambas administraciones.

No obstante, al igual que en la anterior etapa, cabe destacar la evolución política de los dos gobiernos, así como el contexto socioeconómico en el que se enmarca este período para comprender con mayor precisión las relaciones entre ambas administraciones. En un primer lugar, después del año culmen de 1992, España se ve envuelta en una importante recesión económica. Esta compromete en gran medida la construcción de relevantes infraestructuras de transporte. De ahí que se procurara una entrada del capital privado o una mayor intervención de las CCAA en la financiación de estas. Este hecho afectó directamente a las propuestas del nuevo plan de infraestructuras de transporte estatal.

También, el partido político en gobierno central, el PSOE, sufría un continuo desgaste y una pérdida de apoyos. Una cuestión que se comprobó en las elecciones generales de 1993, donde no pudo conseguir una victoria electoral por mayoría absoluta. De esta manera, el presidente Felipe González tuvo que llegar a acuerdos con los partidos políticos de Cataluña (CiU) y el País Vasco (PNV). Posteriormente, en 1996, después de 14 años en el poder, el PSOE pierde unas elecciones generales. En este caso, el partido político más votado fue el PP. Una victoria que le otorgó, previo acuerdo con los partidos nacionalistas anteriormente mencionados, el acceso a la presidencia de José María Aznar. Como veremos más adelante, esta mudanza política supuso el inicio de un período de mayor entendimiento entre la Xunta y el Estado. Después, en el 2000, la victoria electoral del PP se caracterizó por su mayoría absoluta (ver figura 51).

En cuanto a los ministros relacionados con las cuestiones de transporte, solamente hubo dos en este período. Josep Borrell (PSOE) continuó en este cargo hasta 1996. Bien es cierto que la denominación de su cartera ministerial fue modificada en cada una de las legislaturas. En un primer momento, denominada Obras Públicas y Urbanismo para después, entre 1993 y 1996, llamarse Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. Del mismo modo, el cambio político en el gobierno central provocó el nombramiento de Rafael Arias-Salgado (PP) como nuevo ministro de Fomento. En este momento, se recuperaba la denominación de mayor difusión en la sociedad.

Xunta		Año	Estado	
IV Elecciones Parlamento. Presidente electo: Manuel Fraga Iribarne (PP)	IV Legislatura	1992	V Legislatura	Comicios generales. Presidente electo: Felipe González Márquez (PSOE)
		1993		
		1994		
		1995		
		1996		
V Elecciones Parlamento. Presidente electo: Manuel Fraga Iribarne (PP)	V Legislatura	1997	VI Legislatura	Comicios generales. Presidente electo: José María Aznar (PP)
		1998		
		1999		
		2000		
		2001		
VI Elecciones Parlamento. Presidente electo: Manuel Fraga Iribarne (PP)				

PP: Partido Popular
 PSOE: Partido Socialista Obrero Español

Figura 51 – Evolución política Xunta y Estado entre 1992 y 2001.

Elaboración propia

A diferencia del Gobierno Central, en Galicia se vivió una larga etapa de estabilidad política. Después de su primera victoria en las elecciones autonómicas de 1989, Manuel Fraga continuaría como presidente de la Xunta hasta el 2005. Igualmente, Xosé Cuíña permanecería en el cargo como *conselleiro* de *Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda* hasta el 2003.

9.2.1. El PDI 1993-2007, una primera expansión de la alta velocidad.

La inauguración de la primera LAV en 1992 suponía emplazar a España dentro de la vanguardia ferroviaria a nivel europeo. El teórico éxito de estos nuevos servicios, así como la promoción desde las instituciones europeas a favor de la expansión de este modelo ferroviario (Comisión de las Comunidades Europeas, 1992), originaron un mayor protagonismo a la alta velocidad en el nuevo Plan Director de Infraestructuras (PDI, en adelante) (Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 1994). Por primera vez, se recogía la posibilidad de expandir la alta velocidad por la geografía de España en un documento estratégico. Con respecto al anterior plan sectorial en materia ferroviaria, el PTF de 1987. Este quedó rápidamente anticuado por el cambio

de prioridades en el Gobierno Central. De hecho, el ministro Josep Borrell reconocía esta cuestión:

Le reconozco que el PTF está obsoleto, que, poco tiempo después de haber sido elaborado, la alta velocidad y el cambio de ancho de vía lo invalidó

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) 21-9-1993, Congreso de los Diputados

El PDI está considerado como el primer plan estratégico elaborado en el Estado Español de manera transversal para todas las infraestructuras, cuyas competencias recaían en la administración central. No solo se centraba en las relativas al transporte, también otras referentes que se trabajaban en el antiguo MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes). A mayores, debemos de tener en cuenta el carácter pionero de este documento, tal y como lo define Cruz Villalón (2017). En este plan se buscaba una coherencia en las diferentes medidas, más allá de las propuestas sectoriales para cada modo de transporte; el establecimiento de criterios de ordenación y equilibrio territorial; un exhaustivo análisis de los efectos económicos; o propuestas relativas a la intermodalidad y con carácter supralocal en concordancia con las administraciones competentes. Este plan fue el fruto de un largo debate entre diferentes administraciones, así como en las propias Cortes Españolas (Santos Ganges, 2002).

En relación con al debate entre administraciones, así como sus principales prioridades, Josep Borrell recalca de manera frecuente la necesidad de una discusión constructiva para su elaboración. Igualmente, las numerosas peticiones que tuvieron que ser rechazadas debido a los límites económicos de la administración pública.

¿Que los expertos analicen el PDI? Están invitados a ello. El PDI es un instrumento de debate y deberíamos aprender a debatir en este país. Tenemos poca práctica en ello. Está siendo objeto de debate. Reforcemos el debate. A lo mejor, lo que proponemos hay que cambiarlo por otras cosas [...] ¡Ojalá que el debate lo mejore!

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) 21-9-1993, Congreso de los Diputados

En este momento, el Ministerio está recibiendo una impresionante demanda de nuevas infraestructuras para que sean también incluidas en el Plan Director, que en algún caso, pueden ser atendidas, pueden ser encajadas en las previsiones presupuestarias, pero todas a la vez, obviamente, desbordarían los marcos razonables de la inversión que puede acometer el país.

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) 21-9-1993, Congreso de los Diputados

Asimismo, los debates deberían de enriquecer un documento que sería consentido por la amplia mayoría de los actores sociales. Un hecho que impediría simultáneamente otorgar el protagonismo del PSOE en su puesta en marcha, así como una hipotética corresponsabilidad de las diferentes propuestas. No obstante, es necesario resaltar la ausencia de una mayoría absoluta en número de diputados, de ahí la necesidad de llegar a continuos acuerdos con otras fuerzas políticas o administraciones autonómicas.

No es el plan de un Gobierno, tiene que ser un plan consensuado políticamente.

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) 19-5-1994, Congreso de los Diputados

A pesar de encontrarnos en el momento inicial de la alta velocidad en España, dentro del PDI los mayores esfuerzos económicos estaban destinados a la red viaria. Esta acaparaba prácticamente la mitad de lo presupuestado para las infraestructuras de transportes intraurbanos. De hecho, algunas de las principales autovías radiales aún se encontraban en construcción. Caso destacado de la A-6 (Autovía del Noroeste). Por otra parte, el ferrocarril concentraba el 30% de las previsiones. Aun así, la cantidad absoluta para el tren sería mayor que en el anterior PTF, ya que se preveía un total de 3,22 billones de pesetas (aprox., 19.000 millones de euros). Simultáneamente, la financiación de las nuevas LAV no sería íntegramente por parte de los Presupuestos Generales del Estado, sino que deberían de participar otras administraciones, además de los posibles fondos europeos (MOPT, 1994).

La limitación económica por parte de la administración central abría la puerta a la entrada de nuevos actores en la gobernanza de la alta velocidad ferroviaria. No solamente se trataría de una cuestión a dos bandas, entre el ente estatal (responsable directo de la construcción y posterior gestión) y el europeo (cofinanciadora y promotora de las redes transeuropeas), también podrían llegar a tener cierto peso en las decisiones finales, las administraciones autonómicas y/o el capital privado.

Ante esta situación, Pérez Touriño (1996) describía las enormes dificultades para que este último grupo de actores (privados) decidiesen entrar, tanto por las enormes cantidades necesarias como por los nulos ratios de beneficios económicos posteriores. Una cuestión que De Rus Mendoza y López de Sabando (1993) apoyaban debido, desde su opinión, a las decisiones erróneas en la primera LAV (Madrid-Sevilla), tanto por el contexto económico como por el trayecto escogido. Por otra parte, Bel (2010), aunque en un análisis más centrado en la expansión de la alta velocidad durante los 2000, sostiene que de establecer la obligatoriedad de financiación compartida entre las administraciones central y autonómica, esto provocaría un mayor control en los gastos finales. Así como una disminución en algunas reivindicaciones.

Por lo tanto, la situación de gobernanza compartida entre los diferentes actores socioeconómicos podría llegar a ser especial y complicada. Esto debido a la diferencia de responsabilidad que se recalcaba en el propio PDI. En primer lugar, la administración europea marcaba una serie de proyectos con el objetivo de alcanzar una mayor vertebración y cohesión territorial en el conjunto de estados de la Europa Occidental. En segunda orden, el Estado que recoge las ideas europeas, y con la visión de mejorar la red ferroviaria interna, adecúa los trazados propuestos, pero al mismo tiempo, sugiere una financiación compartida a otros actores. Esto a pesar de disponer de la competencia exclusiva en las infraestructuras ferroviarias intrarregionales. Por último, los entes autonómicos, que en base de sus necesidades o reclamaciones, podrían llegar a participar o incluso, modificar puntualmente ciertos matices de los proyectos. En definitiva, el desarrollo de la alta velocidad en España a mediados de la década de los 1990 dependería de la voluntad y de los acuerdos entre los actores.

El éxito, especialmente mediático y de pasajeros de la línea Madrid-Sevilla, provocó un cambio en los objetivos en materia ferroviaria. Ya no se trataba de una modernización dentro de los parámetros de las características convencionales como en el anterior PTF, sino que se priorizaba la construcción de nuevos ejes dentro de las características de alta velocidad (Martín Cabo, 2015). El trazado de estos nuevos corredores eran muy semejantes a los planteados en el anterior PTF para velocidades máximas de 220 km/h y en concordancia con las directrices marcadas por las instituciones europeas (ver figura 52).

La influencia de la institución europea en los trazados de alta velocidad propuestos en el PDI se recogen en la Resolución del Consejo, de 17 de diciembre de 1990, sobre el desarrollo de la red europea de trenes de alta velocidad (91/C 33/01). Dentro de los 14 tramos clave que se recogían, dos afectaban a la Península Ibérica. Estos eran el 9º, Madrid-Barcelona-Perpignan (Francia) y el 10º, a su vez, dividido en dos; Porto-Lisboa-Madrid y Vitoria-Gasteiz-Dax. Es decir, conexiones con Francia mediante Cataluña y el País Vasco, además de una nueva vía de nexo con Portugal. De esta manera, los trazados sugeridos marcaban un eje noreste – suroeste dentro de la Península Ibérica.

Esta influencia europea en el PDI también era determinante en el desarrollo de los trazados. La posibilidad de cofinanciación a partir de fondos europeos obligaba a la priorización de algunos de estos. Así lo reconocía el ministro, Josep Borrell:

En los próximos dos años hay que dar prioridad al triángulo Madrid-Barcelona-Valencia. Ya saben ustedes que la CEE ha acordado financiar con fondos de cohesión el primero de los tramos de la conexión de alta velocidad Madrid-Barcelona, concretamente el Zaragoza-Lleida, y que el Gobierno ha declarado prioritario.

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) 21-9-1993, Congreso de los Diputados

La apuesta por construir varios ejes mediante los parámetros de la alta velocidad europea, provocaba que el PDI diferenciase entre dos redes. Las cuales estarían clasificadas por su ancho de vía, ya que no se proponía un cambio de ancho para el resto de las vías convencionales (Santos y Ganges, 2002). Del mismo modo, algunos nuevos tramos de alta velocidad también estarían dotados de manera primaria con el ancho ibérico. Este era el que afectaba al cuadrante noroeste, el correspondiente al Valladolid-Madrid. No obstante, sí que se reconocía la necesidad de establecer una coordinación entre las dos futuras redes, mediante la adquisición de material rodante con la calidad de circular en ambos anchos (MOPT, 1994). Esta situación beneficiaría a aquellos territorios lejanos o periféricos, ya que permitiría expandir las bondades de las nuevas líneas de alta velocidad.

Con esto, se trataría de asemejarse, por sus características comerciales y técnicas, a la alta velocidad francesa, donde los TGV circulan por ambas tipologías de infraestructuras (líneas de alta velocidad y convencionales). Un hecho que sí acontece en la actualidad con los servicios comerciales de larga distancia de la empresa Renfe, *Alvia* (de Ureña Francés, 2012). Con estas medidas, se intentaba solucionar los posibles futuros inconvenientes que arrastró la historia ferroviaria ibérica, y especialmente, anticiparse dentro de la evolución de alta velocidad en

España. Esta expansión contenida por la construcción de nuevas LAV (300 km/h) era defendida por el propio ministro socialista, debido a los altos costes y el mínimo beneficio que otorgaba con respecto a los servicios denominados como *velocidad alta* (220 km/h). Con respecto a este último concepto, nos centraremos con mayor detalle en el siguiente capítulo, especialmente en el problema de definición del actual Eje Atlántico ferroviario.

Es evidente que no se puede ir a 300 kilómetros por hora en todas partes; en España es absurdo pretender moverse a esas velocidades con el territorios que tenemos, la curva de costes es exponencial y ganar los últimos 50 kilómetros tiene unos costes absolutamente injustificados, desde el punto de vista ahorrado. ¿A qué precio estamos dispuestos a pagar el minuto ahorrado en un territorio como España? [...] Tenemos que aprender que ir a 220 kilómetros por hora en ferrocarril, en España, es una forma de comunicación extraordinariamente suficiente en nuestras distancias, nuestro relieve, y nuestra distribución de población

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) 3-5-1994, Congreso de los Diputados

A veces los 220 kilómetros por hora es más que suficiente y quizá más de lo necesario y otros, en cambio, donde los 350 pueden alcanzarse a costes reducidos, teniendo siempre presente, señorías, que la curva que relaciona velocidades con costes es típicamente exponencial que ganar algunos kilómetros más de punta implica unos costes ambientales y unos costes unitarios de inversión fuera de toda lógica, y que es mucho más razonable trabajar con velocidades alemanas, 220 kilómetros por hora, que no demorar la inversión en el tiempo a costes inasumibles para intentar alcanzar velocidades punta, ligeramente superiores, que no consiguen aportar mejoras substantivas al modo de transporte en cuestión.

Josep Borrell Fontelles (ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente) 10-10-1995, Congreso de los Diputados

Esta racionalidad expansiva de las nuevas líneas de alta velocidad en España, unido a las prioridades marcadas por la Comisión Europea, otorgó una mayor importancia al sector oriental de la Península. Simultáneamente, esto provocaba un vacío de propuestas en alta velocidad en el cuadrante noroeste. Para Galicia, a semejanza del pasado PTF, el PDI volvía a centrar sus esfuerzos en el corredor Monforte-León como principal acceso desde la Meseta. Un tramo que se clasificaba como *Adecuación de línea de velocidad alta y ancho RENFE*. A mayores, se recogían una serie de medidas complementarias dentro de la red ferroviaria gallega. Los tramos que se beneficiarían serían el Monforte-Ourense-Vigo y desde la capital ourensana a Santiago y A Coruña. De esta manera, las ciudades de Lugo y Ferrol quedarían descolgadas de las nuevas actuaciones.

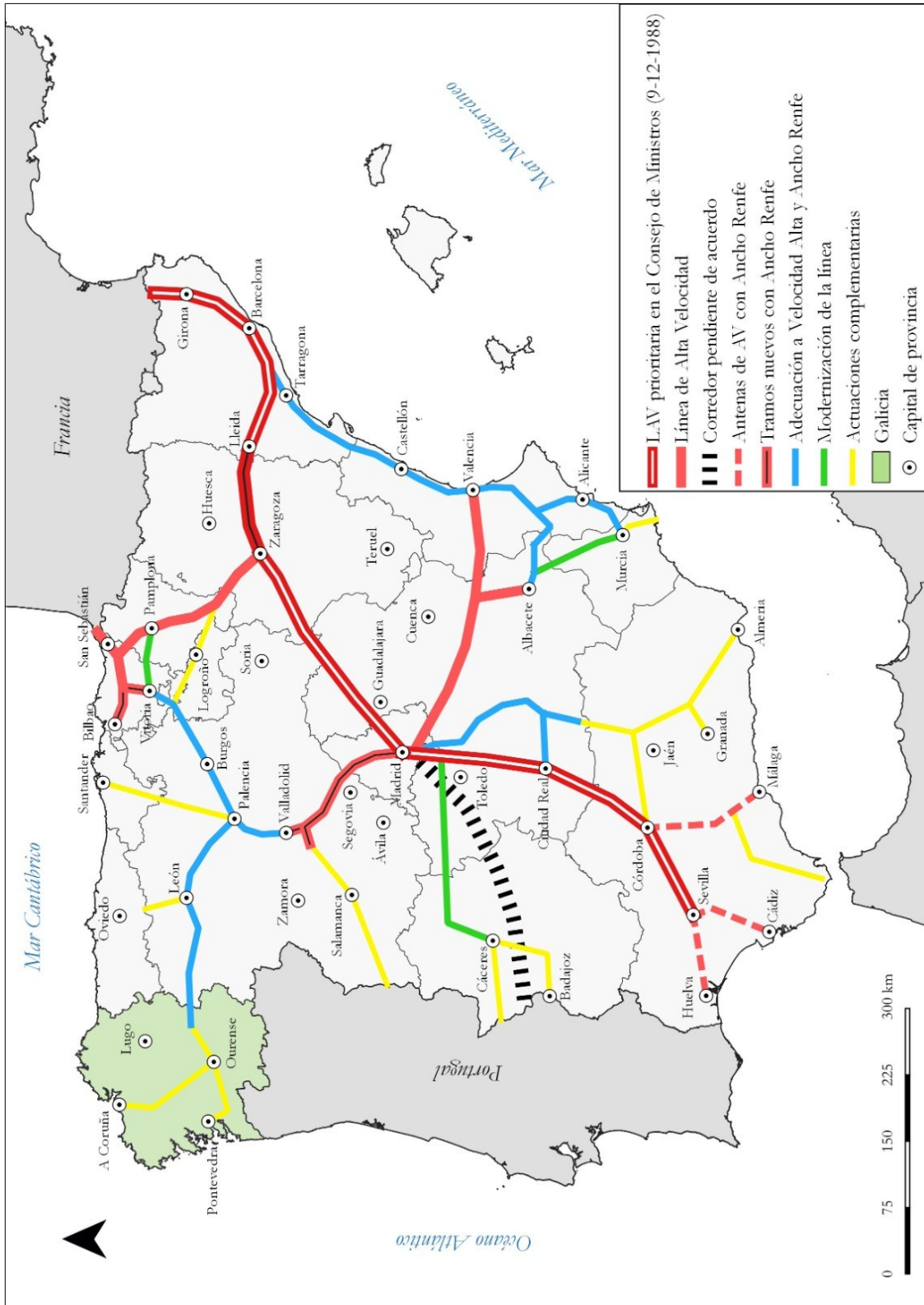


Figura 52 – Propuestas de líneas de Alta Velocidad en el PDI 1993-2007⁸⁰.

Elaboración propia a partir del PDI 1993 (MOPT, 1994)

80 La figura se ha dispuesto de manera vertical para obtener una mayor visibilidad.

El hecho de que el PDI otorgase una mayor preferencia al sector oriental de la Península, así como la ausencia de medidas más ambiciosas en el cuadrante noroeste, provocó respuestas muy críticas por parte de la Xunta de Galicia. A mayores, para comprender esta crítica pública, debemos de tener en cuenta las diferencias políticas entre el ente autonómico y la Administración central. Una cuestión que duró hasta las elecciones generales de 1996. Con respecto a las críticas, algunas de estas fueron transmitidas por diferentes miembros del partido político en el gobierno autonómico:

Podemos concluir que este Plan Director para Galicia profundiza los desequilibrios de dotaciones infraestructurales con otras comunidades

Jaime Alberto Pita Varela (diputado autonómico del PP) 14-09-1994, Parlamento de Galicia

Primero, aceptar que el PDI se trata de una propuesta discriminatorio. Es desvertebradora. Consolida una vez más una división de la red de líneas de alta velocidad en ancho internacional y el resto en ancho español. [...] Esta carencia en la planificación de cara al noroeste de España está claro que no está justificada.[...] Y esto fue reivindicado, como usted sabe, en una reunión que tuvo este foro⁸¹ en la isla de A Toxa (O Grove) el 5 de julio de este año, en la que participaron fuerzas políticas, sociales y sindicales de este ámbito, y en la que se acordó reclamar del Estado una nueva redefinición del PDI, basada en criterios de igualdad y de equilibrio regional.

Xosé Cuiña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 9-11-1994, Parlamento de Galicia

9.2.2. El cambio de posición de la Xunta de Galicia entre 1994 y el 2000. Del rechazo frontal a los acuerdos con el Ministerio.

La aprobación de los anteriores PDI y PTF pusieron en evidencia la necesidad de modernización de la red ferroviaria en España. Tras varias décadas de pérdida progresiva, el ferrocarril buscaba conseguir su puesto de protagonismo dentro del mercado, de una manera competitiva y especializada para ciertos sectores. Estas dos metas se trataban especialmente de los servicios urbanos o metropolitanos, y los de larga distancia mediante la alta velocidad.

Como hemos visto, estos dos planes estratégicos no recogían grandes actuaciones para el cuadrante noroeste de la Península Ibérica, especialmente en el interior de la Comunidad Autónoma de Galicia. Una cuestión que se convirtió en uno de los principales temas de debate en el Parlamento Autonómico. Además, la diferencia de colores políticos entre la Xunta de Galicia y la Administración Central, fue aprovechada por el gabinete gallego para realizar un mayor ataque en los debates parlamentarios. Esto no se trataba únicamente de una teórica reivindicación para conseguir mayores inversiones y la construcción de una conexión bajo parámetros de alta velocidad. También se encontraba el estado de las líneas convencionales. El informe gallego de 1989 sobre el ferrocarril ya

81 Foro del Noroeste. Por las referencias continuas en el Parlamento de Galicia a este grupo, se trata de un colectivo supraautonómico, para demandar mayores actuaciones, así como una reformulación del PDI estatal.

remarcaba la falta de mantenimiento de estas, lo que podría derivar en hipotéticos accidentes.

A mayores de esta situación crónica en lo relativo a las infraestructuras, hay que tener en cuenta las políticas comerciales de la operadora pública RENFE. Como describe Javier Villén Barranco (1996), director gerente de la Unidad de Negocios de Viajeros Regionales en aquel momento, la signatura del Contrato-Programa de 1994 autorizaba a RENFE la supresión de aquellos servicios que no llegasen a cubrir el 40% de sus gastos y transportaran menos de 50 viajeros. Ante esta situación, el propio acuerdo entre la operadora ferroviaria y la administración central, permitía a las autoridades autonómicas interesadas en mantener las líneas de bajo tráfico, con el motivo de vertebración territorial o el propio interés regional, subvencionar el déficit generador de la explotación comercial.

Debido a este contexto, en 1995 se firma el primer convenio entre RENFE y la Xunta de Galicia en materia ferroviaria. Por lo tanto, estamos ante el inicio de una política ferroviaria a nivel autonómico. Esto es debido a que en el propio convenio se recogían los servicios y frecuencias diarias que se financiarían entre diferentes núcleos de población. No obstante, estaríamos hablando de una política en modo *pasivo*, por parte de la Xunta de Galicia. Como hemos analizado anteriormente, a pesar de disponer de competencias recogidas en el Estatuto de Autonomía de 1981, la administración gallega nunca llegó a disponer de una operadora ferroviaria propia o de una gestora de infraestructuras. De ahí el papel secundario durante varios años. El convenio establecido entre ambas partes recogía lo siguiente (ver tabla 19).

Servicios ferroviarios subvencionados	2 frecuencias diaria por sentido entre A Coruña y Ferrol 1 frecuencia diaria por sentido entre Monforte (Lugo) y A Coruña 1 frecuencia diaria por sentido entre Monforte (Lugo) y Betanzos (A Coruña) con enlaces A Coruña y Ferrol. 1 frecuencia diaria por sentido entre Ourense y Lubián (Zamora)
Material	Nuevo para el servicio <i>Regional-Express</i> entre A Coruña y Vigo.
Bonificaciones	Acceso al 50% de las plazas ofertas mediante bonos mensuales los miércoles, jueves y sábados (días de menor ocupación) para la promoción del ferrocarril.
Pago	La Xunta abonará la diferencia entre gastos e ingresos de explotación por 895 pesetas (5,37 euros) de kilómetro recorrido.
Otros	Comisión de Seguimiento Xunta-Renfe

Tabla 19 – Convenio entre Renfe y Xunta de Galicia en 1995

Elaboración propia. Fuente de información: Villén Barranco 1996 y Parlamento de Galicia

A pesar de la voluntad de la Xunta de Galicia por mantener y mejorar los servicios ferroviarios, estas medidas no eran del todo satisfactorias para el gobierno autonómico. Entre los motivos, Xosé Cuíña lo detallaba de la siguiente manera en el Parlamento de Galicia:

Le tengo que decir a usted (dirigiéndose a Francisco Rodríguez-BNG) y a todas sus señorías que para mi no es ninguna satisfacción ni siquiera me parece una política por principio o por definición acertada, la de subvencionar un servicio que es competencia directa del Estado y que tiene problemas evidentes de explotación [...] pero que en la disyuntiva de vernos abocados a reducir un número importante de servicios y una parte también de nuestro país o a colaborar económicamente por parte del Gobierno de Galicia con el dinero de todos los gallegos, probablemente en este momento sea más razonable quedarnos con el segundo. [...] En todo caso, coincido con usted en que esto no es solamente una minisolución, sino que, como dije ayer, es un parche

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 22-2-1995, Parlamento de Galicia

Esta posición del *exconselleiro* Xosé Cuíña coincide en gran medida con la correspondiente a la actual de Ethel Vázquez, *conselleira* de movilidad en el cargo desde el 2014. Como hemos comprobado en el capítulo referido a los marcos competenciales de la Xunta de Galicia con respecto al ferrocarril, así como sus opciones para intervenir en el sector, la actual *conselleira* argumentaba los motivos por los cuales no correspondía la subvención de una mayor oferta complementaria mediante financiación autonómica. El principal argumento es el hecho de financiar un servicio que, en la actualidad, no es competencia directa del ente autonómico. Podemos entender incluso que fue la Xunta de Galicia la que sostuvo durante un período de tiempo determinado ciertos servicios que estaban destinados a su progresivo cierre.

Las reivindicaciones de la Xunta de Galicia llegan a su máximo el 22 de diciembre de 1995. En esta jornada se aprueba por unanimidad de la cámara autonómica un batería de medidas para la mejora de la red ferroviaria gallega. Este acuerdo se cita como *Proposta Alternativa dun Plan Director de Infraestruturas para Galicia*⁸². En la realidad, no se trata de un plan estratégico, sino de una serie de actuaciones necesarias para aumentar la competitividad de este medio de transporte en el interior de Galicia. La resolución del Parlamento de Galicia instaba al Gobierno Autonómico a llevar a cabo esta negociación o reivindicación ante la administración central, principal actor competente en el ferrocarril.

Cabe destacar que el contenido de la propuesta tenía su origen en una comisión no permanente del Parlamento de Galicia establecida para este único objetivo. De ahí su unanimidad en la aprobación por parte de las tres fuerzas políticas con representación en la cámara gallega. Además de los portavoces políticos, en su elaboración participaron diferentes profesionales y representantes de diferentes actores sociales.

82 Traducción al castellano: Propuesta Alternativa de un Plan Director de Infraestructuras para Galicia.

De esta manera, y a lo largo de ocho sesiones de la propia Comisión, comparecieron el director general de Transportes de la Xunta de Galicia, representantes de los sindicatos con presencia en la empresa pública RENFE, una representación de expertos en aspectos que afectaban al plan, representantes vecinales y portavoces del Comité de Empresa de FEVE, así como un representante de la dirección de la dicha empresa.

Juan Manuel Casares González (diputado autonómico del PP) 22-12-1995, Parlamento de Galicia

Del mismo modo, durante las diversas sesiones de la comisión, en esta no hubo representación por parte del Ministerio de Obras Públicas. Un asunto que sirvió simultáneamente para criticar el papel de la administración central. Al mismo tiempo, se reafirmaba el carácter gallego de las propuestas.

En la presentación de este Dictamen no puedo olvidar, con cierto malestar, la imposibilidad de contar para los trabajos de la misma con la presencia del director general de Infraestructuras del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, quien no atendió las reiteradas invitaciones que se le hicieron, encontrándose en nuestras múltiples gestiones con el silencio como única respuesta.

Juan Manuel Casares González (diputado autonómico del PP) 22-12-1995, Parlamento de Galicia

Las diferencias políticas, así como la visión de cada una de estas con respecto a la gobernanza del ferrocarril de Galicia, fueron superadas para la aprobación de este acuerdo.

En último término, nosotros hacemos este documento para que el Gobierno Gallego, con todos los apoyos que sean necesarias, si es que actúa consecuentemente, negocie con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes una cosa muy concreta: que el PDI hay que modificarlo

Francisco Rodríguez Sánchez (diputado autonómico del BNG) 22-12-1995, Parlamento de Galicia

Yo me complazco en manifestar que los tres grupos parlamentarios que formamos parte en este Parlamento estuviésemos de acuerdo - yo creo - en que era fundamental para llegar a un acuerdo sobre la situación y sobre las propuestas respecto del ferrocarril en Galicia

María Antonia Álvarez Yáñez (diputada autonómica del PSdG) 22-12-1995, Parlamento de Galicia

Esta batería de medidas demandadas por el Parlamento de Galicia no solo resaltaba por su preparación y posterior debate en la cámara, también por ser el primer modelo ferroviario del que disponía la Xunta de Galicia. Un hecho que se diferenciaba de los establecidos de manera estatal mediante el PTF de 1987 y el PDI de 1993.

Un hito fue comenzar a debatir en el Parlamento gallego el problema. Ahí hay un dato clave y ese sí que está basado en movilización popular, en debates institucionales que dieron su producto, eso provocó que se empezara haber una preocupación por el ferrocarril en Galicia. Es el texto que aprobó el Parlamento Gallego en 1995. Era un

modelo, cuando había el vacío y no se tenía en cuenta a Galicia. Era una cosa positiva, en Galicia había una opinión y había un diseño.

Francisco Rodríguez Sánchez (diputado del BNG en el Parlamento de Galicia 1993-1996 y Congreso de los Diputados 1996-2008). Entrevista realizada el 27-03-2018

Como detalla el antiguo diputado del BNG, Francisco Rodríguez, el acuerdo de 1995 permitió establecer una hoja de ruta que recogía las demandas ferroviarias de Galicia. Es un modelo único y desde una visión interna gallega. Un hecho que se diferencia con respecto a los planes estratégicos de ámbito estatal. Con respecto al documento aprobado, los principales objetivos se agrupaban en 5 puntos básicos (ver tabla 20).

Bloques	Principales medidas recogidas
Modernización de la infraestructura ferroviaria	Dotación de vía doble en el Eje Atlántico (A Coruña-Vigo), Santiago-Ourense, Ourense-Monforte, Ourense-Límite autonómico y Monforte-Límite autonómico. Electrificación de toda la red ferroviaria. Línea del antiguo FEVE, mejora de puentes y túneles.
Reducción de los tiempos de viaje	Velocidades interiores entre los 100 y 150 km/h. Conexiones con el exterior, 200/220 km/h. Sin renunciar a la alta velocidad.
Aumento de la seguridad	Supresión o mejora de los pasos a nivel.
Potenciación del tren de mercancías	Organizar y estudiar la intermodalidad en los puertos, aeropuertos y polígonos industriales.
Integración del ferrocarril en las áreas urbanas	Permeabilidad del trazado ferroviario en los núcleos urbanos. Modernización de las instalaciones ferroviarias.

Tabla 20 – Objetivos básicos de la Propuesta Alternativa de 1995 para Galicia
Elaboración propia. Fuente de información: Boletín Oficial del Parlamento de Galicia (1995)

Además de los principales objetivos, la propuesta autonómica resaltaba la importancia de la relación con Portugal. Para este caso, se reivindicaba el carácter de línea internacional de gran importancia mediante la dotación de la salida sur de la ciudad de Vigo hasta la localidad de Tui. Por lo que se refiere a la previsión presupuestaria, se consideraba que la inversión para las actuaciones en el interior de Galicia no debería de ser inferior a los 173.523 millones de pesetas (1.042 millones de euros) durante el período de vigencia. Es decir, una inversión anual hasta el 2007. Al mismo tiempo, las conexiones con el exterior estaban valoradas en torno a los 65.000 millones de pesetas (390 millones de euros).

A mayores del período de 12 años que se decretaba como factible para llevar a cabo las demandas, a corto plazo se veía la necesidad de otras actuaciones necesarias. Entre estas estaban el mantenimiento urgente de aquellas líneas ferroviarias cuyo estado de conservación era deficiente; la puesta en marcha de servicios metropolitanos o de cercanías donde se recogieran las características necesarias; conexiones interurbanas de mayor rapidez y comodidad; o la presencia de una estructura técnica y administrativa de las dos operadoras (RENFE y FEVE) en Galicia.

En la siguiente imagen (ver figura 53) se pueden comprobar las diferencias entre las dos propuestas. Por una parte, la oficial procedente de la Administración Central y cuyo origen se encuentra en el PDI. Simultáneamente, la proposición de modificación desde el Parlamento Autonómico. En ambas opciones podemos visionar las desigualdades en sus objetivos, y de por sí, el impacto en el territorio que tendrían los nuevos servicios ferroviarios.

En primer lugar, la visión estatal continua con un modelo radial donde las posiciones periféricas alargarían sus dificultades para conectarse entre sí. Como se puede ver, en el PDI se proponía una mejora en una única conexión con el exterior, León-Monforte. Desde esta última localidad, las mejoras complementarias formarían una especie de Y orientado hacia el occidente. Esto es, un tronco común entre Monforte y Ourense para formar dos antenas que finalizarían en las dos principales ciudades de Galicia, A Coruña y Vigo. Por este motivo, no se recogía la mejora de la totalidad del Eje Atlántico.

En segundo lugar, la propuesta autonómica disponía de una mayor cohesión territorial. Bien es cierto que esto viene derivado de una mayor ambición en sus propuestas. Solamente la reivindicación de una vía doble entre A Coruña y Vigo, además del tronco central entre Santiago y Ourense, para enlazar con las dos principales conexiones con la Meseta, ya mostraban una mayor aspiración. La propuesta alternativa de la Xunta de 1995 se asemeja en gran medida a la situación actual de la red ferroviaria gallega. Una línea competitiva entre el norte y el sur de Galicia, además de su conexión con la Meseta mediante el tramo Santiago-Ourense. En este último caso, puede ser debido a que la plataforma del trazado convencional fuera construida originalmente para dotarse de una hipotética doble vía. Por lo tanto, una mayor facilidad que la alternativa del sur paralela al río Miño.

Cabe destacar igualmente de la imagen, el tratamiento que se le otorga en la propuesta autonómica a las líneas interiores entre Vigo y Ourense, así como Monforte-Lugo- Betanzos. En esta última, se reivindicaba la necesidad de actualizar los sistemas de seguridad anticuados, una herramienta de la que ya disponía la infraestructura entre Vigo y Ourense. De ahí que aparezca en la comparativa como *sin modificaciones*. Simultáneamente, desde la Xunta proclamaban la necesidad de mejorar la seguridad en todas las líneas, así como la construcción de nuevas variantes para conseguir una rectificación de los trazados. No obstante, esta era una proclama genérica y no se especificaba cuales podrían ser estos trazados.

Por último, es necesario destacar el enlace ferroviario con la terminal aeroportuaria de Lavacolla (Santiago de Compostela). Aunque en la propuesta gallega no hace una mención específica a esta terminal, sino que propone de manera genérica *estudiar la intermodalidad en los aeropuertos*; en documentos posteriores de la Xunta sí que se resume esta idea como propia a la reivindicación de 1995. Por lo tanto, estaríamos ante la primera ocasión donde se plasma esta

posibilidad. Más adelante, podremos comprobar las causas que desestimaron esta reivindicación desde la Xunta de Galicia.

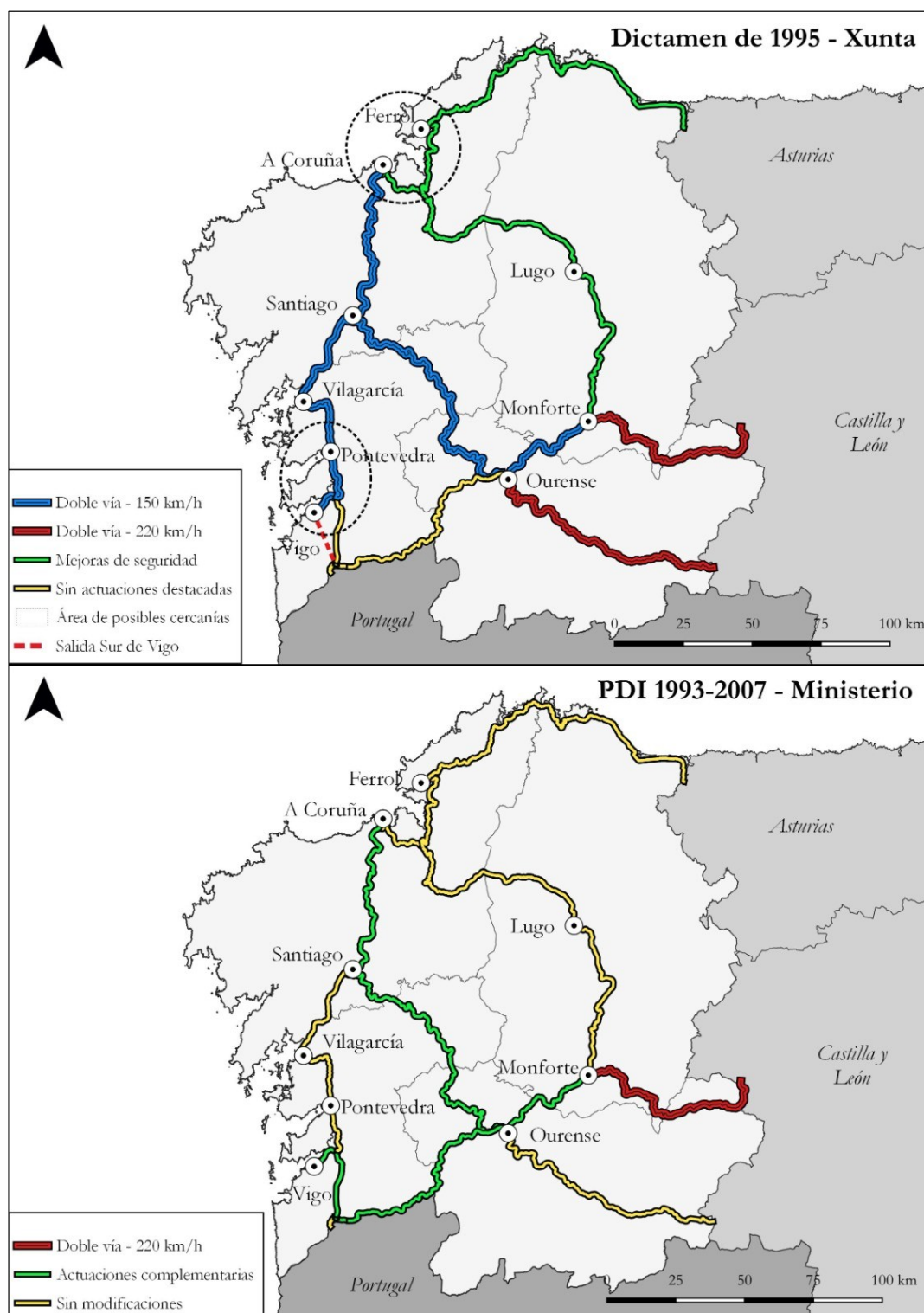


Figura 53 – Comparación entre la demanda de la Xunta (1995) y la propuesta del Ministerio (1993).

Elaboración propia. Fuente de información: MOPT (1994) y Diario Oficial de Galicia (1995).

Sin embargo, a pesar de las enormes ambiciones en la Propuesta Alternativa de 1995, en comparación al PDI estatal, así como su origen (unanimidad de las fuerzas políticas) y el mensaje reivindicativo por parte de la Xunta de Galicia. La situación toma un rumbo diferente a partir del 3 de marzo de 1996. En esta fecha se celebraron elecciones generales al Congreso de los Diputados. Como ya hemos resumido anteriormente, en esta ocasión se produce la derrota del PSOE después de 14 años en el poder, y la victoria electoral del PP. A partir de este momento, la posición del gobierno autonómico pasa a ser más positiva.

Además, debemos de tener en cuenta la importancia del período comprendido entre 1996 y el 2001 para la actual red ferroviaria de Galicia. Estos 5 años se caracterizan por la signatura de diferentes convenios, donde además de las dos principales administraciones, se incluía a la empresa ferroviaria, RENFE. Estos convenios y acuerdos dieron como resultado las bases para la transformación del ferrocarril del siglo XXI. Entre los hechos más destacados, nos encontramos con el resultado de dos debates importantes. En un primer lugar, la elección del trazado de acceso a Galicia mediante alta velocidad. Aquí se analizó cual de las dos alternativas para la conexión hacia la Meseta era la más factible (Ourense-Zamora o Monforte-León).

El segundo debate, más mediático y político que técnico, y que en la actualidad sigue presente, es la selección de un nuevo trazado entre Ourense y el Eje Atlántico. Pese a que la decisión final fuese tomada en el 2003, los diferentes documentos y propuestas de ambas administraciones ya mostraban claramente una preferencia entre las dos opciones. Estas dos alternativas eran la central (Ourense-Santiago) y la conocida como la variante *L*. Esta última se caracterizaba por la construcción de una nueva línea entre Vigo y Ourense. De esta manera, los desplazamientos desde el Eje Atlántico con destino la Meseta u otras ciudades de España, se dirigirían hasta la ciudad olívica.

Con respecto al cambio político en el Gobierno Central, la primera legislatura de José María Aznar (1996-2000) como presidente no supuso grandes transformaciones en la política ferroviaria. De hecho, se abogó por la continuidad del plan vigente en aquel momento, el PDI 1993-2007. Bien es cierto que la situación económica de España, así como los teóricos objetivos marcados desde la administración europea para el cumplimiento del déficit público, provocaron un cierto replanteamiento de los objetivos del PDI.

(Sobre el PDI). Es un trabajo útil y valioso que nosotros vamos a aprovechar y muchas de nuestras actuaciones estarán insertas en dicho Plan. Sí debo decir que no se podrá alcanzar la financiación en él prevista, como no se ha podido alcanzar en los últimos años, como consecuencia de la necesidad de sujetarnos una vez más a ese gran objetivo prioritario que es el cumplimiento de los requisitos de convergencia.

Rafael Arias-Salgado Montalvo (ministro de Fomento) 16-6-1996, Congreso de los Diputados

La mudanza política en Madrid fue vista como una oportunidad para los dirigentes de la Xunta en relación con la mejora de la red ferroviaria. Además, supuso la presentación de la propuesta alternativa aprobada en diciembre de 1995. Debido a esto, en los primeros meses de 1997 se iniciaron las conversaciones entre ambas administraciones mediante la formación de una comisión mixta. Esta tenía el objetivo de encuadrar las medidas reclamadas por el Parlamento Autonómico en el PDI estatal. Así como su posible financiación.

La Comisión Mixta fue constituida el 22 de enero, se reunió cinco veces, y con fecha de marzo de este año 1997, la Xunta, por requerimiento de la propia Comisión, elaboró y presupuestó ante ella un desarrollo del Plan Ferroviario de Galicia que contiene los objetivos del plan, pero desarrollados. [...] Tiene los mismo capítulos de inversiones, la alta velocidad, la modernización de líneas, las actuaciones complementarias..

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 9-4-1997, Parlamento de Galicia

A mayores de este nuevo optimismo transmitido por el Gobierno de Galicia, hay que sumarle el anuncio electoral del propio presidente autonómico. Después de su tercera victoria consecutiva (1997), Manuel Fraga proclamó en su discurso de investidura sus objetivos en materia ferroviaria. En un momento donde las dos autovías de acceso (A-6 y A-52) se encontraban muy próximas a su finalización, las reivindicaciones pasarían a concentrarse en el ferrocarril.

Es obvio que no está todo conseguido (sobre la red viaria), por eso centraremos toda nuestra energía en esta próxima legislatura en la modernización del ferrocarril, no solo en el interior de Galicia, sino también en su conexión, vamos decir con Madrid, para entender el exterior. Será nuestro gran objetivo. Y por cierto, dijimos en la campaña que esta sería la legislatura de las infraestructuras ferroviarias

Manuel Fraga Iribarne (presidente de la Xunta de Galicia) 1-12-1997, Parlamento de Galicia

Sin embargo, las nuevas actuaciones en la red ferroviaria de Galicia no fueron inminentes. La propuesta alternativa de 1995, clave en las negociaciones entre la Xunta y el Ministerio de Fomento, fue modificada para dar paso a un nuevo documento. Es así como en 1998 se presentaba el Plan Decenal Ferroviario 1998 – 2007 (PDF, en adelante). A pesar de tratarse de un nuevo marco estratégico, gran parte de las demandas anteriores fueron recogidas en este reciente.

Así, ante las dificultades que reconozco iniciales para la materializar propuestas firmes y con la finalidad de ofrecer un documento actualizado y riguroso, respetuoso en el máximo posible con las directrices fijadas en el acuerdo parlamentario, el Gobierno gallego elaboró en diciembre de 1997, un nuevo Plan Decenal Ferroviario, es decir, 1998 – 2007, que permitiese alcanzar acuerdos concretos manteniendo el horizonte temporal fijado en el dictamen aprobado por esta Cámara y adecuando las actuaciones a la nueva realidad existente de la red ferroviario gallega.

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 26-5-1998, Parlamento de Galicia

A pesar del poco tiempo transcurrido entre el Dictamen del Parlamento de 1995 y el nuevo PDF del 1998, el cambio político en Madrid fue clave para comprender la reforma de las reivindicaciones. Es así como en las primeras páginas del PDF se remarcaba esta cuestión:

La escasa receptividad encontrada por la Xunta en la anterior Administración y la ausencia de proyectos por la falta de voluntad política del Ministerio de Obras Públicas durante la última década, determinan la imposibilidad de acometer actuaciones concretas durante los dos primeros años de vigencia del Plan del año 1995. La receptividad que se

mostró frente a las reivindicaciones gallegas por los nuevos responsables del Ministerio de Fomento a partir de 1996 permitió retomar el Plan para recuperar el tiempo perdido. De este hecho, se reformuló el Plan manteniendo su contenido básico, pero con un horizonte temporal de 10 años, una nueva programación económica e introduciendo algunas novedades (Xunta, 1998. p.6).

El nuevo PDF tendría un período de vigencia de 10 años, empezando en 1998 y finalizando en el 2007. Por lo tanto, se establecía la misma meta que la propuesta alternativa de 1995. Para conseguir cumplir con los diferentes objetivos marcados, la Xunta veía necesaria la división temporal en dos quinquenios. El primero entre 1998 y el 2002, para dar paso al segundo entre el 2003 y 2007. De esta manera, se podría definir con mayor profundidad en función de las prioridades, así como los mecanismos de financiación. Cabe destacar esta flexibilidad en el nuevo PDF. Un año después de su presentación, se actualizaban parte de sus reivindicaciones. No obstante, en el 2000 se presentaría un nuevo programa planificador, coincidiendo con el cambio de rumbo en el ámbito estatal. Por lo que se puede considerar como una buena muestra de la ausencia de planificación a largo plazo en materia ferroviaria por parte de la Xunta de Galicia.

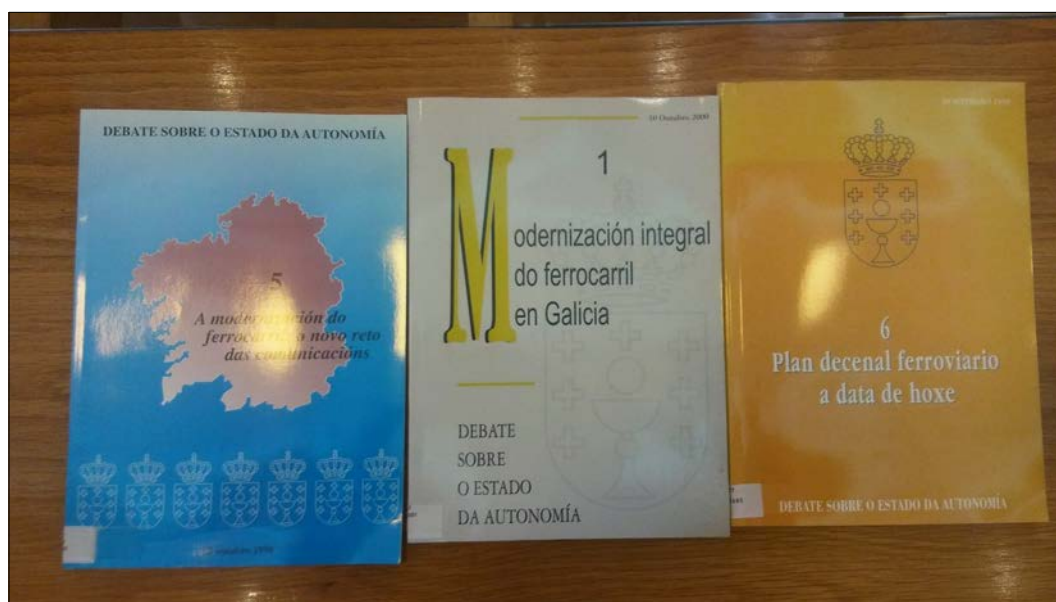


Figura 54 – Documentos sobre el ferrocarril elaborados por la Xunta de Galicia para las sesiones del Debate sobre el Estado de la Autonomía (1998, 1999, 2000).

Fuente: Varela Cornado (2018).

A la hora de evaluar las propuestas recogidas en el PDF de 1998, así como efímera evolución de 1999, emplearemos los tres bloques temáticos que se exponen en estos mismos documentos. Estos son la red interior, la conexión con la Meseta y por último, la relación con Portugal. Igualmente, antes de iniciar este análisis, resaltaremos la principal diferencia con respecto al Dictamen de 1995. Esto corresponde a la hipotética conexión ferroviaria con el aeropuerto de Lavacolla (Santiago de Compostela). Como hemos explicado en el capítulo 5, relativo al sistema de infraestructuras de transportes y sus servicios en la actualidad, la principal terminal aeroportuaria de Galicia no dispone de un enlace directo con el Eje Atlántico

ferroviario. Esto, a pesar de la corta distancia entre ambas infraestructuras. De hecho, las instalaciones de Lavacolla se aprecian visiblemente desde el ferrocarril.

Por lo que respecta al acceso a Lavacolla, tampoco se recoge en este Plan Decenal, ya que su construcción - y esto lo entendemos todos – tendría una repercusión directa sobre los aeropuertos de A Coruña y Vigo, repercusión directa en este caso negativa, luego de la implantación de los servicios rápidos en el Eje Atlántico. Por esto, y para conseguir un desarrollo armónico de las comunicaciones, se considera conveniente estudiar de forma independiente y teniendo en cuenta las mejoras previstas en el Eje Atlántico el impacto de esta infraestructuras sobre el futuro de los demás aeropuertos gallegos.

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 26-5-1998, Parlamento de Galicia

Si tenemos en cuenta los tiempos comerciales actuales, el aeropuerto de Lavacolla sería accesible en ferrocarril desde parte de los principales núcleos urbanos de Galicia, en un tiempo menor a los 60 minutos. Solamente, Lugo y Ferrol, se encontrarían fuera de esta posibilidad. En opinión de Troin (1995), el tiempo máximo factible de acceso a un aeropuerto está en los 45 minutos. De producirse esta intermodalidad avión-ferrocarril, Lavacolla pasaría a disponer de un modelo semejante de estación del existente en la actualidad en los aeropuertos de Charles de Gaulle (París), Saint-Exupéry (Lyon), Frankfurt (Alemania) o Schipol (Amsterdam).

El proyecto de unión entre la línea de alta velocidad del Eje Atlántico con el aeropuerto de Lavacolla fue recuperado años más tarde gracias a una propuesta del ex – alcalde de la capital autonómica, G. Conde Roa (PP, 2011-2012)⁸³. Este planteamiento se basaba en la Decisión n.º 661/2010/UE del Parlamento Europeo sobre el desarrollo de la red transeuropea de transporte. En concreto, el punto 3 del artículo 41 sobre nodos de la red básica remarca “los aeropuertos principales deberán estar conectados con las infraestructuras de transporte por ferrocarril de la red transeuropea para el 31 de diciembre de 2050. [...] Dichos aeropuertos se integrarán en la red de ferrocarril de alta velocidad siempre que sea posible”.

No obstante, ningún aeropuerto de Galicia estaba definido en aquel momento como nodo de la Red Básica. Por el contrario, la terminal de Sá Carneiro en Porto sí. Por este motivo, en los diversos planteamientos para la construcción de una LAV entre Galicia y Portugal siempre se ha incluido esta opción (A.E.I.E. y AVEP, 2004). De vuelta a las principales reivindicaciones del PDF de 1998, comenzaremos por las referentes a la red interior (ver tabla 21).

83 El País, 13-02-2012 // La Voz de Galicia, 14-02-2012

Tramo	Año	Medidas
A Coruña - Vigo	1998	Velocidades máximas de 160 km/h. A Coruña – Santiago, 33 minutos Santiago – Pontevedra, 39 minutos Pontevedra – Vigo, 23 minutos
	1999	Velocidades máximas de 200 km/h. Duplicación de la vía entre A Coruña y Redondela. Construcción de nuevas variantes.
Ourense - Santiago	1998	Objetivo prioritario como enlace de Ourense con el Eje Atlántico. 60 minutos entre las dos ciudades.
	1999	Estudio de dos nuevas variantes, O Carballiño (Ourense) y Silleda (Pontevedra) aptas para vía doble y velocidad alta.
Ourense - Vigo	1998	Conseguir llegar a los 70 minutos de tiempo comercial frente a los 105 minutos previos al PDF.
	1999	45 minutos de trayecto en caso de construcción de la Salida Sur de Vigo.
Monforte – Lugo - Betanzos	1998	Optimización de la infraestructura para velocidades máximas en torno a los 120 y 140 km/h.
	1999	Optimización de las vías para velocidades máximas de 160 km/h. A Coruña – Lugo en 90 minutos.
A Coruña - Ferrol	1998	Estudio preferente para infraestructuras y servicios.
	1999	Modificación integral de la línea. Mejora del sistema de seguridad.
Monforte – Ourense	1998	Velocidades máximas entre los 120 km/h y los 140 km/h.
	1999	30 minutos con la construcción de la Variante de Canabal
Nuevos corredores	1998	Ramal de acceso al Puerto de Marín.
	1999	Línea de 25 kilómetros entre Curtis y Ordes (A Coruña) para la conexión de Ferrol y Lugo con el Eje Atlántico.

Tabla 21 – Actuaciones recogidas en el PDF de 1998 para la red interior gallega

Elaboración propia. Fuente de información: Xunta de Galicia 1998 – 1999.

Como se comprueba, las principales medidas del PDF eran muy semejantes a los propuestos en 1995. Es decir, el aumento de las velocidades máximas, la rectificación de ciertos tramos, la construcción de variantes en algunas situaciones y la actualización de los sistemas de seguridad. Todo esto, con el objetivo principal de aproximar en tiempo a las principales poblaciones gallegas.

Las diferencias entre las propuestas de 1998 y las que se expusieron un año después viene dado por tres motivos principales. En primer lugar, el incremento de los precios debido a un mayor conocimiento y estudio de las propuestas. Luego, un aumento de las propuestas con una mayor ambición. En este último caso, el Eje Atlántico, que pasaría de máximas en torno a los 160 km/h a 200 km/h, aunque los tiempos comerciales no mostraban variación. Además, la línea entre Santiago y Ourense con la construcción de dos nuevas variantes. Cabe destacar la preferencia de esta última como enlace entre el Eje Atlántico y las conexiones con la Meseta. Por último, la inclusión de nuevos corredores.

El Eje Atlántico continuaba a ser la principal preferencia dentro de Galicia, debido a su carácter como línea emblemática y al número de viajeros que se movían entre los principales núcleos de población. En esta línea, ya se comenzara a llevar a cabo ciertas actuaciones. Por una parte, el inicio de un estudio informativo para la mejora de la infraestructura. Este tenía como denominación, “Mejora del eje ferroviario Redondela-Santiago-A Coruña”⁸⁴. Además, en 1997, se iniciaba la circulación de los nuevos servicios TRD (Tren Regional Diésel). Este nuevo prototipo de tren permitía alcanzar los 160 km/h y consigo una reducción considerable de los tiempos comerciales.

En su presentación técnica en la Revista Vía Libre⁸⁵ se destacaba que los viajes entre A Coruña y Vigo podrían llegar a ser reducidos entre 25 y 30 minutos. También, de realizarse las reformas pertinentes en la infraestructura, la duración llegaría a descender de las 2 horas. Con la finalización de los últimos tramos de la AP-9 entre Pontevedra y Santiago, el vehículo privado hacía los desplazamientos en un tiempo inferior al ferrocarril. Al final, también se citaba la posibilidad de una nueva relación transfronteriza Galicia-Norte de Portugal, inexistente desde la década de los 1970, entre A Coruña y Porto.

Con respecto a los nuevos corredores, el PDF establecía la necesidad de una conexión entre el Eje Atlántico y la provincia de Lugo de manera directa mediante un ramal de 25 kilómetros (ver figura 55). De esta manera, los desplazamientos en ferrocarril desde Ferrol y Lugo con destino Santiago u otras localidades, evitarían el paso por la ciudad de A Coruña. Por primera vez, dentro de los diferentes documentos relacionados con el ferrocarril en Galicia, tanto estatales como autonómicos (desde la recuperación de la democracia) se veía necesario la construcción de un nuevo corredor interno. Este, supondría romper con el aislamiento de las ciudades de Ferrol y, especialmente, de Lugo con respecto al Eje Atlántico. La reducción de kilómetros recorridos entre Santiago y Lugo sería de 70. Esto supondría además una mayor vertebración de la geografía de Galicia mediante líneas de ferrocarril.

84 Revista Vía Libre – Mayo 2015

85 Revista Vía Libre – Marzo 1997

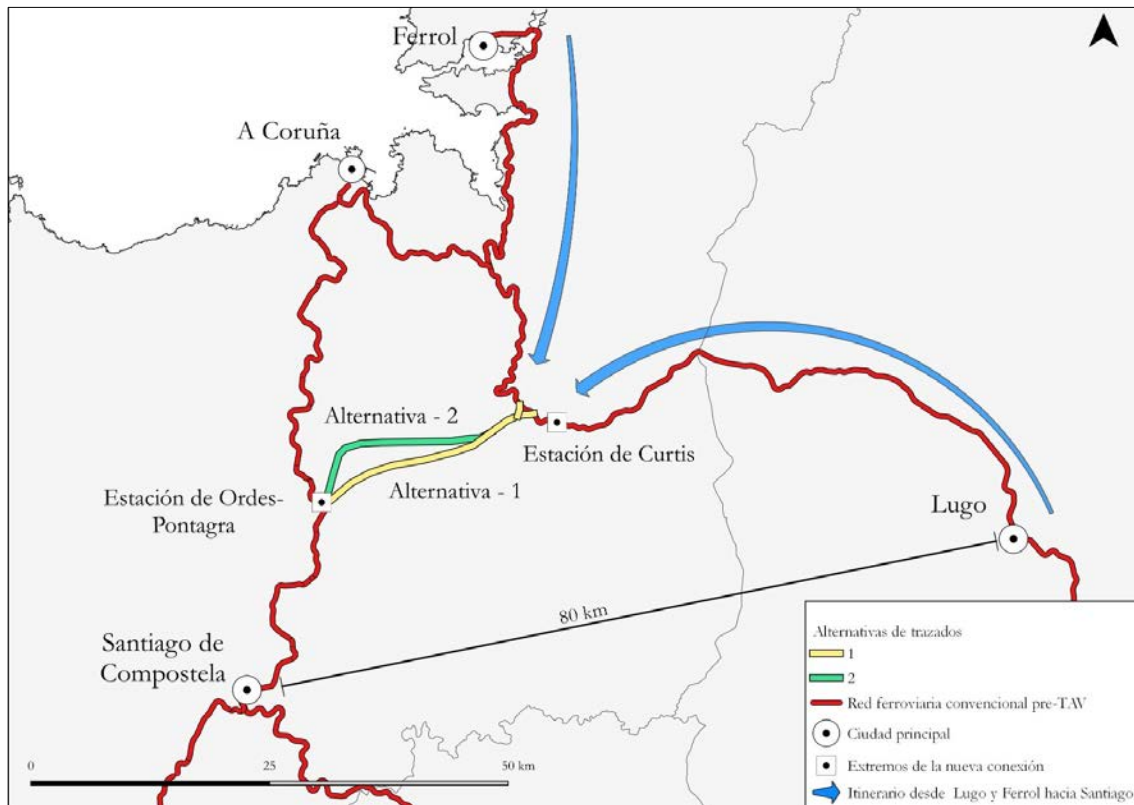


Figura 55 – Trazados en estudio para la conexión Ordes-Curtis.

Elaboración propia. Fuente de información: Xunta de Galicia (1998).

Por último, aunque no se trataba de la formación de un nuevo corredor o eje entre núcleos de población, el PDF recuperaba el proyecto de conexión ferroviaria con el Puerto de Marín. Esta obra ya era un proyecto a finales del siglo XIX. Hasta este momento, este se trataba del único catalogado como interés general en Galicia que no disponía de la intermodalidad con el ferrocarril.

Las relaciones entre Galicia y Portugal tenían una importancia destacada en el PDF. Dentro de esta cuestión, se buscaba la mejora considerable de los tiempos comerciales entre Vigo y Porto. Por aquel entonces, el único servicio ferroviario de pasajeros entre los dos espacios tenían sus extremos en estas dos ciudades. El aumento de las relaciones internas de la Euroregión mediante el ferrocarril se convirtió en una de las principales demandas por parte de la Xunta de Galicia durante los siguientes años, tal y como lo atestiguan los diferentes documentos durante este período.

Como es conocido, dentro del clima de colaboración y de entendimiento que se viene caracterizando en los últimos años la relación, avalada por los comunes lazos históricos y culturales, entre Galicia y la región Norte de Portugal, existe un común interés por impulsar un proceso de integración de las redes de infraestructuras que favorezca un desarrollo económico conjunto de esta Euro-región (Xunta, 1999, p.24).

Además, el documento del PDF relativo a 1999 recogía la incorporación del Eje Atlántico entre A Coruña y Porto, dentro del proyecto n.º 8 (Conexión Multimodal Portugal-España-Europa Central) de la Red Transeuropea del Transporte en el Consejo Europeo de 1998 de Cardiff. Una integración propuesta por el gobierno portugués (Xunta, 1999). El apoyo institucional por parte de la administración europea suponía un gran respaldo para el desarrollo de las conexiones galaico-portuguesas. Un hecho que se repetía nuevamente en la Estrategia Territorial Europea de 1999 (Comisión Europea, 1999), donde se recogía la formación de ejes vertebrados por LAV.

Entre Vigo y Porto, el ferrocarril realizaba sus viajes comerciales en torno a las 3 horas y 20 minutos. Por lo que no eran competitivos con respecto al vehículo privado, especialmente cuando desde 1998, ambas ciudades ya se encontraban conectadas por autopista tras la inauguración de los últimos tramos de la A-3 lusa. Como anécdota de la baja prestación de los servicios ferroviarios entre Galicia y Portugal, en el 2006, un grupo de ciclistas profesionales *compitió* en una amistosa carrera contra el tren Vigo-Porto. Estos solamente fueron derrotados por una diferencia de una hora⁸⁶. Esta falta de competitividad, la deficitaria situación económica (especialmente de Portugal) y la dotación de autovía a ambos lados de la *raia*; casi provocan el cierre del único servicio transfronterizo a principios del siglo XXI (2005 y 2011). A finales del siglo XX, el diálogo entre la Xunta de Galicia y la Comisión de Coordinación de la Região Norte de Portugal tenía como objetivo principal que los tiempos comerciales se redujesen hasta aproximadamente una hora y 20 minutos.

Para aproximarse a este objetivo, se recogían diversas actuaciones que se deberían de llevar a cabo en el primer quinquenio (1998-2002). Entre estas, la construcción del necesario *bypass* de Guillarei (Tui), mejoras en la infraestructura ferroviaria entre Tui y Vigo, así como reformas en el Puente Internacional sobre el río Miño. Del lado portugués, se trabajaba en las conexiones entre la ciudad de Braga y Porto, donde el tramo desde esta última ciudad hasta Nine es común para los servicios con Galicia. A mayores, en el PDF de 1998 se manifestaba como reivindicación a largo plazo la construcción de la Salida Sur de Vigo. Una obra que permitiría convertir la estación olívica en pasante y al mismo tiempo, una reducción de las distancias al evitarse el trayecto por Redondela. En la actualidad, la nueva estación de Vigo-Urzáiz ya fue diseñada para esta posible construcción.

A pesar de lo que recogía el PDF en lo relativo a las conexiones entre Galicia y Portugal, la dotación de la Salida Sur no era una prioridad para los portavoces del gobierno autonómico. No obstante, la construcción de la variante se preveía para el segundo quinquenio del PDF (2002-2007). Ante una pregunta oral sobre esta obra, desde el ejecutivo autonómico lo reconocía de la siguiente manera:

Efectivamente, el enlace ferroviario Vigo-O Porriño, llamada salida sur de Vigo, está contemplado en el Plan Decenal Ferroviario de Galicia. [...] Pero, tanto en el PDF, como en aquel Plan Alternativo aprobado por el Parlamento, esta actuación aparecía como necesaria, pero no como prioritaria dentro de la totalidad del Plan.

[...]

En concreto, la actuación de la salida sur supone una inversión estimada de 11.300 millones de pesetas (68 millones de euros aprox.). Con ella se trata de revitalizar la

estación de Vigo, enlazarla dirección Ourense con O Porriño mediante una gran variante en velocidad alta. Esta parte vendrá en el segundo quinquenio del Plan.

Jesús Carlos Palmou Lorenzo (conselleiro de Xustiza, Interior e Relacións Laborais) 11-11-1998,
Parlamento de Galicia

En 1999, la Xunta de Galicia y la Comisión de Coordinación del Norte de Portugal, acababan de firmar un acuerdo dentro de su Comisión Mixta de Trabajo para la elaboración de un estudio en relación con el ferrocarril. Este permitiría conocer las demandas potenciales, el impacto ambiental, un nuevo trazado y sus posibles velocidades. Un año después, en un nuevo documento autonómico, se recogían los principales puntos que debería de tener en cuenta el estudio, la Salida Sur de Vigo, la conexión a los puertos de Viana do Castelo y Leixoes (Porto), y por último, un enlace con el aeropuerto de Sa Carneiro de Porto (Xunta, 2000).

Simultáneamente, la Xunta de Galicia se inclinaba, mismo antes de la finalización del estudio, por variante cuyas velocidades máximas fueran en torno a las 220 km/h. El motivo era una reducción considerable de los tiempos considerables pero con un coste menor con respecto a un trazado capaz de acoger velocidades más altas. Además, esto se justificaba con la posibilidad de enlazar núcleos de población intermedios entre Vigo y Porto. Donde se citaban las ciudades de Barcelos y Viana do Castelo. De esta manera, se podría conseguir una mayor cohesión y accesibilidad territorial, evitando el fenómeno del efecto túnel característico de los servicios de alta velocidad ferroviarios (Plassard, 1992).

9.2.3. Los convenios Xunta-Ministerio de Fomento-RENFE.

Como hemos evaluado anteriormente, el PDF de 1998 dividía la cronología de sus reivindicaciones en dos quinquenios (1998-2002 y 2003-2007). Durante el primer período se llevarían a cabo las actuaciones pactadas con el Ministerio de Fomento y la empresa RENFE. La Xunta de Galicia firmó sendos convenios individuales con cada una de estas partes. De ahí las diferencias entre sus propuestas (ver tabla 22).

Ministerio de Fomento – 6 abril 1998	RENFE – 3 agosto 1998
Eje Atlántico (A Coruña – Vigo) Estudios y construcción de nuevas variantes 16.400 millones de pesetas (98,56 millones de euros)	Adquisición de material rodante. 21 nuevos TRD para dar cobertura en toda Galicia. 12.600 millones de pesetas (75 millones de euros).
Tramo Redondela – Portugal: By-pass de Guillarei (Tui) 2.225 millones de pesetas (13 millones de euros)	Actuaciones en infraestructura de líneas con menor prioridad con respecto al acuerdo con RENFE.
Ramal del Puerto de Marín 1.350 millones de pesetas (8 millones de euros)	Monforte-Ourense; Monforte-Betanzos; Ourense-Santiago. 30.000 millones de pesetas (180 millones de euros)

Línea Vigo – Ourense 5.708 millones de pesetas (34 millones de euros)	Total convenio: 42.600 millones de pesetas (255 millones de euros) La Xunta asume el 18,15% de las actuaciones en la infraestructura. 5.550 millones de pesetas (33 millones de euros)
Línea Monforte – frontera Galicia 1.482 millones de pesetas (8,9 millones de euros)	
Línea A Coruña – Ferrol 700 millones de pesetas (4,2 millones de euros)	
Supresión de pasos a nivel 1.211 millones de pesetas (7,2 millones de euros).	
Total convenio: 30.000 millones de pesetas (180 millones de euros). La Xunta asume el 10%, 3.000 millones de pesetas (18 millones de euros).	

Tabla 22 – Resumen de los convenios firmados en 1998.

Elaboración propia – Xunta 1998

Como se comprueba en la tabla superior, existe una clara diferencia en los objetivos y prioridades en cada uno de los convenios. El relativo al Ministerio de Fomento tenía una clara vocación con mejorar las condiciones del Eje Atlántico, principalmente entre A Coruña y Vigo. De ahí que se preveía que se invitiese más de la mitad de la cantidad acordada a lo largo de esta línea. A esto se le suma la construcción del ramal de conexión para el puerto de Marín o las primeras mejoras en el enlace con Portugal. Por otra parte, el convenio con RENFE tenía una intención más destinada al material móvil y a medidas de mantenimiento o actualizaciones de las demás líneas de la red gallega. Con estos dos convenios para el primer quinquenio que se marcaba el PDF, ya se había comprometido un total de 72.600 millones de pesetas (435,6 millones). A mayores de esta cifra, debemos de tener en cuenta el paquete previsto que recogía la empresa pública FEVE en la línea Ferrol-Ribadeo. El total de esta última era de 1.510 millones de pesetas (9,06 millones de euros).

En estos dos convenios, cabe destacar el papel de la Xunta de Galicia. A pesar de que el esfuerzo económico de esta última era bastante inferior al realizado por las otras dos partes, tan solo se preveía un total de 8.550 millones de pesetas (51,3 millones de euros). Esta era la primera vez donde la administración autonómica se involucraría en la financiación de las infraestructuras ferroviarias, a pesar de que no se trataban de su competencia directa. A mayores, debemos de tener en cuenta que, desde 1995, se subvencionaba una serie de servicios ferroviarios deficitarios.

Por lo tanto, estamos ante un momento donde la Xunta de Galicia se involucró, en mayor o menor medida, en la gestión y mejora de la red ferroviario.



*Figura 56 – Xosé Cuíña Crespo en el Parlamento de Galicia.
Fuente: Público.es (29-12-2007)*

La firma de estos acuerdos supuso para Galicia el inicio del proceso de modernización de la red ferroviaria. Un hito que fue aprovechado por el *conselleiro* Xosé Cuíña para expresarlo en el Parlamento autonómico.

Así pues, con la próxima firma del acuerdo con RENFE, unido al firmado con el Ministerio de Fomento, esta Cámara puede estar cierta de que estamos en el inicio – Galicia – de la primera gran reforma integral del ferrocarril en nuestra tierra. Lo dije el otro día, cuando firmamos los 30.000 millones, que era el primer paso – absolutamente insuficiente, pero era el primer paso y siempre para recorrer un camino hay que iniciar los primeros metros o dar el primer paso – y ese primer paso lo dimos. Iniciamos de forma decidida la plena modernización de este medio de transporte en Galicia justo cuando en este año se celebra el 125 aniversario de la puesta en servicio de la primera línea ferroviaria gallega entre Santiago y Carril.

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 26-5-1998, Parlamento de Galicia

9.3. Etapa III - Inicio de la expansión generalizada de la Alta Velocidad en España.

Después de evaluar la evolución de las principales políticas en materia ferroviaria durante las dos últimas décadas del siglo XX, así como el cambio de discurso por parte de discurso por parte de la Xunta de Galicia, daremos paso a una profunda etapa de transformación ferroviaria en España. El año 2000 supone un antes y un después en los planes ferroviarios a nivel estatal. A pesar de que ya se había iniciado la construcción de una LAV entre las ciudades de Madrid y Barcelona, proyecto impulsado en el Consejo de Ministros de 1988, la expansión de este nuevo modelo pasaría a ser un objetivo político. De esta manera, se pone en marcha una etapa caracterizada por la construcción de nuevas líneas de alta velocidad, hasta convertir a España en el segundo estado con mayor número de kilómetros en la actualidad (UIC, 2021).

Al mismo tiempo, este proceso no sería ajeno a Galicia. Después de la firma de los primeros convenios con el Ministerio de Fomento y RENFE en 1998, este sería renovado en el 2000. Ya dentro del nuevo marco político en infraestructuras del Estado. A diferencia de las dos anteriores décadas, en Galicia se viviría una etapa de transformación en gran parte de la red ferroviaria. Simultáneamente, en los primeros años de esta nueva etapa, se definirían definitivamente los dos principales debates en torno a la alta velocidad en Galicia. En primer lugar, el acceso desde la Meseta, y el segundo, el trazado de nexos con el Eje Atlántico.

Sobre la evolución política durante este tercer ciclo, cabe destacar los cambios de color político en ambas dos administraciones (ver figura 57). Tanto en la Xunta como en la Administración Central, el PP se encontraba en ambos ejecutivos en el 2000. Esto se traducía en las buenas relaciones, así como en el compromiso, por primera vez, de la llegada del TAV a Galicia. Igualmente, esto se pudo comprobar posteriormente en el anuncio del *Plan Galicia* en el 2003. Una batería de inversiones económicas, fundamentalmente la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, después del desastre socioeconómico provocado por el hundimiento del petrolero *Prestige*. Sin embargo, en el 2004, después de 8 años, el PSOE volvía a ser el partido político con mayor número de escaños en el Congreso de los Diputados. Esta formación se mantendría en el poder hasta el 2011 con J.L. Rodríguez Zapatero como presidente del Gobierno de España.

Con respecto a la Xunta de Galicia, después de 4 legislaturas consecutivas (1989, 1993, 1997 y 2001), Manuel Fraga no obtenía la mayoría absoluta en las elecciones del 2005. El desgaste político, especialmente durante la última legislatura a raíz de varios acontecimientos de índole social (*crisis de las vacas locas*) y ecológico (*desastre del Prestige*) propiciaron la formación de un nuevo gobierno de coalición entre el PSOE y el BNG. La *Consellería* relacionada con el transporte recaía en la agrupación socialista. Tras una única legislatura (2005-2009), el PP volvería acceder al ejecutivo autonómico. En este caso, el nuevo presidente, Alberto Núñez Feijóo ocupó el poder presidencial autonómico hasta la primavera del 2022.

Xunta		Año	Estado	
VI Elecciones - Parlamento Presidente electo: Manuel Fraga (PP)	VI Legislatura	2000	VII Legislatura	Comicios generales. Presidente electo, José María Aznar (PP)
		2001		
		2002		
		2003		
		2004		
VII Elecciones - Parlamento Presidente electo: Emilio Pérez Touriño (PsdG) Pacto de gobierno con el BNG	VII Legislatura	2005	VIII Legislatura	Comicios generales. Presidente electo, José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE)
VIII Elecciones - Parlamento Presidente electo: Alberto Núñez Feijóo (PP)		2006		
		2007		
		2008		
IX Elecciones - Parlamento Presidente electo: Alberto Núñez Feijóo (PP)	VIII Legislatura	2009	IV Legislatura	Comicios generales. Presidente electo, José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE)
		2010		
		2011		
		2012		

■	PP: Partido Popular
■	PSOE: Partido Socialista Obrero Español / PSDG: Partido Socialista de Galicia

*Figura 57 – Evolución política Xunta y Estado entre 2000 y 2012.
Elaboración propia*

9.3.1. 2000-2004, II Gobierno de Aznar y un nuevo objetivo ferroviario.

En el año 2000 se produjo la segunda victoria consecutiva del PP en las elecciones generales. A diferencia de 1996, esta vez el resultado fue por mayoría absoluta (183 escaños de 350). Por lo tanto, no fue necesario el proceso de negociación con otras fuerzas políticas para la investidura del nuevo gobierno. Este nuevo ciclo político, también ocasionó la entrada como nuevo ministro de Fomento de F. Álvarez Cascos. Durante el período prelectoral, los responsables del gobierno central comenzaron a hablar de un nuevo Plan de Infraestructuras, con sus respectivos objetivos y medidas. Es así, como en el propio debate de investidura, el único candidato a la presidencia y posterior jefe de gobierno, J.M. Aznar anunciaba este nuevo plan.

Este programa acercará todos los territorios de España mediante el mallado completo de la red de carreteras de gran capacidad; una red ferroviaria de alta

velocidad que, en diez años, situará a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la Península.

José María Aznar López (presidente del Gobierno) 25-4-2000, Congreso de los Diputados

De una manera semejante lo expresaba el ministro Álvarez Cascos:

En ferrocarriles, debemos crear una nueva red de líneas de alta velocidad para el tren del siglo XXI, superpuesta a la red convencional, que permita triplicar el número de viajeros que la utilicen.[...] El Programa de infraestructuras ferroviarias 2000-2007 se plantea el claro objetivo de conseguir la modernización del ferrocarril para lograr un modo de transporte moderno y competitivo.

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento) 15-6-2000, Congreso de los Diputados

En relación con Galicia y los nuevos objetivos estatales, por primera vez se recogía la llegada de la alta velocidad ferroviaria a los principales núcleos urbanos. El propio J.M. Aznar en el debate de su investidura lo comunicaba:

Uno de los seis corredores de alta velocidad llegará a Galicia.

José María Aznar López (presidente del Gobierno) 26-4-2000, Congreso de los Diputados

Un hecho que era confirmado igualmente por el ministro de Fomento. Donde además resumía los futuros tiempos comerciales entre las ciudades gallegas y la capital estatal, así como las relaciones internas.

Corredor Norte – Noroeste. Los objetivos del Programa ferroviario servidos desde este corredor en tiempos de viaje son: Pontevedra, 4 horas; A Coruña, 3 horas 40 minutos; Lugo 3 horas 50 minutos; Ourense, 3 horas. [...] En la comunicación con Galicia, informo a SS.SS., que está en redacción el estudio informativo entre Medina del Campo (Valladolid) y Puebla de Sanabria (Zamora) – desde aquí les indico que se prolongará hasta Puebla de Lubián (Zamora) -, así como la redacción del estudio entre Ourense y Santiago.

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento), 15-6-2000, Congreso de los Diputados

Estas actuaciones permitirán reducir los tiempos de recorrido de media distancia en las siguientes relaciones: Vigo – Santiago, de una hora 30 minutos actuales a 50 minutos; Santiago – A Coruña, de una hora actual a 25 minutos; Ourense – Santiago, de una hora y 25 minutos actuales a 20 minutos; Ourense – Lugo, ahora sin servicio directo, 35 minutos

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento) 21-9-2000, Senado

Para llegar a estos tiempos de desplazamiento, el ministro detalló con mayor precisión en una intervención posterior los principales ejes en los que se actuaría en Galicia.

A partir de Ourense, el corredor se desagrega en tres itinerarios: Ourense – Vigo, Ourense – Santiago y Ourense – Lugo. [...] A su vez, la red de alta velocidad en

Galicia se contempla con el llamado Eje Atlántico, que recorrer transversalmente el itinerario Ferrol, A Coruña, Santiago, Vilagarcía, Pontevedra y Vigo

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento) 26-2-2001, Congreso de los Diputados.

Como se comprueba en las intervenciones del ministro de Fomento, la nueva red de alta velocidad en Galicia tendría como meta llegar a las 7 principales ciudades. A pesar de esto, la implicación de las nuevas infraestructuras ferroviarias en la vertebración y cohesión territorial de la región sería desigual. En primer lugar, sí se proyectaba la formación de un eje ferroviario de Ferrol a Vigo. Un hecho que permitiría la vertebración de todo el EUA. Además, ya se había iniciado el diálogo con el gobierno de Portugal para la dotación de nuevas conexiones con estas mismas características. Entre las que se incluía la línea entre Porto y Vigo.

En segundo lugar, el Eje Atlántico ferroviario dispondría de dos conexiones con Ourense, por una que existe en la actualidad. La segunda serviría además para fortalecer las relaciones entre esta última ciudad y Vigo. Una obra que ha vuelto al debate social tras la formación de una plataforma ciudadana en la primavera del 2021⁸⁷. A diferencia de este nuevo nexo, no se incluían actuaciones destacadas entre las ciudades de A Coruña y Lugo. La capital lucense solo dispondría de la alta velocidad gracias a la visión planificadora desde Madrid, lo que permitía conseguir los objetivos marcados en el nuevo Plan de Infraestructuras. No obstante, su situación sería aislada con respecto al Eje Atlántico.

Simultáneamente, y a raíz de estas declaraciones, el ministro de Fomento anunciaba el acceso de la alta velocidad a Galicia mediante el acceso sur (Ourense-Zamora), a diferencia de la alternativa centro (Monforte-León) que era la propuesta defendida por los anteriores planes estatales (PTF 1987 y PDI 1993-2007). En el siguiente apartado, analizaremos con más detalle este debate y sus consecuencias.

De vuelta al Plan de Infraestructuras presentado por el gobierno central. Este, a diferencia de anteriores documentos de ámbito estatal, no existe una prueba de su tramitación y posterior aprobación en el Consejo de Ministros o en el Congreso de los Diputados. Es de esta manera, como Cruz Villalón (2017) estipula que no se puede colocar al mismo nivel con los anteriores documentos estratégicos. A mayores, tampoco existe un documento impreso o una versión digital que recogiese las propuestas, proyecciones y cifras. La información entrada a la totalidad de los diputados del Congreso se resumía en un simple documento de dos páginas de texto y otras dos de mapas esquemáticos (Santos y Ganges, 2002). A partir de esto, se comienza a utilizar la denominación de Plan de Infraestructuras de Transportes 2000-2007 (PIT, en adelante).

Como hemos descrito anteriormente, el PDI de 1993 ya dibujaba los primeros ejes para la dotación de la nueva red de alta velocidad ferroviaria, con una clara importancia a la conexión con Europa. De ahí, la planificación de las líneas transfronterizas en el País Vasco y Cataluña con Francia, además de una nueva línea central con Portugal. A diferencia de este, el PIT suponía una ruptura en la planificación de los transportes, y especialmente del ferrocarril dentro de la historia contemporánea de España. En esta ocasión, el ferrocarril de alta velocidad se convertiría en la principal apuesta por parte del gobierno central en materia de infraestructuras de transporte. De

87 Faro de Vigo, 04-06-2021

esta manera, a partir del 2000, los debates relacionados con la alta velocidad estarán muy presentes en los sucesivos gobiernos centrales y autonómicos (Audikana Arriola, 2015b).

El objetivo para expandir la alta velocidad por la mayoría de la Península Ibérica se materializaría mediante la construcción de más de 7.000 nuevos kilómetros de LAV (Cruz Villalón, 2017). Debemos de tener en cuenta que en el 2020, el número de kilómetros catalogados por la UIC como alta velocidad en España es de 3.330 km (UIC, 2021). Por lo tanto, conseguir construir una red nueva o actualizar en un período de tiempo reducido, de tan solo 7 años, se puede decir que se trataba de una meta utópica o imposible de alcanzar.

Al mismo tiempo, esta nueva dotación tenía un esencial motivo, colocar todas las capitales de provincia y principales ciudades a menos de 4 horas de la capital estatal, Madrid. Simultáneamente, se defendía el objetivo de que los desplazamientos transversales no fuesen superiores a las 6 horas de viaje. A pesar de esto último, en el PIT 2000-2007 existía una considerable ausencia de ejes transversales, lo que fortalecía el carácter radial y concentrador de Madrid (Martín Cabo, 2015). De hecho, Bel (2010) contempla un enorme paralelismo con las primeras leyes relativas al ferrocarril del siglo XIX (1885 y 1879), donde se instaba la prioridad de las conexiones entre el centro político y la costa o fronteras.

El hecho de establecer, como objetivo político, la unión de los principales núcleos urbanos de la España peninsular con Madrid, no solo fue vista como una visión centralista (Bel, 2010), también es una buena muestra de como se utilizan las infraestructuras de transporte en las relaciones de poder y de dominación dentro de un territorio (Riquet, 1987). Esta última cuestión se pudo comprobar a lo largo de los últimos años en España, ya que avivó las tensiones territoriales, especialmente entre los nacionalismos periféricos y la administración central (Audikana Arriola, 2015b; Libourel, 2015; Libourel, 2017). A mayores, esta utópica meta de expansión provocó graves desajustes financieros ante los excesivos gastos de construcción y mantenimiento, así como el número reducido de viajeros (Albalate y Bel, 2011).

Por otra parte, debemos de tener en cuenta ciertas cuestiones que propiciaron la expansión geográfica de la alta velocidad a partir del PIT 2000 – 2007. En primer lugar, la práctica mistificación de los nuevos servicios ferroviarios y sus infraestructuras, como salvadores de una situación económica precaria (Offner, 1993), unido a una política que priorizaba la alta velocidad como única forma de modernización del ferrocarril en España (Audikana Arriola, 2015b). También, el deseo de equidad territorial por parte del gobierno central, cuestión que ya manifestaba Martí Henneberg (2000) como errónea con respecto a otros estados europeos, donde se primaba más la eficacia económica y la conexión entre grandes aglomeraciones.

Por último, esta última cuestión permitió el surgimiento de un teórico derecho por parte de las administraciones locales y autonómicas para la reclamación de la alta velocidad dentro de sus dominios (Cruz Villalón, 2017). En algunas ocasiones, una demanda auspiciada por la ausencia de una conexión más directa, a pesar de disponer de servicios de alta velocidad ferroviaria. El mejor ejemplo en Galicia con respecto a esto último, es la continua petición del actual alcalde de Vigo, Abel Caballero. Esto lo podremos ver más adelante. Podemos decir que se trata de un discurso y reivindicación política motivado por una *envidia* con respecto a otros

territorios. En Galicia, especialmente motivada por la *lucha localista* entre las dos principales ciudades.

9.3.1.1. El nuevo convenio entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento.

El anuncio por parte del Gobierno Central en el inicio de la legislatura a favor de un programa de extensión de la alta velocidad propició una reestructuración en las medidas y reivindicaciones ferroviarias de la Xunta de Galicia. De esta manera, la planificación ferroviaria en el interior de Galicia volvería a sufrir ciertas modificaciones de calado. Esto, a pesar de que el PDF de 1998 fuera presentado solamente dos años antes.

En un documento destinado para el Debate sobre el Estado de la Autonomía del 2000 (10 octubre), de título “Modernización Integral do ferrocarril en Galicia”⁸⁸, se presentaba el Plan de Modernización Integral (PMI, en adelante). A diferencia del PDF anterior, donde el foco principal se centraba en la mejora de la red ferroviaria convencional, el PMI recogía las propuestas estatales y se centraba en su mayoría en la construcción de LAV dentro de la región. Del mismo modo, en los enlaces con la Meseta y la ciudad de Madrid. Es así como el PMI hacía hincapié en el cambio de objetivos a largo plazo:

Con todo, el cambio fundamental del PMI respecto al PDF no solo se refiere al alcance territorial, si no también a la intensidad del alcance, destacando lo que constituye la más importante acción de ruptura de la historia ferroviaria de la Comunidad, como es el caso de dotar a Galicia de una Red de Alta Velocidad (Xunta de Galicia, 2000, p.9).

De esta manera, el PMI mostraba los ejes que serían reconvertidos a los parámetros de la alta velocidad expuestos por el ministro de Fomento y el PIT. Al mismo tiempo, con respecto a la modernización de la red interior convencional, el PMI eliminaba de este grupo los tramos Ourense-Vigo y Ourense-Santiago. De esta manera, la red interior quedaría reducida al Eje Atlántico (Ferrol-Vigo), donde existía una mayor ambición mediante la reforma estructural de la línea con base en nuevas variantes de nuevas construcción. El segundo eje, es el conformado por el trazado comprendido entre Ourense y Betanzos, por Monforte de Lemos y Lugo. En este se preveían actuaciones pero con una menor importancia con respecto al Eje Atlántico. Entre estas dos líneas se continuaba con el proyecto de construcción de un nuevo corredor, ya propuesto en 1999, entre Curtis y Ordes.

En cuanto al transporte de mercancías, el documento del PMI resaltaba el proyecto de un puerto seco o plataforma logística en Monforte, tras llegar a un acuerdo con RENFE para su dotación. Este convenio, firmado en el 2000, preveía la finalización construcción de la nueva área de transporte intermodal en un año y medio. No obstante, pese a las diferencias con respecto al PDF de 1998, el PMI era un documento de presentación para el debate parlamentario, en el que se incluían las principales medidas propuestas desde la Administración Central. A la vez, se recogían a mayores algunas de las peticiones de la Xunta, como la conexión entre Lugo y el Eje Atlántico o algunos avances del estudio informativo para la línea entre Vigo y Porto. Por lo tanto, no se puede considerar como un plan estratégico relacionado con el ferrocarril.

88 Traducción al castellano: Modernización Integral del Ferrocarril en Galicia.

Las fluidas relaciones en este momento entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento dieron luz a un protocolo de intenciones para negociar y aprobar más adelante un nuevo convenio, con unos objetivos más ambiciosos a los marcados en 1998. El acuerdo definitivo fue firmado el 20 de diciembre del 2000 entre los tres principales actores, la Xunta de Galicia, el Ministerio de Fomento y RENFE⁸⁹. Este convenio pretendía ajustar las actuaciones necesarias del nuevo programa estatal, el PIT, tanto en las nuevas líneas de alta velocidad como en las convencionales dentro de Galicia.

El acuerdo recogía las diversas actuaciones definidas para llevar a cabo en las infraestructuras ferroviarias en Galicia, el marco temporal establecido en el 2007 y las cantidades correspondientes a cada uno de los tres actores de manera anual. El montante total del convenio estaba en los 160.000 millones de pesetas (960 millones de euros). De esta totalidad, a la Xunta de Galicia le correspondía 30.000 millones de pesetas (180 millones de euros), RENFE, una cantidad semejante, 31.534 millones de pesetas (189 millones de euros) y por último, el Ministerio de Fomento se haría cargo de los restantes 98.466 millones de pesetas (590 millones de euros). Aunque las actuaciones recogidas se extendían por la mayoría de la red gallega, el propio convenio recalcaba la importancia del Eje Atlántico. De esta manera lo resaltaba:

Que las actuaciones incluidas en este Convenio se extienden prácticamente a todo el conjunto de la red ferroviaria de Galicia, considerando no obstante, como actuación prioritaria la potenciación del eje ferroviario del Atlántico: Ferrol-A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-frontera portuguesa, eje vertebrador del territorio de dicha Comunidad y de comunicación con el norte de Portugal (BOE, 2001, p. 4762).

Con relación al destino de las cantidades económicas otorgadas por la Xunta de Galicia, solamente se emplearían para el pago máximo del 50% de las siguientes actuaciones, línea Ourense-Vigo; Ourense-Monforte-Lugo-Betanzos-A Coruña/Ferrol (a excepción de las dos variantes), el nuevo acceso de Vigo y la supresión de los pasos a nivel. El Ministerio de Fomento junto a RENFE se encargarían de los restantes.

Red Convencional	
Tramo	Actuación
Guillarei – Tui.	Nuevo trazado (Bypass)
Ourense – Vigo	Renovación parcial de vía
Ourense – Monforte – Lugo	Renovación total de vía y señalización. Dos nuevas variantes: Canabal (Lugo) y A Pobra de San Xiao (Lugo)
Lugo – A Coruña/Ferrol	Renovación parcial de vía y señalización.
Pontevedra – Marín	Acceso al Puerto de Marín.
Ourense – Santiago	Señalización
Covas (límite con Castilla y León) - Monforte	Renovación parcial de vía
Número de kilómetros	635,7

89 Resolución de 18 enero de 2001 – Boletín Oficial del Estado.

Inversión	40.832 millones de pesetas (240 millones de euros aprox.)
Red de Alta Velocidad	
Tramo	Actuación
A Coruña – Ferrol	Estudio informativo
A Coruña – Santiago	Acondicionamiento alta velocidad – Doble vía
Santiago – Vilagarcía	Acondicionamiento alta velocidad – Doble vía
Vilagarcía – Pontevedra	Acondicionamiento alta velocidad – Doble vía
Pontevedra – Vigo	Nuevo trazado de alta velocidad (acceso a la ciudad) – Doble vía.
Número de kilómetros	248,1
Inversión	119.168 millones de pesetas (716 millones de euros aprox.)

Tabla 23 – Actuaciones recogidas en el Convenio del 2000

Elaboración propia. Fuente de información: BOE, 2001

Como se comprueba en la tabla anterior, los mayores esfuerzos estaban principalmente centrados en la red de alta velocidad, principalmente el nuevo Eje Atlántico. A pesar de que el número de kilómetros de esta tipología era menos de la mitad de la correspondiente a la convencional, el coste previsto de las actuaciones eran casi el triple. No obstante, es necesario destacar el proyecto del Eje Atlántico. A pesar de que los tramos recogidos en este convenio se han construido, la idea original englobaba además la conexión hasta la ciudad de Ferrol, así como su continuación en el sur hasta la frontera portuguesa. Con respecto al segmento del Golfo Ártabro (A Coruña-Ferrol) solamente se estipulaba la redacción de un estudio informativo. La adaptación del Eje Atlántico a los parámetros de la alta velocidad suponía una evolución con respecto al estudio previo que establecía los 160 km/h como velocidades máximas.

En el convenio se recoge la adaptación del Eje Atlántico a la alta velocidad, esto es con doble vía electrificada y ancho internacional, la velocidad de 220 km/h [...]
Como ustedes saben, esto no estaba previsto, sí estaba previsto mejorar el corredor atlántico para una velocidad de 160 km/h. Pasamos a 220.

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 20-3-2011, Parlamento de Galicia

En lo que se refiere la red convencional, la construcción de dos nuevas variantes entre Ourense y Lugo permitiría a esta última reducir los tiempos comerciales con la Meseta. También se establecía el ramal de conexión portuaria de la localidad de Marín (Pontevedra) o el *by-pass* de Guillarei. Este último posibilitaba la relaciones directas con Portugal, al evitarse las maniobras de retroceso en la estación homónima. La firma de este convenio fue defendida por el ministro Álvarez Cascos debido a su carácter estratégico y la peculiaridad de su cofinanciación.

Es el único caso de toda la red de alta velocidad española en el que el Ministerio de Fomento ha comprometido plazos y recursos sin esperar a la licitación de las obras

[...] Es la justa correspondencia del Ministerio de Fomento a la prioridad reclamada por la Xunta de Galicia y por su presidente, Manuel Fraga, correspondida a su vez responsablemente con un esfuerzo excepcional de carácter presupuestario.

[...]

Para S.S. (en referencia a diputados de la oposición) cofinanciar es una penalización. En estos momentos, cofinanciar significa situar a Galicia a la cabeza de la programación de la alta velocidad en España. Salvos los dos corredores que están en obras (Barcelona – Francia y Levante), no hay ningún corredor de alta velocidad en España que tenga plazos ni consignaciones presupuestarias comprometidas; los tiene fijados y comprometidos el Eje Atlántico desde A Coruña hasta Vigo, que además tiene comprometida su puesta en servicio en el año 2007. [...] Es un compromiso prioritario del Ministerio de Fomento, por justa correspondencia al sentido de la corresponsabilidad que ha demostrado la Xunta de Galicia para defender sus prioridades

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento) 26-2-2001, Congreso de los Diputados



*Figura 58 – Manuel Fraga (presidente de la Xunta 1989 - 2005) y Álvarez Cascos (ministro de Fomento 2000 - 2004) el 1 de abril del 2002.
Extraído de: Corporación Radio e Televisión de Galicia (2002)*

A pesar de que el convenio era defendido por el ministro debido a que se marcaban los marcos temporales de la construcción, así como la reserva presupuestaria para los siguientes años, el sistema de cofinanciamiento no era apoyado por algunas fuerzas políticas de la oposición. Entre los principales motivos estaban la ausencia de una futura competencia en la gestión de las vías ferroviarias para la Xunta de Galicia y la situación económica de la comunidad autónoma con respecto a la media.

Pero es injustificable desde el punto del equilibrio territorial, de los compromisos del Estado español, de sus competencias y, sobre todo, cuando la Xunta de Galicia no va

a tener una sola competencia en la gestión de los servicios, cosa que, por lo menos, debió de ser una compensación

Francisco Rodríguez Sánchez (diputado del BNG) 26-2-2001, Congreso de los Diputados

No podemos admitir que una comunidad autónoma como Galicia, que no llega a la media nacional en el índice económico, tenga que soportar una financiación tan excesiva, mientras que otras comunidades autónomas como Cataluña o el País Valenciano no tienen que cofinanciar los proyectos. Usted debe darse cuenta de la situación de Galicia y del noroeste de España, que tiene un claro desequilibrio en dotaciones de infraestructuras. Cofinanciar va a significar para nosotros implicarnos y participar activamente en el proyecto, y yo no veo de momento esta participación tan activa

Guillermo Hernández Cerviño (diputado del PSOE) 26-2-2001, Congreso de los Diputados

El resultado inminente de este convenio fue el inicio de la construcción de los primeros tramos del actual Eje Atlántico (A Coruña-Vigo). El primer acto protocolario fue el 21 de julio del 2001 a las afueras de la ciudad de Santiago de Compostela⁹⁰. En este caso, las obras del tramo Santiago-A Coruña. Otro hito a destacar, fue la inauguración del ramal de Marín un año después⁹¹.

9.3.1.2 Plan Galicia 2003 (Hundimiento del Prestige)

En noviembre del 2002, el petrolero *Prestige* se hundía frente las costas gallegas tras varios días con serios problemas en su navegación, provocando uno de los principales desastres ecológicos a nivel global. Ante esta situación de crisis medioambiental y socioeconómica, el gobierno central respondió mediante un paquete de ayudas económicas destinadas a paliar a corto plazo las consecuencias directas del desastre. Es así como nace el *Plan Galicia*, presentado en un extraordinario Consejo de Ministros que tuvo lugar en el Pazo de María Pita, casa consistorial del ayuntamiento de A Coruña, el 24 de enero del 2003. Con respecto a este evento político, es necesario resaltar la figura del exalcalde de A Coruña, Francisco Vázquez, como uno de los principales íconos del localismo político en Galicia. Pese a las diferencias políticas entre su partido político de afiliación en aquel momento (PSOE) y el Gobierno Central (PP), fue el anfitrión de esta reunión (ver figura 59). Más adelante, en el debate de los trazados internos de la alta velocidad, volveremos a esta figura.

El *Plan Galicia* recogía diversas actuaciones por un montante total de 5.200 millones de euros, donde también se describían nuevas infraestructuras de transporte, entre ellas varias LAV. Estas nuevas se unirían a las ya planteadas en Galicia por el PIT 2000-2007. De esta manera, se sumaban un nuevo corredor del Cantábrico entre Ferrol y Bilbao que serviría de nexo con las CCAA intermedias de Asturias y Cantabria. También, el inicio de los estudios para los trazados de dos líneas, Ponferrada-Monforte y Lugo-A Coruña. Esta última permitiría solucionar uno de los problemas iniciales del PIT 2000 – 2007, donde la capital lucense quedaba como un destino final de la nueva red. Con estas tres nuevas líneas, la posible red de alta velocidad estaría totalmente cerrada y contaría con hasta cuatro conexiones con el exterior. Con esto, los futuros

90 La Voz de Galicia, 22-07-2021

91 La Voz de Galicia, 25-06-2002

tiempos comerciales entre las principales ciudades de Galicia estarían en torno a los 30 minutos de media.

Si el Plan Galicia es clave en carreteras, en caminos de hierro supone, en mi opinión, el salto más importante de las infraestructuras de los ferrocarriles en toda la historia de Galicia, un paso histórico decisivo e irreversible. Galicia – Madrid en menos de tres horas desde todas las grandes ciudades: Ourense, 2 h 7 min; Santiago 2 h 28 min; Lugo 2 h 47 min; A Coruña 2 h 48 min; Pontevedra 2 h 57 min; Vigo 2 h 57 min; Ferrol 2 h 59 min. En segundo lugar, las siete grandes ciudades de Galicia estarán conectadas entre sí con una media de menos de 30 minutos. En tercero lugar, tres nuevos compromisos: Galicia norte – AVE transcantábrico; Galicia centro – Ponferrada – Monforte y Galicia interior – Lugo – A Coruña; una inversión y una apuesta sin duda sin precedentes en la historia de los caminos de hierro de la comunidad autónoma.

Alberto Núñez Feijóo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 11-3-2003, Parlamento de Galicia



Figura 59 – Miembros del Consejo de Ministros y el alcalde de A Coruña en el Palacio de María Pita (A Coruña)⁹².

Extraído de: Público (24-01-2018).

Un hecho importante del Plan Galicia 2003 fue la modificación del proyecto inicial del acceso a la comunidad mediante la alta velocidad. Entre las diversas propuestas se recogía la solución del doble túnel, así como el aumento de las características técnicas en el tramo Lubián

⁹² Entre los más destacados, en la primera fila, comenzando por el segundo por la izquierda, J.M. Aznar (presidente del Gobierno), Francisco Vázquez (Alcalde de A Coruña) y M. Rajoy (Vicepresidente I). En la segunda fila, entre J.M. Aznar y Francisco Vázquez, F. Álvarez Cascos (ministro de Fomento).

(Zamora)-Ourense. En la propuesta original del PIT 2000, el acceso mediante Zamora sería de nueva construcción hasta los límites autonómicos de Galicia. Luego, el siguiente tramo hasta la ciudad de Ourense solamente llevarían a cabo ciertas actuaciones en la antigua línea convencional. Un hecho que fue atacado por parte del nuevo ejecutivo autonómico (2005-2009). Estas actualizaciones permitirían reducir las futuras conexiones con Madrid en menos de tres horas desde las principales ciudades de Galicia (ver figura 60).

No había nada entre Ourense y Lubían. Hacen falta 70.000 toneladas de fuel-oil (marea negra del Prestige) para que entre Ourense y Lubían aparezca algo. Hasta ese momento había una vía única electrificada, con una velocidad medida de 140 kilómetros por hora y una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora.

Abel Fermín Losada Álvarez (diputado autonómico del PSdG) 19-4-2006, Parlamento de Galicia

A pesar del discurso, el Plan Galicia no se puede considerar como un plan estratégico ni tiene base legal fundamentada. De hecho, se trataba de una batería de medidas más mediáticas que funcionales (Miramontes Carballada, 2005). Simultáneamente, la serie de promesas declaradas por el Gobierno Central se inscriben en un modelo desarrollista. Es decir, la supuesta idea de desarrollo territorial y económico a partir de una mayor dotación de las infraestructuras de transporte. A pesar de tratarse de una información recogida en un programa electoral; las diferentes líneas planificadas para la nueva alta velocidad no mostraban una aproximación al trazado final.

De igual modo, lo más importante y destacado era la distancia en minutos que se preveía entre los diferentes puntos. No obstante, solamente se muestran en una serie de relaciones. Algunas de estas, pese a reconocerse como futuras líneas de alta velocidad, no se reconoce unos hipotéticos tiempos de desplazamiento en ferrocarril. A partir de este momento, se le otorga una importancia única al tiempo máximo del viaje, por encima de las características técnicas de la infraestructura o del trazado. De este modo, aún en la actualidad, la duración de los viajes en los TAV continúa siendo un tema de debate entre diferentes actores.

Semejante a esta idea de ausencia de objetividad, es la definición de líneas en una representación gráfica como la siguiente (ver figura 60). Por ejemplo, entre Santiago y Pontevedra, no se recoge un trayecto por Vilagarcía de Arousa, pese a su importancia en número de pasajeros. Igualmente, el proyecto recogido para la construcción de una nueva infraestructura por el norte de España, entre Ferrol y el País Vasco. En este caso, con mayor detalle entre la primera y Ribadeo (Lugo). Igualmente, entre Pontevedra y Vigo, donde el trazado dibujado semeja presentar un nuevo puente sobre la ría de Vigo.



Figura 60 – Propuesta del Plan Galicia 2003 y hipotéticos tiempos comerciales.

Extraído de: Programa Electoral del Partido Popular para las elecciones autonómicas del 2005.

9.3.1.3. El debate de los nuevos accesos ferroviarios a Galicia desde la Meseta.

A partir de los primeros planes de expansión de la alta velocidad en España, la definición de la entrada principal desde la Meseta a Galicia fue uno de los importantes debates que se dieron sobre trazados ferroviarios. A pesar de que la decisión del principal acceso mediante alta velocidad ya había sido tomada, tal y como hemos comprobado en las declaraciones del ministro de Fomento. Hemos decidido analizar este debate y sus consecuencias directas en el sistema urbano. Como hemos revisado anteriormente, los anteriores planes estratégicos estatales al PIT 2000, tanto el PTF de 1987 como el PDI de 1993, otorgaban una mayor importancia al tramo comprendido entre las localidades de Monforte de Lemos (Lugo) y León. Dependiendo del contexto, podemos referirnos como la entrada norte con respecto a la línea Ourense-Zamora, o la entrada central de Galicia. Esta última si tenemos en cuenta la infraestructura del norte entre Ferrol y Gijón (Asturias). Para una mejor comprensión, emplearemos los nombres de las localidades.

En un primer momento, la Xunta de Galicia era más partidaria del trazado Monforte – León. En los meses de elaboración del PDI de 1993, el *conselleiro* de Política Territorial presentó los cambios que proponía para incluir en dicho plan estatal. Estas demandas fueron empleadas posteriormente para la elaboración del Dictamen que se aprobó en el Parlamento de Galicia en 1995. No obstante, el Dictamen de 1995 no era partidario de ninguno de las opciones, ya que recomendaba las mismas actuaciones para las dos salidas hacia la Meseta.

Le voy a decir (en respuesta a Guillermo Vázquez-BNG) en que propuestas concretas se apoya la Xunta y cuales defiende [...] Dentro del concepto de alta velocidad: una nueva línea en vía doble entre Ponferrada y Monforte, dentro de la doble vía de alta velocidad entre León y Monforte

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 9-11-1994, Parlamento de Galicia

El debate comenzó a partir del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de 1995 (PIF, en adelante). Este se trataba de un programa sectorial interno del PDI, pero el cambio político en el gobierno central en 1996 provocó que no se llevara a cabo (Cruz Villalón, 2017). En la cartografía que se adjuntaba, se resaltaba un espacio comprendido entre las localidades de Medina del Campo, Zamora, Ourense, Monforte de Lemos y León. Esta limitación territorial estaba clasificada como *en estudio*. En cuanto al inicio de este debate, Xosé Cuíña también atribuía al PIF de 1995 esta potestad, además adjuntaba la ausencia de claridad por parte del gobierno central socialista.

Se programó el acceso exterior a Galicia a través de la línea de León – Monforte, que se dotaría de velocidad alta de 200 a 220 kilómetros por hora. Después vino el PIF, que el único resultado que produjo, el único avance que logró, fue iniciar en Galicia esa discusión de la entrada por Ourense o de la entrada por Monforte. Nosotros afirmamos que es absolutamente artificial, pero eso no la hemos creado nosotros, ya que el señor Monfort, el director general de Infraestructuras Ferroviarias, contradiciendo el señor ministro, que decía que por Monforte, acabó diciendo por Ourense, creando una dicotomía absolutamente lamentable

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 23-4-1997, Parlamento de Galicia

Más tarde, el PDF de 1998 destacaba la necesidad de realizar un estudio para determinar, cual de las dos salidas a la Meseta sería en la que se concentrase los esfuerzos económicos.

Por eso el Plan Decenal, si bien considera prioritario la ejecución de la salida ferroviaria de Galicia, no se pronuncia sobre cual debe prevalecer, dejando dicha elección a resultados de criterios objetivos que se desprenden de los oportunos estudios técnicos (Xunta, 1998. Pág. 19).

Para determinar el mejor trayecto, la Xunta de Galicia, en colaboración con las antiguas cajas de ahorro para su financiación, licitó la asistencia técnica de un estudio (DOG, 1999). Este tenía como nombre, “Estudio dos accesos a Galicia mediante unha nova liña ferroviaria de altas

prestación⁹³. Tal y como se explica en el documento del PDF de 1999, el análisis tendría que tener en cuenta las diferentes alternativas de trazado dentro de un espacio geográfico amplio (ver figura 61). Este estaba comprendido desde las localidades de Medina de Campo y Valladolid (Castilla y León) hasta Ourense y Monforte de Lemos, incluyendo otras ciudades importantes como Zamora, León y Ponferrada.

Este documento debería de mostrar cuál sería la variante con mayor ratio de beneficio social basándose en la combinación de las siguientes variables: un mayor grado de satisfacción de demanda, mayor viabilidad técnica con el menor coste y una notable rentabilidad con el menor impacto ambiental posible. A la hora de analizar las variantes se debería de tener en cuenta cuestiones como la posibilidad de construir una nueva LAV o mejorar una existente, comparación entre tiempos potenciales y actuales en aquel momento, la potencialidad de la demanda o las posibles modificaciones en el sistema de transporte del cuadrante noroeste peninsular, junto a Asturias, Castilla y León y el Norte de Portugal.

Al hablar de Alta Velocidad, la Xunta encargó un estudio de colaboración con las cajas de ahorro, para que se comenzase a hablar de Galicia como un destino de la Alta Velocidad. Fue el inicio del debate social de la necesidad de hacer la AV en Galicia.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

Para el antiguo *conselleiro* de Política Territorial, Agustín Hernández, el estudio encargado por la Xunta de Galicia es uno de los principales hitos en la llegada de la alta velocidad a Galicia. Gracias a este, se pusieron los primeros cimientos para su reivindicación al definirse una única entrada principal.

Como se aprecia en la siguiente figura (ver figura 61), los dos principales trazados de acceso disponían de sus ventajas y desventajas al mismo tiempo. En primer lugar, el acceso por Ourense-Zamora es más directo para los desplazamientos con Madrid. Si tenemos en cuenta que la capital estatal es el principal punto origen/destino de los aeropuertos gallegos, es comprensible que uno de los objetivos fuese la reducción de los tiempos de viaje en ferrocarril con el fin de conseguir una mayor competitividad. No obstante, esta variante atraviesa las Sierras Orientales de Galicia. Un hecho que ya hemos comprobado anteriormente que influyó en el desarrollo de las obras de la línea convencional durante la primera mitad del siglo XX. Otra desventaja es la demografía. Entre Ourense y Medina del Campo solamente existe un núcleo urbano que sobresale en número de habitantes, Zamora (60.988 habitantes 2020). A mayores se le puede incluir, dentro de la área de influencia de la línea, el noreste de Portugal, especialmente la ciudad de Bragança.

93 Traducción al castellano: Estudio de los accesos a Galicia mediante una nueva línea ferroviaria de altas prestaciones.

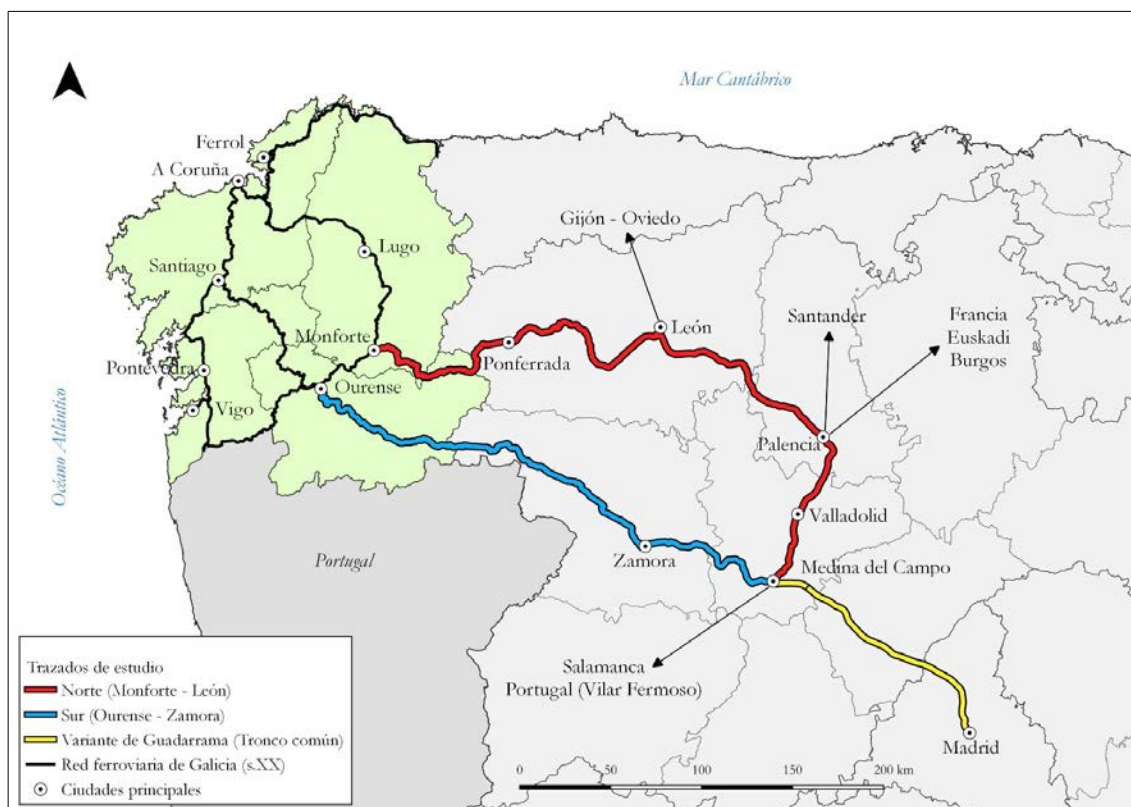


Figura 61 – Los dos trazados de acceso en Alta Velocidad a Galicia⁹⁴.

Elaboración propia. Fuente de información: IGN

En relación con el trazado por Monforte y León, dispone de un mayor número de kilómetros a recorrer, por lo tanto, el tiempo de desplazamiento sería mayor. Esto derivaría en una menor competitividad del ferrocarril con el avión, en el caso de las relaciones entre Galicia y Madrid. En la actualidad, el servicio comercial más rápido entre León y Madrid es de aproximadamente 2 horas. Un tiempo semejante al que se oferta desde Ourense. La principal diferencia no solo se fundamenta en el mayor número de ciudades que cohesiona (Ponferrada, León, Palencia, Valladolid), también en una mayor vertebración del cuadrante noroeste de la Península Ibérica.

El enlace Ourense-Zamora obligaría a la construcción de una línea exclusiva para Galicia. Por el contrario, la alternativa Monforte-León permitiría concentrar en gran medida los flujos hacia el noroeste. De hecho, como se comprueba, de esta propuesta se enlaza a otras CCAA. Una cuestión que no acontecería con la variante sur. En pleno debate sobre el principal trazado a construir, hubo ciertas diferencias entre los ejecutivos autonómicos de Galicia y Castilla y León. Así se recogía en una sesión en el Congreso de los Diputados.

94 Los dos trazados de estudio son los correspondientes a la red convencional pre-TAV. La Variante de Guadarrama es el actual tramo de AV entre Madrid y Medina del Campo.

Por cierto, Castilla y León y Galicia parecen tener discrepancias en cuanto al acceso a Galicia de la alta velocidad, sobre si el trazado debe ser por León – Monforte o por Zamora – Ourense.

Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona (diputado del PP por Ourense) 1-12-1999, Congreso de los Diputados

Finalmente, como anunció el ministro de Fomento, al igual que el *conselleiro* de Política Territorial en el Parlamento de Galicia, el trazado escogido fue el comprendido entre Ourense y Zamora. Caride et al., (2003) hace referencia a los principales argumentos que llevaron a esta decisión. Esta variante tendría un costo menor con respecto a la Monforte-León. Por contrapartida, como hemos evaluado anteriormente, esta opción afectaría a un menor número de población, lo que sería, también, un número más reducido de potenciales clientes. No obstante, la conexión entre Ourense y Zamora se mostraba con mayores tasas de rentabilidad final.

A partir de esta decisión, se reforzaba aún más el papel como nudo ferroviario de la ciudad de Ourense. Simultáneamente, la capital de As Burgas pasaría a ser la principal entrada ferroviaria de Galicia. Con relación al núcleo de Monforte de Lemos, se le compensaría mediante la construcción de un puerto seco.

Se acuerda que el TAV entre por Ourense, y es cuando se propone que esta ciudad sea el nodo de pasajeros y Monforte el de mercancías.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

La decisión de que la entrada por Ourense fuese la principal de pasajeros, provocó algunas reacciones en la provincia de Lugo. Un hecho que recogía el diario La Voz de Galicia el 17 de junio del 2000, “Lugo denuncia la marginación que generará la entrada de la velocidad alta por el sur”. En la actualidad, estas cuestiones siguen presentes para algunos de los principales actores sociales. Así como los efectos que produjo en la capital comarcal de Lemos.

En Lugo pensamos que las entradas tienen que ser las naturales. Y la natural era la entrada por Monforte. ¿Qué pasa? Esto ya pasó, ahora tenemos el AVE por Ourense, que nosotros no vamos a criticar, ya estamos fuera de plazo. Nosotros pensamos siempre que la entrada natural del ferrocarril en Galicia tenía que ser por Monforte

Jaime Luis López Vázquez (secretario general de la Confederación de Empresarios de Lugo). Entrevista personal 11-12-2020

Desde la Confederación de Empresarios de Lugo muestran una posición pragmática en la actualidad. Aún se cuestionan la acción de priorizar la entrada por el sur (Ourense-Zamora) pero dos décadas después, ya no ven necesaria continuar con la reclamación por Monforte de Lemos.

(Sobre la situación actual de Monforte) Totalmente muerto. Tenemos la estación de clasificación más grande de Galicia totalmente desaprovechada. Cuando en la época de Fraga se decide que la AV entrase por A Gudiña, se dijo que esto sería una línea de mercancías. Pero no hay mercancías.

[...]

(Si hubo manifestaciones o presión social en Monforte) No, porque eso es una decisión política. Aquí lo que nos dijeron fue, va entrar por allí pero vosotros no os preocupéis que seréis la entrada de mercancías de Galicia. Vais tener enlaces.

Manuel Casanova (Plataforma Neste tren cabemos todxs). Entrevista realizada el 28-12-2020

Desde la Plataforma de Monforte, describen como esta decisión provocó que la estación de Monforte de Lemos se convertiría en el principal polo clasificador del transporte de mercancías por ferrocarril como compensación. No obstante, a pesar del anuncio en el 2000, el Puerto Seco sigue sin desarrollarse⁹⁵. De ahí el impacto negativo por la pérdida progresiva de tráfico en la considerada como capital histórica del ferrocarril de Galicia. Uno de los principales referentes dentro de la ingeniería de los transportes en Galicia es el profesor de la Universidade de A Coruña, Carlos Nárdiz Ortiz. En un artículo de opinión sobre los plazos de la finalización de la actual LAV Ourense-Zamora publicado en *La Voz de Galicia* (29/12/2019), llega a cuestionar este trazado. Esto debido principalmente a la repetición de un error histórico:

Cuando se retrasa la fecha de la finalización del AVE a Galicia, aparece el fantasma de los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que en 1864 informaron en contra del trazado de la línea entre Zamora y Ourense, por atravesar terrenos poco habitables y ser los más difíciles de España. La construcción de esta línea directa a Galicia, entre los años 30 y 40 del siglo XX, frente a la alternativa del XIX de la entrada única por Monforte, no les quitó la razón, ya que el propio PDI (1993 – 2007), seguía defendiendo esta entrada única (que hubiera conectado ya todas las ciudades de Galicia), frente a la decisión política que se tomó en el año 2000 de la conexión en alta velocidad entre Zamora – Ourense. (*La Voz de Galicia*, 29-12-2019, p. 16)

Al mismo tiempo, explica que de emplearse la opción por Monforte de Lemos, planteada durante la década de los 1990, la alta velocidad ya habría llegado a las diferentes ciudades de Galicia. No obstante, también es necesario tener en cuenta las dificultades que podría provocar la construcción de un nuevo trazado mediante el valle del río Sil.

9.3.1.4. La disputa por la conexión preferente entre el Eje Atlántico y Ourense.

Una vez decidido el acceso principal desde la Meseta, Ourense pasaría a ser el principal cruce ferroviario de pasajeros. Desde la capital de As Burgas, se mejorarían los trazados para conseguir ligar el Eje Atlántico con la red estatal de alta velocidad. Como hemos visto en el anterior apartado, la línea ferroviaria entre A Coruña y Vigo era el principal foco de atención en los convenios acordados por las dos administraciones. De hecho, gracias al último acuerdo firmado en el 2000, las prestaciones máximas pasarían a ser de 220 km/h. Con esto se alcanzaban los principales requisitos para ser considerada como una línea de alta velocidad.

El debate ahora recaía en la fijación del trazado principal de conexión entre el Eje Atlántico y la ciudad de Ourense. Para esto, las dos principales alternativas eran la oficial, defendida por el Ministerio de Fomento en el PIT 2000. También conocida como la Y, debido a que se proponía la construcción de una nueva línea entre Ourense y Santiago. Como contrapartida, la propuesta extra – oficial promovida por el sindicato UGT y apoyada por algunas

95 Praza Pública, 25-02-2018

de las principales fuerzas del sur de Galicia, en especial de la ciudad de Vigo. Esta se denomina como la *L*. Esta consistía en un trazado nuevo por el sur de Galicia, entre Ourense y Vigo.

La principal defensa de esta alternativa consistía en la concentración de los futuros servicios comerciales en una única línea, ya que se conectaban las principales ciudades gallegas, a excepción de Lugo. Por lo contrario, la *Y* dispondría de dos cabeceras finales, A Coruña-Ferrol y Vigo. Desde la opinión de sus promotores, el número de frecuencias con origen o destino Madrid sería la mitad para cada destino, mientras que con el trazado en *L*, existiría una unificación en la oferta. Además, este proyecto buscaba asemejarse a la situación de Cataluña, donde con una única línea de alta velocidad pudieron unir sus cuatro capitales provinciales (Lleida, Tarragona, Barcelona y Girona) (de Ureña Francés et al., 2006).

Si en Galicia no tienes más carga de viajeros para un solo tren de pasajeros, ¿como se te ocurre poner dos? Uno por Coruña y otro por Vigo. [...] Cuando nosotros comenzamos a discutir la *L*, en Cataluña también se planteaban hacer dos trenes. Cataluña mudó el trazado y hizo el desvío para ir a Tarragona. Tienes que escapar de hacer dos trenes. La *L* era una cuestión técnica, de tener un solo tren. Un tren para toda Galicia.

Cándido Rodríguez y Manuel Lafuente (Sindicato UGT). Entrevista personal realizada el 26-03-2018

Los promotores del trazado en forma de *L* defendían su propuesta por una razón técnica. Estos se cuestionan hasta que punto Galicia puede tener mercado para dos ramas ferroviarias de alta velocidad. De ahí que procurasen juntar en una misma infraestructura, y consigo, frecuencia, las dos principales ciudades gallegas.

Simultáneamente, debemos de tener en cuenta que la propuesta de la *L* difería en otra cuestión con respecto a la oficial del Ministerio. En este caso se proponía la construcción de una línea totalmente nueva en el Eje Atlántico para velocidades máximas en torno a los 350 km/h entre Vigo y Ferrol. Un hecho que, como hemos comprobado anteriormente, nunca ha estado en los planes del Ministerio, así como de la Xunta de Galicia. De hecho, en el documento de 1989, una de las principales conclusiones era el rechazo a la construcción de nuevas y largas variantes en el Eje Atlántico debido a la importante densidad demográfica (Nebot Beltrán y Sanz Alduán, 1989).

Antes de continuar este análisis, debemos de tener en cuenta el contexto político de las dos principales ciudades de Galicia, A Coruña y Vigo. Como hemos comprobado en el capítulo referente a la red urbana, estos dos núcleos urbanos son los más importantes en cuanto a demografía. Ambos superan los 200.000 habitantes y en el caso del municipio de Vigo, muy próximo del límite de los 300.000. Esto les convierte en cabeceras referentes de las dos principales regiones urbanas, el Golfo Ártabro en el norte y las Rías Baixas en el sur. Asimismo, son los principales motores económicos de Galicia, donde se encuentran como referentes de la industria textil en el norte y la automovilista en el sur.

Simultáneamente, ambas ciudades han tenido durante las últimas décadas un cierto nivel de *rivalidad localista*. No obstante, también su contrapartida en la dotación de ciertos

servicios o de infraestructuras de transportes. Es así como ambos gobiernos locales han solido apelar al *orgullo localista* por la defensa de sus respectivos aeropuertos o la necesidad de una autovía directa a la Meseta. Una cuestión que se repite en la actualidad con el TAV. Con esto, queremos destacar principalmente dos nombres, Francisco Vázquez (más conocido por Paco Vázquez) exalcalde de A Coruña durante 23 años y Abel Caballero, actual regidor de Vigo desde el 2007. Ambos coinciden en varias cuestiones que nos ayudarán a comprender con mayor profundidad el contexto.

En primer lugar, los dos pertenecían al mismo partido político, el PSOE. En este caso, podemos diferenciar que en el caso de Francisco Vázquez, este se encuadraba más escorado en el sector conservador del partido. De ahí su salida y opiniones negativas en los últimos años hacia el PSOE. En segundo punto, ambos fueron candidatos a la presidencia de la Xunta de Galicia antes de acceder al poder local. En tercer lugar, su gran popularidad y carisma. Esto se vio reflejado en sus respectivas presidencias en la Federación Española de Municipios y Provincias, Francisco Vázquez en dos ocasiones, mientras que Abel Caballero es desde el 2015 el actual. Otro ejemplo de su fama son los amplios y continuos triunfos en las elecciones municipales. Francisco Vázquez llegó a encadenar 6 victorias con mayoría absoluta (1983, 1987, 1991, 1995, 1999 y 2003). Mientras que Abel Caballero afronta en la actualidad su cuarta legislatura como regidor (2007, 2011, 2015 y 2019). En las últimas elecciones locales, llegó a rozar el 70% de los votos emitidos. Por último, sus ataques a la Xunta de Galicia o al hecho de que la capitalidad autonómica recaiga en Santiago de Compostela.

Con respecto a esto último, en una de las primeras sesiones de la autonomía, Francisco Vázquez fue uno de los 8 diputados del parlamento que llegó a votar en contra de establecer la sede de las instituciones autonómicas en Santiago de Compostela⁹⁶. Esto tuvo como resultado una de las principales manifestaciones en A Coruña en 1982, donde se reivindicaba la capitalidad de Galicia. En su afán localista y diferenciador, Francisco Vázquez llegó a emplear el concepto de *ciudad-estado* para hacer referencia a A Coruña. No obstante, la ciudad herculina continua como cabecera provincial, además de ser sede de la Delegación del Gobierno Central en Galicia o del Tribunal Superior de Xustiza. También de otras con valor más simbólico como la Real Academia Galega.

Por el contrario, la ciudad de Vigo no dispone de ningún *status* político, más allá de su gobierno municipal. En un intento de aumentar su área de influencia, así como ser un contrapeso con respecto a la Xunta de Galicia, se llegó a formalizar una área metropolitana junto a 13 ayuntamientos vecinos. Una acción que fue rechazada y tumbada definitivamente por el gobierno autonómico en el 2016. La ausencia de organismos provinciales y/o autonómicos en la ciudad de Vigo, es empleada frecuentemente por el actual alcalde, Abel Caballero, con el fin de aumentar el *orgullo localista*.

Por último, también es necesario tener en cuenta otra coincidencia, la situación política de la ciudad opuesta durante el período de ambos alcaldes. Durante los años de alcaldía de Francisco Vázquez, Vigo llegó a tener 6 regidores diferentes y de diferentes fuerzas políticas (PSOE, BNG y PP). De hecho, desde 1991 hasta el 2007, ningún alcalde

96 Sesión del 23 de junio de 1982 del Parlamento de Galicia.

pudo repetir legislatura en el gobierno olívico. Una situación muy semejante le acontece en la actualidad a Abel Caballero. Desde la marcha de Francisco Vázquez en el 2006, A Coruña ha tenido igualmente una inestabilidad política. Las tres últimas legislaturas locales (2011, 2015 y 2019) han estado encabezadas por diferentes partidos políticos (PP, Marea Atlántica⁹⁷ y PSOE). Por lo tanto, el peso político de estas dos ciudades, así como sus relaciones, especialmente con la Xunta de Galicia, han marcado en gran medida el devenir de las infraestructuras de transportes de Galicia. Es así como por ejemplo, en opinión de Nárdiz Ortiz (1992), la ciudad de A Coruña siempre ha tenido una fuerte influencia en este campo.

Antes de llegar a las propuestas más concretas del PIT del 2000, tenemos que tener en cuenta los anteriores planes estratégicos y documentos de la década de los 1990 (ver tabla 24). De esta manera, podemos evaluar la evolución de este debate.

Documento	Referencias a los ejes Ourense – Santiago y Ourense - Vigo
PDI 1993 (Estatal)	Actuaciones complementarias Ourense-Vigo y Ourense-Santiago-A Coruña
Dictamen Parlamentario de 1995	Construcción de doble vía con nuevo trazado en determinados tramos entre Ourense y Santiago. Nada al respecto Ourense-Vigo.
PDF 1998	Ourense-Santiago: Su mejora debe constituir un objetivo prioritario como extensión de penetración hasta Ourense desde la Meseta y como enlace con Eje Atlántico en Santiago. Ourense-Vigo: línea que viene siendo objeto de un tratamiento continuado de mejora para reducir los tiempos de viaje a menos de 1 hora.
PDF 1999	Ourense-Santiago. Se recogen las nuevas variantes de O Carballiño y Silleda. Circulación de velocidad alta y doble vía.

Tabla 24 – Referencias al enlace entre Ourense y el Eje Atlántico.

Elaboración propia. Fuente de información: MOPTMA 1993, DOG y Xunta 1998

Como se comprueba, solamente en los documentos reivindicativos de la Xunta de Galicia existe una mayor preferencia por el eje Santiago-Ourense en contrapartida del corredor paralelo al río Miño. Podemos suponer que esto viene derivado de las características de la infraestructura, así como de su trazado. La línea convencional entre Ourense y Santiago fue concebida

⁹⁷ Marea Atlántica, agrupación electoral de izquierda compuesta por Podemos y otros partidos minoritarios.

originalmente para una hipotética dotación de la doble vía. En el caso del eje por el sur, Vigo-Ourense, en muchas situaciones las vías están muy próximas al curso fluvial. Esto podría provocar mayores dificultades para llevar a cabo actuaciones de calado. Con respecto a las diferencias entre el trazado en L y el Y, se pueden visibilizar con mayor detalle mediante la cartografía (ver figura 62). La llegada de Álvarez Cascos y su PIT 2000 supuso por primera vez el diseño de LAV en el interior de Galicia. Una vez decidido Ourense como puerta de acceso principal del nuevo tren, desde esta ciudad, se dividía en tres corredores (Santiago, Lugo y Vigo). En este momento, se proponía una comunicación mediante alta velocidad con la Meseta de manera directa, tanto para la ciudad de A Coruña como para Vigo.

A partir de Ourense, el corredor se desagrega en tres itinerarios: Ourense-Vigo, Ourense-Santiago y Ourense-Lugo. Los tres tienen sus respectivos estudios informativos en marcha. Debo subrayar que el segundo, Ourense-Santiago, está en fase final de redacción, habiéndose realizado ya las llamadas consultas medioambientales previas.

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento) 26-2-2001, Congreso de los Diputados

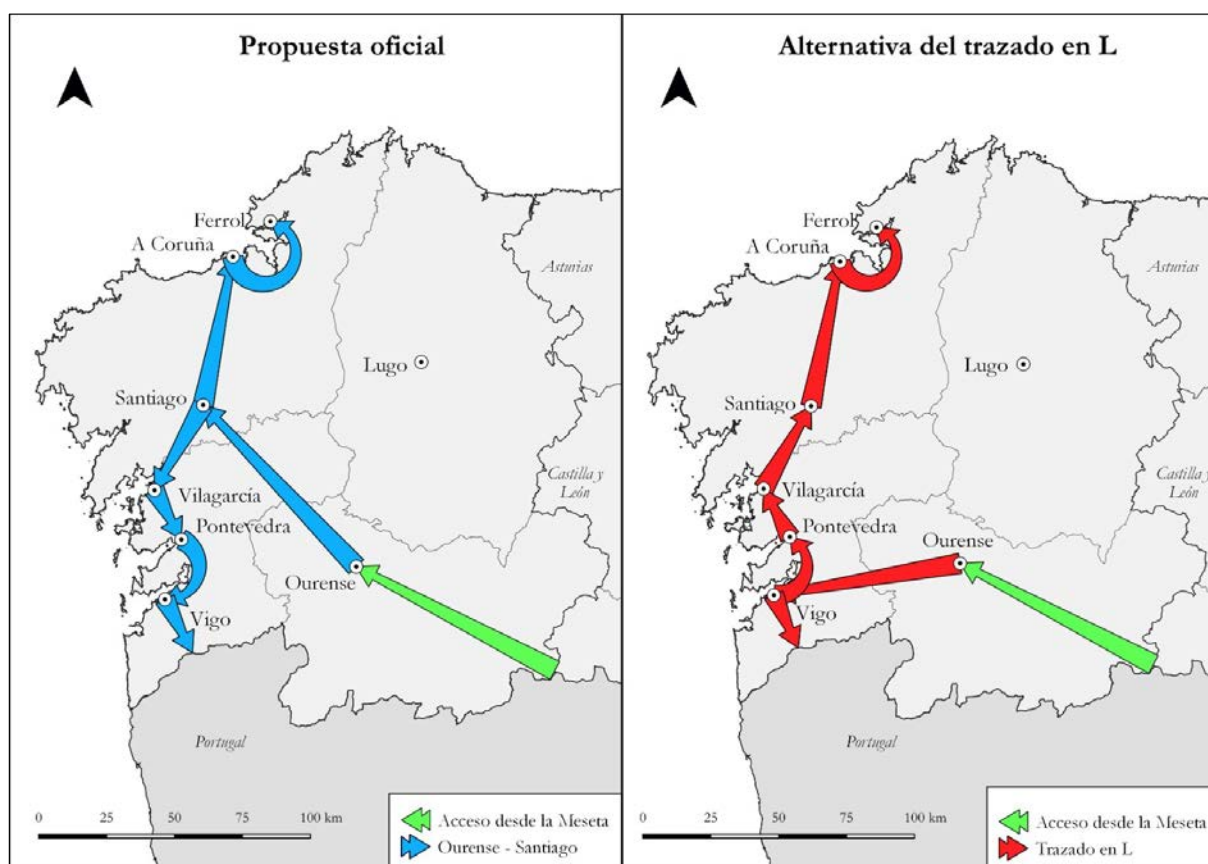


Figura 62 – Comparativa entre la propuesta oficial y la alternativa en forma de L⁹⁸

Elaboración propia.

98 En la propuesta oficial, no hemos incluido los corredores planificados hacia Lugo y Vigo por el río Miño. Se trata solamente de una comparativa centrada únicamente en el trazado principal.

En esta declaración, el ministro de Fomento ya anunciaba que el tramo Ourense-Santiago se encontraba más avanzado en sus trámites que con respecto al Ourense-Vigo. Asimismo, existían claras diferencias de concepción que veremos a continuación:

El tramo Ourense – Santiago permitirá, con un trazado completamente nuevo y con doble vía electrificada desarrollar velocidades de 350 kilómetros por hora y permitirá llegar a Santiago en el intervalo de 20 a 25 minutos donde conectará con el Eje Atlántico. [...] Por lo que respecta al tramo Ourense – Vigo, siguiendo el corredor del Miño, conforme a lo que determine el estudio informativo que actualmente está en licitación, para posteriormente ser adjudicado, se realizará el corredor en alta velocidad para velocidades de 220 kilómetros por hora.

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 20-3-2001, Parlamento de Galicia

A título indicativo, y siguiendo el decreto de interoperabilidad del sistema ferroviario, está previsto, como ya es conocido por todos, que el corredor del Atlántico tenga doble vía electrificada, excepto Coruña – Ferrol que será de vía única; que Ourense – Vigo y Ourense – Lugo sean también vías electrificadas, que Ourense – Santiago sea doble vía electrificada y una vía de nueva realización.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP) 30-10-2001, Congreso de los Diputados

Sabemos que en Galicia se manejan hasta tres modelos distintos para el AVE; un AVE teóricamente de primera línea entre Santiago y Ourense, un AVE en el Eje Atlántico con dos velocidades distintas y un eje entre Ourense y Vigo, que según el tiempo y la velocidad será de 110 kilómetros por hora

Guillermo Hernández Cerviño (diputado del PSOE) 30-10-2001, Congreso de los Diputados

En el caso del eje Santiago-Ourense se preveía la construcción de una infraestructura totalmente nueva, dentro de los parámetros máximos de la alta velocidad (> 300 km/h) expuestos en las directivas europeas. Por el contrario, entre Ourense y Vigo, si tenemos en cuenta estas últimas declaraciones, se buscaba una rectificación de los trazados convencionales. Una acción que se llevó a cabo en el actual Eje Atlántico. Estas diferencias provocaron cierto rechazo en el sur de Galicia. El diario, La Voz de Galicia, recogía el rechazo por parte de los principales actores económicos y políticas de la ciudad olívica:

El trazado en Y sugerido por el Ministerio de Fomento como una de las opciones más viables para el tren de alta velocidad está siendo rechazado por un amplio espectro político y social de Vigo (La Voz de Galicia, 29-08-2001).

Ante la teórica disputa entre el sur de Galicia con el Ministerio de Fomento y la Xunta, el *conselleiro* de Política Territorial declaró en el Parlamento Autonómico que los trazados dependerían de los estudios informativos que estaban en marcha.

¿Y por que en estos momentos hay una polémica? Si, los empresarios de Vigo tienen un punto de vista.[...] Pero hay otra posición, que es la posición del Gobierno gallego. Es la posición de la seriedad y de la responsabilidad. ¿Por qué? Porque en este momento se está diciendo que hay que hacer un L simplemente, porque a

algunos les parece mejor o más próximo el L, o más funcional para ellos; o que hay que hacer un Y. Vamos hacer lo que determinen los estudios, una vez que estén terminados.

Xosé Cuíña Crespo (conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda) 20-3-2002, Parlamento de Galicia

Durante este mes de marzo del 2002, diferentes colectivos de empresarios del entorno de Vigo, se unieron para llevar a cabo una mayor reivindicación a favor del trazado en L. El diario La Voz de Galicia recogía estas acciones (ver tabla 25). Sin embargo, tras una posterior reunión con representantes de Fomento y la Xunta de Galicia, finalmente, una parte de los actores sociales de Vigo aceptaron los planes originales, siempre y cuando los tiempos comerciales a Madrid fuesen los prometidos.

Fecha	Titular
7-3-2002	Los empresarios toman las riendas de la reivindicación de un AVE mejor para Vigo
14-3-2002	Los empresarios de Vigo piden apoyo a alcaldes y diputaciones de Galicia para cambiar el AVE.
15-3-2002	Castrillo (Alcalde de Vigo-BNG) recaba apoyos para cambiar el AVE, pero Vázquez (alcalde A Coruña) y Bugallo (Alcalde de Santiago) rechazan su proyecto
16-3-2002	Príncipe (exalcalde de Vigo-PSOE) insta a Castrillo a preparar una gran manifestación por el AVE en Vigo.
23-3-2002	Francisco Vázquez acusa a Vigo de actuar con “criterio aldeano” al pedir otro trazado del AVE
24-3-2002	Fraga emplaza a los alcaldes a superar los localismos sobre el tren en defensa de Galicia
30-3-2002	La Xunta envía a tres conselleiros a Vigo para templar las protestas por el AVE.
2-4-2002	Los empresarios de Vigo aceptan ahora el trazado del AVE propuesto por Fomento
4-4-2002	Vigo acepta el AVE que propone Fomento siempre que llegue a Madrid en tres horas
8-4-2002	El PSOE se desmarca del “pacto del AVE” y afirma que “el sur es más rentable”

Tabla 25 – Principales hechos recogidos por el diario La Voz de Galicia en relación al debate del trazado de la alta velocidad en el 2002.

Elaboración propia. Fuente de información: La Voz de Galicia

Posteriormente, en el 2003, ante una pregunta oral en el Congreso de los Diputados, el ministro de Fomento volvió a afirmar que la conexión entre Ourense y Vigo entraría dentro de la tipología de la alta velocidad.

Señor diputado (en respuesta a Guillermo Vázquez-BNG), permítame que le corrija. La conexión Ourense-Vigo en alta velocidad - repito, la conexión Ourense - Vigo en alta velocidad - está incluida en el convenio firmado en diciembre de 2000 entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia.

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento) 28-5-2003, Congreso de los Diputados

En este mismo año, después de la aceptación social del tramo Ourense-Santiago como enlace principal con el Eje Atlántico, se comenzó a plantear la idea de una nueva conexión directa con el sur de Galicia. Esta es la conocida como *Variante de Cerdedo*. Esta nueva vía tendría el objetivo de unir la nueva línea de alta velocidad Ourense-Santiago con el Eje Atlántico en el intermedio de su trayecto. La propuesta se recogió por primera vez en el plan estratégico en materia de infraestructuras durante el I Gobierno socialista presidido por José Luis Zapatero (2004-2011).

Que se plantee como objetivo de estudio y plan de viabilidad la construcción de una línea de alta velocidad que, partiendo de la proyectada por el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia entre Ourense y Santiago, al norte de Carballiño, justamente en ese punto, constituyese un eje de alta velocidad Carballiño norte - Cerdedo - Pontevedra - Vigo con las mismas calidades y parámetros que van a plantearse para Ourense y Santiago. Esto como alternativa a los planes actuales de la línea de alta velocidad entre Ourense y Vigo, ya que supondría menor coste, más ventajas, más viajeros, menos kilómetros y menor tiempo de construcción.

Guillermo Hernández Cerviño (diputado del PSOE) 2-4-2003, Congreso de los Diputados

Meses más tarde, el propio ministro de Fomento reconocía esa posibilidad para la materialización de una nueva línea en el interior de Galicia con el fin de mejorar las conexiones del sur de la región.

Ahora también está abierta la posibilidad del enlace de Cerdedo, al norte de Redondela, para conectar con Ourense; una solución que parece que ha sido acogida por todos y que puede resolver algunas discusiones en relación con las prioridades de los trazados.

Francisco Álvarez-Cascos Fernández (ministro de Fomento) 17-12-2003, Congreso de los Diputados

Con respecto a la conocida como Variante de Cerdedo, nos detendremos con mayor profundidad más adelante. Así como otras propuestas que se han realizado durante los últimos años para que la ciudad de Vigo pueda tener un acceso directo a Ourense y Madrid. Este futuro análisis lo haremos de manera conjunta dentro del actual debate sobre el papel principal que debe de tener el ferrocarril (capítulo 10). Finalmente, para evitar mayores debates en lo que se refiere a los trazados de la alta velocidad en el interior de Galicia. Álvarez Cascos decide la licitación mediante concurso público del proyecto y posterior construcción de manera conjunta de los tramos centrales del corredor Ourense-Santiago a finales del 2003. En opinión de Agustín

Hernández, *exconselleiro* de la Xunta de Galicia, este hecho permitió la aceleración de la construcción de la alta velocidad en Galicia.

La licitación mediante una herramienta de concurso de proyecto y obra del tramo entre Santiago y Ourense. No deja de ser una cuestión que puede generar opinión, puesto que parecía desde una postura lógica, de la puesta en servicio, desde una perspectiva de lo que es la planificación de la red que esta avanzara hacia el noroeste, desde Madrid al noroeste. En este momento, creo que también, como consecuencia de la presión que aconteció en esos años. Galicia presionó para que la Alta Velocidad comenzara por Galicia y por Madrid. Estaba licitado el túnel de Guadarrama pero podría, de Valladolid hacia León y Zamora, e ir avanzando, captando viajeros. Así dejaría para el final lo que es la parte gallega. Eso no fue así.

[...]

Hubo una presión desde Galicia, entonces el ministro de Fomento pues aceptó licitar como concurso de proyecto y obra la conexión de Santiago y Ourense. Esto significó una aceleración muy importante de lo que es la Alta Velocidad en Galicia. Puesto que se licitó un tramo de nuevo trazado de alta velocidad dentro de nuestro territorio que enganchaba con la mejora del Eje Atlántico.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

No obstante, el proceso de licitación de manera conjunta del proyecto y obra del tramo Ourense-Santiago no fue bien acogida por la sucesora en la cartera de Fomento, Magdalena Álvarez (PSOE).

El proyecto Ourense-Santiago se ha licitado a la vez que la obra, con lo que estamos totalmente en desacuerdo – solamente puede ser para una circunstancia excepcional – porque licitar el trazado del proyecto y a la vez adjudicar la obra hace que no se defiendan demasiado bien los intereses generales, y no hace falta que le explique a usted por qué.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-6-2004, Congreso de los Diputados

En cuanto a las presiones políticas por la preferencia de la alternativa oficial, podemos tener en cuenta varias cuestiones. En primer lugar, Vázquez Mao⁹⁹ (Eixo Atlántico) considera que la decisión final fue provocada indirectamente por los agentes sociales de Vigo. De manera resumida, la inestabilidad política local y las luchas internas de la patronal olívica. Por contrapartida, como hemos resaltado anteriormente, la figura del alcalde de A Coruña era muy destacada en Galicia. Por este motivo, son varios los referentes que señalan al exalcalde como partícipe de potenciar el eje Ourense-Santiago. En opinión de M. D. Rodríguez Bugarín¹⁰⁰, profesor de la UDC, el peso político del regidor herculino fue muy importante. Además, añade la figura del alcalde de Santiago de Compostela en aquel momento, Sánchez Bugallo (PSOE). Con respecto a esto, también coinciden desde el sindicato UGT.

El ferrocarril en Galicia es un trazado político. [...] Los poderes políticos de antes de A Coruña, Santiago y la Xunta de Galicia tenían una influencia y presión importante

99 Entrevista realizada el 30-11-2020

100 Entrevista realizada el 06-03-2018

por parte de Vázquez de A Coruña. Ahí fueron intereses políticos porque se entendía, A Coruña tener línea directa por Alta Velocidad y a cambio, Santiago ser la estación central de Galicia. Cuando estaban errados porque la estación central de Galicia tendría que ser Ourense, para distribuir. [...] El problema es, los de A Coruña políticamente hablando no querían venir por Vigo.[...] Cuando íbamos tener las jornadas (presentación de la L) en el Club Financiero de A Coruña, Vázquez prohibió que fuéramos hablar de la L y que en ningún concepto los viajeros de A Coruña iban pasar por Vigo.

Cándido Rodríguez y Manuel Lafuente (Sindicato UGT). Entrevista realizada el 26-03-2018

Esta opinión también es compartida por la *exconselleira* de Política Territorial durante el gobierno bipartito en la Xunta de Galicia (2005-2009), y en la actualidad concejal de urbanismo en el ayuntamiento de Vigo, María José Caride (PSOE).

Soy firme defensora de la L. Y por lo tanto, yo creo que nos equivocamos. El motivo fundamental de que el trazado ferroviario llegue de Ourense a Santiago y no, como todo parece indicar y la lógica obedece, llegue de Ourense a Vigo, y de Vigo se distribuya por todo el Eje Atlántico, es el peso político que tenía la provincia de A Coruña frente al peso político que tenía el resto de Galicia.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Simultáneamente, María José Caride explica los motivos por los cuales entiende que la alternativa de la L era más ventajosa para el conjunto de Galicia. Además, de defender el enlace directo de la ciudad de Vigo con Ourense.

Yo creo que fue uno de los errores históricos que tuvo la modernización ferroviaria en nuestra comunidad [...] Defiendo la L, primero porque la concentración de la población estaría perfectamente servida. En el fondo, si el tren llega de Ourense a Santiago, y de Santiago a Vigo, los usuarios del sur de Galicia, que no debemos de olvidar que es una parte fundamental de la demanda ferroviaria y de la actividad económica, no van a experimentar ninguna mejora ferroviaria con esa inversión. Ninguna. Tendrán que ir a Santiago para poder ir a Madrid si no se hace la conexión de Vigo y Ourense. Obviamente, duplicar una infraestructura es totalmente más caro. Por lo tanto, si no se hace ese tramo, que los del sur de Galicia entendemos que es imprescindible, porque si no, para nosotros la mejora ferroviaria es 0. Nosotros no vamos ahorrar ningún minuto de tiempo entre Vigo y Ourense si vamos por Santiago frente a lo que hoy tenemos por la vía del Miño.

Entonces, haces una inversión enorme para que el peso económico poblacional y social del sur de Galicia no tenga ningún beneficio. Lo cual es absurdo. Si el tren llegara de Ourense a Vigo o Pontevedra, pues de aquí se distribuiría al resto del Eje Atlántico, sin ningún problema. Porque la actividad económica, la actividad social, el peso poblacional no está en Santiago. Solo está el institucional. Pero nada más. No está la actividad y el generador mayoritario de viajes en Santiago.

Yo creo que cometimos un error...que significa duplicar infraestructura para dar servicio a los ciudadanos del sur de Galicia. Y los ciudadanos del sur de Galicia, llegados a este punto, ahora no queremos ser menos. Ya que se invirtieron tantos

miles de millones de euros en una infraestructura, ahora la población mayoritaria de la comunidad autónoma también tiene derecho a beneficiarse de ella. Hacer la L era más mucho más barato, más eficiente que lo que se hizo. En el momento que se tomó la decisión, la Xunta de Galicia apostó por la Y. Con nosotros (llegada del bipartito 2005-2009 al gobierno autonómico), ya estaba hecho. Era una situación irreversible.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Por el contrario, Celso Delgado, diputado del PP en el Congreso de los Diputados, considera que la nueva línea Santiago-Ourense es fundamental. Además, entiende que las ciudades del Eje Atlántico están bien servidas.

A mi me parece de sentido común el eje Ourense-Santiago-A Coruña. Me parece un eje fundamental porque es el que le va dar continuidad a la línea de alta velocidad. Pienso que el localismo es algo muy negativo para nuestra comunidad. Cada uno que defienda para su ciudad pero para Galicia hay que hacer una visión de conjunto. La realidad es que no existe una conexión de alta velocidad entre Vigo y Ourense, de manera directa. Esto no imposibilita que los trenes de alta velocidad lleguen a Vigo. Existe un by-pass antes de Santiago. Además en la provincia de Pontevedra, existen otras ciudades, que también tienen necesidades de movilidad. [...] Las ciudades del Eje Atlántico están muy bien comunicadas con un servicio magnífico con Madrid

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

A pesar de la toma de decisión final por potenciar el corredor Ourense-Santiago en el 2003, el debate entre las dos alternativas ha continuado presente varios años después en los debates políticos. Con acusaciones entre las dos principales fuerzas políticas.

Lamentablemente, el anterior Gobierno del Partido Popular no solo mostró indefinición respecto a ese ineludible objetivo, sino que adoptó la errática decisión de conectar Ourense con Santiago a través de Lalín, desoyendo así los criterios racionales sostenidos por los técnicos de conectar Ourense, Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña, con una trayectoria en forma de L.

Antón Louro Goyanes (diputado del PSOE) 25-4-2007, Congreso de los Diputados

Afirma S.S. (en referencia a Louro Goyanes) que había un trazado en L propuesto por los técnicos, pero tampoco es exactamente la verdad. Los técnicos de un sindicato en concreto, localizado en Vigo. [...] El Gobierno gallego, con muy buena lógica, opta por la selección intermedia, que es la T. La T es Ourense – Santiago y de Santiago sale lógicamente hacia A Coruña y a Vigo.

Carlos Mantilla Rodríguez (diputado del PP), 25-4-2007, Congreso de los Diputados

En la actualidad, el proyecto de la L continua presente en los debates y foros sociales, especialmente en aquellos que claman contra el agravio de la ciudad de Vigo con respecto a Santiago de Compostela y A Coruña.

9.3.2. 2004-2011, I y II Gobierno de J.L. Rodríguez Zapatero.

La victoria del PSOE en las elecciones generales en marzo del 2004 provocó un nuevo cambio en el gobierno central. De esta manera, José Luis Rodríguez Zapatero pasaría a ocupar la presidencia. Esta primera victoria se volvió a repetir cuatro años después en el 2008. Ya en un contexto marcado por el inicio de la crisis económica global. Esta segunda legislatura duró hasta el 2011, momento donde se adelantaron las elecciones generales, puesto que estaban previstas para la primavera del 2012. En ambos comicios, el PSOE no consiguió mayoría absoluta, por lo que tuvo que llegar a pactos de gobernabilidad con otros partidos políticos. Igualmente, de manera anual para la aprobación de los presupuestos generales.

Con respecto a los principales responsables del Ministerio de Fomento, hubo una mudanza en el intermedio de este periodo. Magdalena Álvarez ocuparía el cargo hasta el 2009, mientras que José Blanco sería la nueva cabeza visible de Fomento hasta las elecciones del 2011. Es necesario destacar al mismo tiempo la procedencia de estos dos ministros, un hecho que marcó la agenda y prioridades de ambos. Magdalena Álvarez es originaria de Andalucía. Durante los 5 años que estuvo en el cargo, hubo una mayor preferencia para la finalización de las nuevas LAV en Cataluña y la conexión con la ciudad de Málaga desde Córdoba (Andalucía). También fue conocida por su opinión negativa hacia las promesas y proyectos del Plan Galicia 2003, así como el desarrollo de las obras de acceso de alta velocidad desde la Meseta.

Hubo ministros que fueron poco buenos para Galicia. La señora Magdalena Álvarez, por ejemplo. No fue una ministra que trabajase mucho por Galicia. Aunque hizo cosas.

[...]

(Sobre los atrasos continuos del TAV a Galicia) Hubo serios problemas económicos que incidieron. En la etapa que no había problemas económicos, con la ministra Magdalena Álvarez fueron años en el que la prioridad fue rematar la LAV a Cataluña, donde los recursos de Adif y el ministerio se priorizaron hacia esa zona. Aquí, pues se ralentizaron los proyectos y licitaciones.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

(Durante su período como conselleiro 2009-2014) El trato y la visibilidad cara Galicia fue aceptable. Fue positivo. Claramente, en el mandato de José Blanco (2009 – 2011) como en el de Ana Pastor (2011 – 2016). Tengo que decir que en el mandato de Magdalena Álvarez percibí un trato peor, objetivamente o un maltrato, menos sintonía.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

De una manera semejante, desde el punto de vista de Francisco Rodríguez (exdiputado del BNG en Madrid), Magdalena Álvarez (ver figura 63) no era partidaria de continuar con las previsiones presupuestarias que había iniciado el anterior ministro en Galicia¹⁰¹. Ante esto, en el 2008 se retrasó por primera vez la fecha prometida para la llegada de la alta velocidad desde la

¹⁰¹ Entrevista realizada el 27-03-2018

Meseta. Del 2010 establecido en la anterior legislatura del PP, pasamos al 2012, como nueva promesa política.

Con relación a José Blanco, su procedencia es la propia Galicia, concretamente Palas de Rei (Lugo). De ahí que durante su breve estancia en el Ministerio de Fomento, uno de los principales objetivos fue desbloquear la parálisis que existía en torno a las obras del acceso de alta velocidad a la región. Esto se demostró en un pacto institucional con la Xunta de Galicia en el 2009. En este se prometió la llegada de la alta velocidad en el 2015. Una acción que veremos más adelante. Del mismo modo que la anterior ministra, su procedencia, unido a algunas políticas a favor de la alta velocidad a Galicia, provocaron cierto malestar en la oposición política.



Figura 63 – Magdalena Álvarez Arza en el 2008 (ministra de Fomento)

Extraído de: Diario Sur (20-11-2017).

En lo referente a la Xunta de Galicia, durante estos 7 años, como ya hemos mencionado en anteriores apartados, se produjo un cambio político en el gobierno autonómico. Las elecciones autonómicas del 2005 provocaron la pérdida de la mayoría absoluta del PP en el Parlamento de Galicia. Esto dio como resultado la formación de un gobierno de coalición entre el PSdG y el BNG, conocido coloquialmente como el *bipartito*. De esta manera, los 16 años de Manuel Fraga como presidente daban paso a un gobierno de izquierdas. Entre las dos fuerzas políticas se repartieron proporcionalmente el número de *consellerías*. La referente al campo de los transportes y movilidad tendría como nueva *conselleira* a María José Caride (PSdG), doctora en economía de los transportes.

La nueva consejería pasaría a denominarse Política Territorial, Obras Públicas y Transportes. La sustitución de la palabra *Transportes* en el lugar de *Vivienda* es debido a la creación de una cartera dedicada únicamente a esta última. La llegada del PSdG a la presidencia

autonómica propició un corto período de 4 años donde existió una simultaneidad de colores políticas en Santiago de Compostela y Madrid. Esta equivalencia de partidos políticos entre ambas administraciones finalizó en la primavera del 2009. Los resultados volvieron a otorgar el gobierno autonómico al PP gracias a una nueva mayoría absoluta (38 de 75 diputados). De esta manera, Alberto Núñez Feijóo accedía a la presidencia de la Xunta de Galicia. Un presidente que volvería a repetir victoria de manera consecutiva tres veces más (2012, 2016 y 2020). Así, igualó los 4 triunfos electorales de Manuel Fraga. En lo que respecta al nombramiento del responsable de los transportes y movilidad durante la primera legislatura del gobierno de Feijóo, este recayó en el ingeniero de caminos, Agustín Hernández. Este último ostentó el cargo hasta el 2014.

A la hora de analizar este período de 7 años de presidencia de J.L. Rodríguez Zapatero en el Gobierno Central, debemos de tener en cuenta el contexto socioeconómico en el que se encuadra. Por este motivo, hemos dividido en dos apartados la evaluación, las cuales corresponden a las dos legislaturas del Gobierno Central. La primera legislatura (2004-2008) estuvo marcada por la buena situación económica de España, especialmente gracias al *boom* inmobiliario, hecho que hacía que no se pusiera en cuestión la política basada en la construcción y expansión de infraestructuras de altas capacidades, autopistas y líneas de alta velocidad (Bel, 2010; Bel, 2010b; Albalade y Bel, 2011). No obstante, el nuevo ejecutivo presentó un nuevo documento estratégico en relación con las infraestructuras de transporte, el PEIT 2005-2020, que analizaremos más adelante.

Por el contrario, la segunda legislatura (2008-2011) se enmarca en el inicio de la crisis económica a nivel global. Un hecho que provocó una redefinición de los objetivos, así como la cancelación de otros. No obstante, la intensidad de estos fueron menores con respecto a los años posteriores. A pesar de que las legislaturas autonómicas no coinciden en su inicio y final con las estatales, para agilizar y facilitar el análisis, hemos decidido incluir de manera simultánea la posición de la Xunta de Galicia en ambos apartados temporales. De este modo, podremos comprobar la posición de ambas administraciones durante los dos períodos a evaluar.

9.3.2.1. 2004-2008, los años de bonanza económica.

Tras 8 años de poder en el ejecutivo central, el PP acusó el desgaste político y social. Entre las principales causas, podemos señalar la gestión del Prestige del 2002 o la participación de España en la Guerra de Irak (2003) junto a los EEUU y Reino Unido. Además de otros conflictos sociales, las elecciones generales del 2004 otorgaron una victoria tanto en votos como en diputados al PSOE. Sin embargo, los resultados solamente concedían una mayoría simple a los socialistas. Entre los diferentes partidos políticos que le otorgaron su voto favorable en la investidura presidencial se encontraban los dos diputados del BNG. De este modo, en el discurso inicial, J.L. Rodríguez Zapatero respondía con agradecimiento a los dos votos favorables. Igualmente, hacía hincapié en el atraso histórico en la dotación de las infraestructuras de transportes en Galicia, especialmente las ferroviarias.

Es evidente que tenemos el máximo interés, en función de las disponibilidades presupuestarias, de agilizar al máximo posible la red de infraestructuras que permita

la conexión del noroeste, de Galicia, y también la comunicación interior de aquella comunidad.

[...]

Y como he explicitado, mi compromiso no sólo con la subcomisión de seguimiento del Prestige sino con la consideración de las infraestructuras, en particular las ferroviarias interiores, para el desarrollo de Galicia de cara al próximo plan que presentaremos, va a estar presente en un diálogo razonable, buscando lógicamente lo que puede ser más interesante para la comunicación y para el desarrollo de aquella tierra secularmente olvidada en materia de infraestructuras y que recupera en los últimos años una expectativa al respecto.

José Luis Rodríguez Zapatero (presidente del Gobierno) 17-4-2004, Congreso de los Diputados

A diferencia del anterior presidente, J.L. Rodríguez Zapatero no hizo referencia a objetivos cuantitativos en lo relativo a las infraestructuras de transportes. Del mismo modo, no estableció ninguna meta temporal como las 4 horas máximas de viaje en ferrocarril desde Madrid a las diversas capitales de provincia peninsulares, que había marcado J.M. Aznar en el 2000. No obstante, sí que dejaba presente la necesidad de un nuevo documento estratégico en esta materia.

Ahora precisaré que antes de finales del año en curso el Gobierno aprobará el Plan Nacional de Transportes e Infraestructuras y lo enviará al Parlamento para su debate.

José Luis Rodríguez Zapatero (presidente del Gobierno) 16-4-2004, Congreso de los Diputados

La ministra Magdalena Álvarez fue la encargada de presentar las principales líneas maestras con respecto a las políticas de transporte. Esta presentación fue realizada en su primera comparecencia en la Comisión de Fomento.

La política de infraestructuras y transportes va a responder a un enfoque global de las necesidades y potencialidades de nuestro territorio, tanto en su articulación interna, como en su conexión con otros países, pero también va a responder a una aproximación intermodal del propio sistema de transportes. En este enfoque global, la planificación estratégica juega un papel protagonista que nunca debió haber perdido. Se busca lograr una actuación coherente sobre el conjunto de nuestro sistema de transporte, evitando actuaciones dispersas e inconexas de muy escasa eficacia y que lamentablemente se han multiplicado en los últimos años. Efectivamente, en la etapa anterior la falta de criterio de reparto ha provocado una dispersión de las inversiones, sin que respondan a fundamentos funcionales económicos o territoriales

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-6-2004, Congreso de los Diputados

En estas primeras frases, la ministra hace referencia a la ausencia de una visión estratégica que se había producido durante los anteriores cuatro años con el exministro, Álvarez Cascos. Como hemos analizado, el PIT 2000 no se le puede denominar como un documento estratégico (Cruz Villalón, 2017). No obstante, no sería la única crítica hacia el gobierno saliente.

El desarrollo ferroviario promovido por el anterior Gobierno se basó en una promoción obsesiva de la alta velocidad sin que fuera acompañada por un esquema

coherente y compatible con la red convencional, en la que deben prestarse servicios de viajeros y mercancías.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-6-2004, Congreso de los Diputados

A pesar de las manifestaciones críticas por las políticas exclusivas de fomento de la alta velocidad, estas también fueron predominantes durante los años de J.L. Rodríguez Zapatero como presidente. Es así como con el inicio de la crisis económica del 2008, se pone en duda el desarrollo del nuevo modelo ferroviario. Simultáneamente, la ministra mostró su voluntad para superar el concepto radial imperante en las infraestructuras y servicios ferroviarios. Esto marca una clara diferencia con las metas propuestas por el PP en el 2000. Para Galicia, esto supondría obtener una mayor atención en la finalización de su infraestructura clave, el Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo, que en la conexión con la Meseta. Esta última responde al concepto radial imperante en las políticas de infraestructuras de transporte en España. Del mismo modo, una hipotética conexión con Portugal antes que con Madrid.

Por otro lado, quiero comentarles la estructura radial que tenemos actualmente en la red, que debe completarse con actuaciones en corredores que permitan las conexiones tangenciales.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-6-2004, Congreso de los Diputados

Por último, hizo referencia de manera conjunta a la obsesión por la alta velocidad, el abandono de las líneas convencionales y la estructura radial.

Por ello, dentro del marco del PEIT me propongo definir un esquema coherente para la red ferroviaria interurbana, combinando tramos de línea nueva con líneas convencionales adaptadas a la alta velocidad. [...] El objetivo básico es reducir drásticamente los actuales tiempos de viaje por ferrocarril para hacer este modo competitivo; para ello debemos establecer un esquema eficiente, combinando ambos tipos de líneas. Es primordial evitar la existencia de dos redes superpuestas, una de alta velocidad y de alta calidad y otra obsoleta, pues ello comportaría un enorme coste de mantenimiento y una ocupación bajísima en ambas. Por otra parte, este esquema debe dar respuesta a las demandas de transporte no radial realmente existentes en España, configurando un sistema lo más mallado posible, con trayectos alternativos y la posibilidad de transbordo que complementen el carácter radial de la red actual.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-6-2004, Congreso de los Diputados

Durante los primeros meses de la legislatura central, el cumplimiento de los objetivos prometidos en el Plan Galicia 2003 fue un tema muy recurrente en las intervenciones y preguntas dirigidas a la ministra de Fomento. De hecho, también marcaron parte de la campaña electoral durante las elecciones autonómicas del 2005.

Señor presidente, señorías, señor diputado, quiero manifestar, ante todo, que el Gobierno del que formo parte, como ya ha hecho público el presidente del Gobierno y yo misma lo manifesté en mi reciente visita a Galicia y esta mañana lo he vuelto a reiterar en el Senado, tiene el firme propósito de cumplir con los compromisos

derivados del Plan Galicia. Este compromiso del Gobierno socialista con Galicia es claro y firme, sin ningún tipo de duda

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 16-6-2004, Congreso de los Diputados

De una manera semejante, unos meses después y durante la preparación del nuevo plan estratégico de transportes, la ministra volvió a confirmar que el Plan Galicia estaría integrado totalmente en el documento estatal.

Para dar coherencia a este conjunto de iniciativas, es necesario - así lo estamos haciendo - que las infraestructuras para Galicia se enmarquen en una estrategia global para el conjunto de España. Por eso las actuaciones en infraestructuras para Galicia, tanto las del plan Galicia como las adicionales o complementarias de ese Plan, que también son necesarias, están contenidas en el PEIT.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-12-2004, Congreso de los Diputados

Con la inclusión de los corredores que se habían prometido en el 2003, a mayores de los que se dibujaron en el PIT 2000, se establecía un programa coherente para los siguientes años. Así, se superaban las promesas políticas realizadas por el Consejo de los Ministros en el Palacio de María Pita (A Coruña). Un hecho, que volvió remarcar la ministra más adelante.

El Gobierno del Partido Popular no puso una sola fecha para el Plan Galicia ni en la totalidad del contenido del Plan Galicia.

[...]

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de enero de 2003, aprueba un Plan Galicia que no compromete ningún plazo de ejecución ni identifica el contenido de las actuaciones. [...] En alta velocidad mantenían una indefinición con respecto al AVE del Cantábrico, ya que solo recogen el inicio de la planificación del corredor. En el AVE Ponferrada – Monforte o el AVE Lugo – A Coruña solo comprometen el inicio del estudio de trazado, una indefinición que se acompañó de un escaso avance de desarrollo de las actuaciones.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-2-2005, Congreso de los Diputados

Con respecto a la Xunta de Galicia, un año y tres meses después de la victoria del PSOE en las elecciones generales, los comicios para la renovación de los diputados del Parlamento de Galicia retiraban la mayoría absoluta al presidente Manuel Fraga (PP). De esta manera, daba inicio un nuevo gobierno autonómico de coalición.

Tras la presentación del PIT 2000, con Álvarez Cascos de ministro de Fomento, la alta velocidad se ha convertido en una potente arma política reivindicativa, así como de promesa electoral para las diferentes administraciones públicas (Audikana Arriola, 2019). Mismo, como veremos con el I Gobierno Autonómico de Feijóo (2009-2012), un tema para aumentar las tensiones entre la Xunta y el Gobierno Central. El anuncio del Plan Galicia 2003, así como otras promesas políticas, anunciaban la llegada de la alta velocidad en el 2010. Además, el convenio firmado por la Xunta y el Ministerio de Fomento marcaba el 2007 como fecha límite para la adecuación del Eje Atlántico a los parámetros de la alta velocidad. El objetivo para conseguir

ambas actuaciones dentro de sus límites establecidos fueron anunciadas en el discurso de investidura del nuevo presidente autonómico, Pérez Touriño (PSdG) en el 2005.

Trabajaremos estrechamente con el Gobierno de España para garantizar que el tren de alta velocidad llegue a la red de ciudades gallegas en los plazos acordados por el Congreso de los Diputados; y, al mismo tiempo, mejoraremos nuestra red interior de ferrocarril.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 27-7-2005, Parlamento de Galicia

El gobierno autonómico formado por el PSdG y el BNG, no solo se centraría en la llegada de la alta velocidad a Galicia, la red convencional también tendría una mayor atención. Especialmente, los servicios comerciales con la firma de un nuevo convenio con la operadora Renfe para el aumento de su oferta. Sobre el papel reivindicativo de la Xunta de Galicia, durante la legislatura 2005-2009, María José Caride, *conselleira* de Política Territorial durante estos años, lo resume de la siguiente manera:

La Xunta de Galicia hasta ese momento tenía un papel más de reivindicación de las infraestructuras con el Ministerio de Fomento que desarrollaba en nuestra comunidad. Por lo tanto, el papel de la Xunta fue tremendamente activo porque entendemos desde el primer momento que Galicia no podía quedar atrás en esta modernización ferroviaria. Esto significaba por un lado concentrar los esfuerzos en aquellas acciones que vertebraban la Comunidad Autónoma, el Eje Atlántico. Pero paralelamente, reclamar de forma evidente y cotidiana la comunicación con la Meseta. Esa comunicación con el tren con Madrid.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Además, este trabajo propició que la mayor parte de las actuaciones se centraran principalmente en la finalización del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo. Más adelante, nos detendremos en los dos tramos que en la actualidad siguen sin materializarse en la fachada occidental de Galicia, la conexión con Ferrol desde A Coruña y la salida sur de Vigo en dirección Portugal.

(Sobre lo más destacado durante los 4 años) Probablemente, la mejora del Eje Atlántico. Buena parte de la tarea de la Xunta de Galicia se concentró en mejorar y agilizar todo lo que significa la puesta en servicio entre Santiago y Vigo. Obviamente también a A Coruña pero ese tramo ya estaba más iniciado. La mayor concentración del trabajo estuvo ahí. Por ejemplo, se consiguió que el tren entrara desde Redondela a Vigo de forma soterrada.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Como vemos en las dos declaraciones de María José Caride, los principales esfuerzos de la Xunta de Galicia (2005-2009) recayeron principalmente en el avance del Eje Atlántico y la conexión de este con la Meseta. Estos dos corredores eran igualmente los focos principales del Ministerio.

Hemos priorizado dos ejes: el Eje Atlántico y la conexión por la Meseta. Eso no significa que no estemos trabajando sobre los demás, pero a esos le hemos dado un gran impulso.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 30-5-2007, Congreso de los Diputados

A mayores de estos dos principales trazados, la Xunta de Galicia procuró, durante estos años, el avance de los estudios informativos para la futura construcción de la Variante de Cerdedo. Un hecho que se trataría de una compensación hacia el sur de Galicia después de priorizar el trazado Santiago-Ourense para la conexión con el Eje Atlántico. Desde este momento, existe una reivindicación continua por parte del Ayuntamiento de Vigo para su construcción. Más adelante, nos centraremos en esta demanda viguesa.

Ahora si existe un compromiso para la ejecución del AVE por Cerdedo, ahora si veremos este verano salir a la información pública ese estudio informativo que el Ministerio de Fomento está materializando, porque por primera vez con el PEIT se puso encima de la mesa la necesidad de que Vigo contara con una comunicación directa con la alta velocidad hacia Ourense y hacia Madrid porque hasta ese momento a nadie le preocupara la comunicación del sur de Galicia.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 13-3-2007, Parlamento de Galicia.

Para comprender con mayor detalle las palabras de María José Caride, es necesario tener en cuenta, al igual que otras personalidades que se ha citado, su procedencia. La *exconselleira* es oriunda de Vigo. En la actualidad, forma parte del gobierno local de la ciudad de esta misma ciudad como concejala de urbanismo. Simultáneamente, en el 2007 accedía al cargo como alcalde de esta ciudad, Abel Caballero, que ya ha sido analizado anteriormente. Con respecto a otras LAV proyectadas en Galicia, caso por ejemplo del tramo A Coruña-Ferrol o la conexión con Lugo desde Ourense, debemos de tener en cuenta la situación en la que se encontraban sus estudios informativos. Magdalena Álvarez, y otros miembros del Gobierno Central, llegaron a manifestar en diversas ocasiones la ausencia de los proyectos o el poco avance en su redacción, en el momento en el que se efectuó el cambio en el ejecutivo.

La alta velocidad Ourense – Lugo y Ourense – Vigo no tienen estudio informativo aprobado, tienen un estudio informativo que ha sacado el ministerio pero que no está aprobado como tal. [...] Hasta que no se tiene la declaración de impacto y hasta que no se aprueba con las modificaciones que plantea la información pública no hay estudio informativo aprobado

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-6-2004, Congreso de los Diputados

En este caso, solamente dos meses después de la investidura de J.L. Rodríguez Zapatero, la propia ministra explicaba la situación. El mero hecho de no tener en cuenta aún las alegaciones procedentes de la sociedad civil y la carencia del referente al impacto ambiental, no estaban aún aprobados los estudios en estas dos conexiones internas. Con respecto a Lugo, meses después volvió a remarcar este problema.

En la línea de alta velocidad Ourense – Lugo no se había iniciado los proyectos y carecían de DIA (Declaración de Impacto Ambiental)

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-12-2004, Congreso de los Diputados

En este mismo contexto, nos encontramos con el tramo correspondiente al Eje Atlántico entre las ciudades de A Coruña y Ferrol. En la actualidad, la ciudad de Ferrol es la única de Galicia que no cuenta con una planificación establecida por la Administración Central ni por la Xunta de Galicia para la llegada de la alta velocidad.

En estos años la actitud del PP en cuanto al Eje Atlántico, particularmente en el tramo Ferrol – A Coruña, fue de desinterés y de obstrucción por parte del Gobierno de la Xunta, de tal manera que cuando accedimos al Gobierno nos encontramos sin estudios informativos, sin fechas y sin ningún proyectos constructivos iniciado. Además, el PP fue incapaz de acordar un trazado con la Xunta de Galicia.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-5-2005, Congreso de los Diputados

De manera semejante, el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán García, acentuaba la falta de los correspondientes estudios entre Ferrol y A Coruña.

En el tramo Ferrol – A Coruña hay un problema, y es la falta de la declaración de impacto ambiental a la hora de definir el trazado más adecuado para llevar a cabo la comunicación entre ambos puntos

Víctor Morlán García (secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación) 10-10-2005, Congreso de los Diputados

Este contratiempo burocrático también se dio en los nuevos corredores marcados en el Plan Galicia del 2003, A Coruña – Lugo, Transcantábrica (Ferrol – País Vasco), Monforte – Ponferrada (León) y el nuevo acceso de la Meseta.

En materia ferroviaria, las nuevas líneas del Plan Galicia eran cuatro. En cuanto a los estudios informativos, ninguna de las cuatro líneas tenía el estudio informativo en abril del 2004. En cuanto al trámite ambiental, ninguna tenía declaración de impacto ambiental. Solamente en una línea Lubián – Ourense, se había solicitado la emisión de la DIA, mientras que de las tres restantes ni siquiera se había solicitado su emisión.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-12-2004, Congreso de los Diputados

En lo referente al tramo Lubián (Zamora)-Ourense, no es de extrañar su tramitación informativa, ya que se trata de la conexión principal con la Meseta, y principal reivindicación de Galicia durante varios años. Con respecto a las demás, su carácter interno y secundario dentro del contexto estatal, provocaron su teórico abandono en la planificación a largo plazo.

A mayores de estos proyectos, que eran solamente de la competencia del Ministerio, y, por lo tanto, con mayor facilidad para llevarse a cabo, la Xunta de Galicia tenía en la conexión con Portugal una importante reivindicación. En este caso, al tratarse de una construcción de carácter internacional, su tramitación podría ser más larga. De esta vez, el nuevo documento planificador

establecido por la Comisión Europea (2005), volvía a recoger la línea ferroviaria entre las ciudades de Vigo y Porto (ver figura 64). El nuevo presidente autonómico llegó a reunirse con el primer ministro luso, José Sócrates, para tratar, entre otras cuestiones, la nueva conexión de la Euroregión Galicia – Norte de Portugal.

El día 4 de noviembre, me entrevisté en Valença do Minho con el Primer Ministro de Portugal, don José Sócrates, quien me manifestó el compromiso del Gobierno luso de dar continuidad al proyecto de alta velocidad ferroviaria entre Vigo y Porto.

[...]

Por lo tanto, finalizo con una mensaje que considero que debe ser tranquilizadora dentro de la preocupación que compartimos todos en Galicia. La alta velocidad entre las dos ciudades atlántica será una realidad, tal y como garantiza el Gobierno Portugués.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 11-11-2005, Parlamento de Galicia

De una manera semejante, tras la celebración de la Cumbre Ibérica en noviembre del 2005, de nuevo, el presidente autonómico volvió a destacar el compromiso que ambos estados (España y Portugal) tenían con respecto a la nueva LAV.

En tercer lugar, para el Gobierno de España, la conexión prioritaria – si por prioritario entendemos el plazo – es Vigo-Porto, Porto-Vigo. Se establece y se mantiene en la Cumbre el objetivo y el plazo de 2009 para que el tren de alta velocidad llegue a la frontera de Tui. Por lo tanto, hay un compromiso, de nuevo sostenido y reafirmado por la decisión política correspondiente de la cumbre, por parte española, para aproximarse en 2009. En Lisboa – Madrid se sitúa para el año 2010 la aproximación por parte española a la frontera. El Gobierno portugués compromete el interés con este proyecto.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 30-11-2005, Parlamento de Galicia

No obstante, en esta misma comparecencia, el presidente de Galicia hacía hincapié en la situación económica de Portugal. Con el inicio de los proyectos de alta velocidad, en el país luso existía cierta división por su rentabilidad económica en el futuro, así como su posibilidad para hacer frente a su construcción. Debemos de tener en cuenta el esfuerzo económico que había realizado Portugal para la realización del torneo europeo de fútbol, la Eurocopa del 2004, así como la Exposición Universal de 1999 en Lisboa. Al mismo tiempo que se negociaban los compromisos para una nueva línea entre Vigo y Porto, la operadora lusa, Comboios de Portugal, manifestaba su intención para dejar de prestar el servicio internacional entre ambas ciudades¹⁰². Finalmente, esta acción no se produjo.

En Portugal, hay un profundo debate político, entre los partidos y en la propia sociedad, en relación con la conveniencia o no conveniencia, la capacidad o no capacidad, para realizar la alta velocidad. Pues bien, el primer ministro confirma la voluntad decidida de su Gobierno de apostar por este proyecto.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 30-11-2005, Parlamento de Galicia

102 Público (Portugal) 26-05-2005 // La Voz de Galicia, 28-05-2005

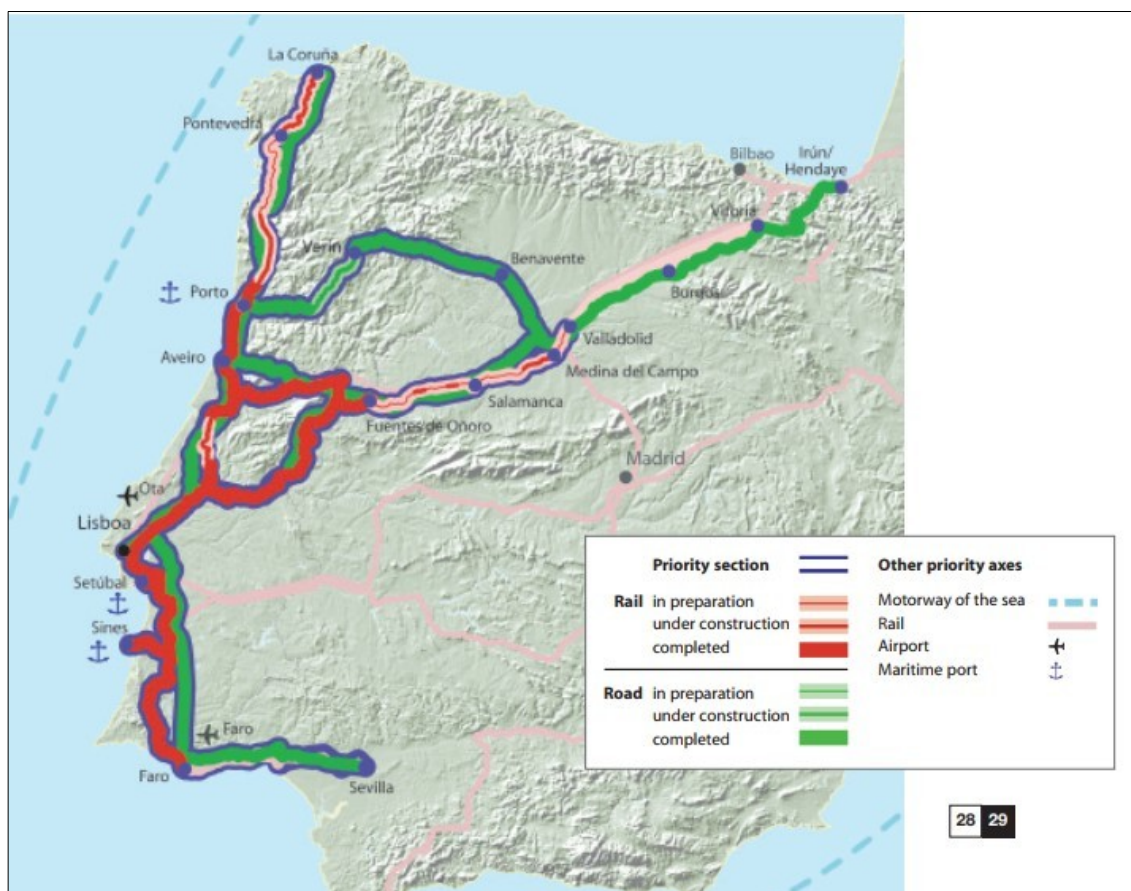


Figura 64 – Eje n.º 8 propuesto en la TEN-T 2005
 Extraído de: Comisión Europea (2005) – Pág. 28-29.

A pesar de que en un primer momento el presidente de Galicia habló del 2009 como fecha para la entrada en servicio de la nueva línea Vigo-Porto. Más adelante, la *conselleira* de Política Territorial, María José Caride, retrasaba la fecha prevista hasta el 2013. Principalmente debido a la falta de compromiso por parte de Portugal en aquel momento.

De la otra banda de la frontera, el Gobierno portugués tiene comprometido y está trabajando seriamente en un proyecto que, como ya saben, pone al mismo nivel que la unión Lisboa – Madrid, con un horizonte temporal exactamente igual – el año 2013 -, la comunicación en alta velocidad entre Porto y Vigo.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 13-3-2007, Parlamento de Galicia

Simultáneamente, María José Caride expresa su opinión sobre las diferencias entre la Xunta de Galicia y los dos gobiernos centrales (Portugal y España) durante su mandato en la cartera de transportes.

Desafortunadamente yo creo que también es esa sensación que no es una prioridad. No es una prioridad para el gobierno de España ni es una prioridad para el gobierno portugués. Para nosotros, desde luego, cuando yo estaba en la Xunta, era una

prioridad clara la comunicación de la Salida Sur de Vigo hacia Porto. Un tren que permite configurar la Euroregión Galicia-Norte de Portugal, por lo tanto puede tener fondos de la Unión Europea, porque precisamente lo que elimina es una barrera. Una barrera de la frontera. Pero es cierto que desde los poderes políticos de Lisboa y Madrid, esta actuación nunca la vieron como prioritaria. Se modificó el proyecto para que en el entorno de Portugal no fuese una línea de alta velocidad ex-novo, sino que básicamente una mejora de la línea que ya existía. Que obviamente también es importante, pues es un ahorro de tiempo importante. La Salida Sur de Vigo es un proyecto del que nunca se volvió a escuchar. Desde el 2009, creo que prácticamente no hay ninguna noticia que hable de la Salida Sur de Vigo. Dejó de ser un tema central en las cumbres España-Portugal, dejó de formar parte de la agenda política¹⁰³.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Como explica la *exconselleira*, la construcción de una línea de alta velocidad entre Porto y Vigo no era del agrado para los dos gobiernos centrales. Por este motivo, pese a la posible cofinanciación europea, los plazos se fueron retrasando hasta la llegada de la crisis económica, donde se paralizó por completo. Además, como ella describe, esta infraestructura sería fundamental para fortalecer la cohesión de la Euroregión. A pesar de esto, la consolidación de un espacio transfronterizo podría provocar cierto recelo a los ejecutivos de Lisboa y Madrid. La pérdida de influencia política o la aproximación de una de las dos regiones hacia el estado vecino estaría estaría entre sus motivos. Por último, es necesario tener en cuenta que en el estado luso, las entidades sub-estatales no disponen de una autonomía política como en España (Gusman, 2019). Esto dificulta el diálogo con sus semejantes en España, al depender en gran medida de la decisión de Lisboa.

La falta de interés por la nueva conexión entre Galicia y Portugal no era solamente propia de la I Legislatura de J.L. Rodríguez Zapatero. Al igual que otros corredores ferroviarios, la Salida Sur de Vigo no disponía de un estudio informativo elaborado con anterioridad. Un hecho que confirmaba la ministra de Fomento.

El 30 de junio del año 2000 se contrató un estudio informativo que incluía el análisis de todas las opciones de acceso a Vigo. Sin embargo, el 4 de octubre de 2002, se sometió a información pública el estudio sobre Vigo – Pontevedra sin incluir la salida sur de Vigo, que es por la que usted pregunta (diputada Olaia Fernández – BNG). Por lo tanto, en el 2002 el Gobierno del Partido Popular la excluyó de la tramitación legal del estudio informativo. El 13 de marzo de 2003 el estudio sobre Vigo-Pontevedra se remitió al Ministerio de Medio Ambiente, sin incluir otra vez, señoría, la salida sur de Vigo. Por tanto, por decisión del Gobierno anterior se dejó fuera del estudio informativo de la salida sur de Vigo del tren de alta velocidad.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 6-10-2004, Congreso de los Diputados

A pesar de la herencia recibida, el nuevo gobierno central fue quien de realizar los diversos estudios informativos necesarios para la dotación de nuevos corredores ferroviarios de

103 Esta entrevista fue realizada en febrero del 2018. Durante el 2020, la Xunta de Galicia recuperó la exigencia de la construcción de la Salida Sur de Vigo. Igualmente, en este mismo año el Gobierno Portugués proclamó su interés en la línea Lisboa – Porto – Vigo.

alta velocidad en Galicia. Entre estos, los correspondientes a los tramos norte y sur del Eje Atlántico.

Los tramos entre la frontera portuguesa y Vigo y entre A Coruña y Ferrol están en estudio informativo, y queremos tenerlos disponibles en el menor tiempo posible para que – ya sabe que hemos cometido a información pública los trayectos de A Coruña-Betanzos y Vigo-O Porriño – después podamos seguir con el procedimiento constructivo.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 30-5-2007, Congreso de los Diputados

Con respecto a la vertebración interna en la región urbana del Golfo Ártabro (A Coruña – Ferrol) es necesario destacar la contestación social que hubo durante estos años. La presentación de los informes previos provocaron un rechazo por diversos ayuntamientos afectados en sus diferentes alternativas de trazado. Entre los espacios perjudicados se encontraba la *Fraga de Cecebre*¹⁰⁴, en el ayuntamiento de Cambre. Concretamente en este último municipio se desarrollaron sendas manifestaciones en los años 2007 y 2008 (ver figura 65). Además de que se mostraba un rechazo con respecto al nuevo trazado propuesto para la alta velocidad, también se demandaba la puesta en marcha del servicio de cercanías. Unos servicios que demanda en la actualidad la *Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas*. Esta plataforma cívica explica cuáles son los principales motivos por los que defiende la puesta en marcha de los cercanías en el Golfo Ártabro, así como su rechazo al modelo de la alta velocidad.

La línea de A Coruña – Ferrol tiene 110 años y no se ha modernizado la infraestructura salvo cambio de traviesas. Ni su trazado desde su construcción. Vía única. En el Golfo Ártabro viven en torno al medio millón de habitantes. Por lo tanto, hay un potencial de usuarios importantísimos. Necesitan un tren de cercanías, tiempos asequibles, con agilidad. Poner un tren con cadencia. En las estaciones que haya doble vía para que puedan cruzar los trenes. Electrificamos y cogemos trenes eléctricos. Seguramente el número de usuarios aumentarían exponencialmente. Al fin de cuentas, el tren de cercanías es el que utilizas para ir al trabajo todos los días. No un TAV, que cogerás un día que te vayas de vacaciones, si te vas y si te puedes permitir el lujo.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

Como explican desde la Plataforma, el deficiente estado de la línea ferroviaria que vertebra el Golfo Ártabro no atrae a los numerosos usuarios potenciales. Para revertir la situación, debido al contexto territorial, con altas densidades demográficas, no defiende el modelo ferroviario imperante desde el 2000.

104 Fraga: bosque poblado por diferentes especies caducifolias propia de la Europa Atlántica



Figura 65 – Concentración en Cambre en el 2007 por el tren de cercanías ¹⁰⁵

Extraído de: Ayuntamiento de Cambre

9.3.2.2. El nuevo documento estratégico, el PEIT 2005-2020.

Tal y como había presentado el presidente J.L. Rodríguez Zapatero en su discurso de investidura y del mismo modo la ministra de Fomento, uno de los principales objetivos era la materialización de un nuevo marco estratégico. De este modo, a mediados del 2005 se presentaba de manera formal el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes 2005-2020 (PEIT, en adelante) (Ministerio de Fomento, 2005) Este nuevo documento substituiría como referente en la planificación a nivel estatal al anterior PIT 2000 – 2007.

La edición de un nuevo Libro Blanco de los Transportes por parte de la Comisión Europea (2001) tuvo sus influencias en este nuevo PEIT (Martín Cabo, 2015). De esta manera, los principales ejes fueron la cohesión territorial, la intermodalidad, la seguridad y la sostenibilidad. También la necesidad de una financiación pública más eficiente, donde se escogerían principalmente aquellas actuaciones que tuvieran como objetivo principal el reforzamiento de la cohesión europea o la optimización de la capacidad de las infraestructuras de transporte.

Desde su inicio, el PEIT marcaba series diferencias con respecto a su antecesor, el PIT. No solamente de manera estética, como su marco temporal más amplio o la edición de un extenso documento, disponible en su versión digital. También, su elaboración estuvo marcada por

¹⁰⁵ La pancarta en gallego: *No al trazado del AVE. ¡Tren de cercanías ya!*

un proceso reglado, con consultas a las Comunidades Autónomas, un período de información pública y evaluación ambiental (Cruz Villalón, 2017).

En efecto, el procedimiento de la elaboración del PEIT ha sido transparente, participativo y probablemente el que se ha seguido más ampliamente en nuestro país para un plan de estas características. Este procedimiento sin duda complejo y que a alguno le puede parecer incluso demasiado lento ha permitido conocer los planteamientos respecto al plan desde distintas sensibilidades y perspectivas.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 29-6-2005, Congreso de los Diputados

Por otra parte, el PEIT era crítico con el desarrollo de las diferentes políticas de infraestructuras de transporte durante la etapa democrática en España. En este caso, el gran desarrollo de infraestructuras trajo consigo un progreso económico, pero su jerarquización, basándose en una gran centralización, provocaba también una mayor disparidad territorial. Una centralización que no tenía que ser solamente a nivel estatal, también en un número reducido de nodos o puntos en el territorio. De ahí que la expansión de los beneficios por sus proximidades era mínima. Otra de las críticas a destacar del PEIT era la planificación autónoma de cada uno de los diferentes modos de transporte. La evolución de los años dio como resultado una gran dotación, pero con infraestructuras que no se complementan o compiten entre sí.

Con respecto al ferrocarril, en primer lugar, debemos de tener en cuenta la obligación interpuesta por las normativas europeas para la separación contable de la gestión de infraestructuras y de los servicios de transporte. El 1 de enero del 2005, nacía Adif y Renfe-Operadora, que mantenía prácticamente la misma denominación que la antigua empresa pública. Con estas medidas europeas, se procuraba la progresiva liberalización del mercado ferroviario y consigo la entrada de nuevas operadoras, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros. Si nos centramos en el contenido del nuevo plan, el PEIT no mostraba grandes diferencias con el PIT. De hecho, el modelo de alta velocidad continuaba siendo más beneficiado y con mayores objetivos de expansión. Es así como el número de kilómetros a construir aumentaban.

La apuesta por el ferrocarril al que se destina casi el 50 por ciento de los recursos y se multiplica por diez la red de alta velocidad que pasará de los 1.031 kilómetros actuales a 10.000 kilómetros. Es decir, en 15 años construiremos 9.000 kilómetros de alta velocidad cuando en los últimos años solo se han construido mil. El 90 por ciento de la población tendrá acceso en menos de 50 kilómetros a una estación de alta velocidad y todas las capitales tendrán acceso directo a la red de alta velocidad.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 29-6-2005, Congreso de los Diputados

Ante la expansión de la alta velocidad, es necesario resaltar el contexto político durante el I Gobierno de J.L. Rodríguez Zapatero. En este momento, se produjeron varios desencuentros con las dos autonomías con mayor sentimiento de nacionalismo periférico, País Vasco y Cataluña. En ambas se llevaron a cabo sendos procesos de renovación de sus Estatutos de Autonomía, con el fin de conseguir mayores cotas de autogobierno. Una de las principales diferencias entre las CCAA y la Administración Central, fue el concepto de *nación* que ambas deseaban lograr. No obstante, en el caso del País Vasco, el denominado como *Plan Ibarretxe* fue rechazado en el

Congreso de los Diputados. Por el contrario, el nuevo Estatut catalán del 2006 fue aprobado vía referéndum, aunque años después ciertos artículos fueron revocados por el Tribunal Constitucional. Con este contexto, la propia ministra llegó a realizar una metáfora con la unidad del Estado y las nuevas LAV. A Magdalena Álvarez se le atribuye la siguiente frase efectuada en una entrevista en el 2008:

Estamos cosiendo España con hilos de acero

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento), 11-05-2008¹⁰⁶

De vuelta al PEIT, las proyecciones buscaban cerrar la red, para, de esta manera, evitar ciudades que fuesen *destinos finales*. Esto se diferenciaba de la red arbórea del PIT. De realizar todas las líneas ferroviarias propuestas en el PEIT, el efecto radial de Madrid sería menor que con respecto al PIT (ver figura 66). Como se comprueba en la siguiente imagen, la red básica de alta velocidad exclusiva para viajeros dispondría de 4 principales corredores. Uno de estos se dirigiría hacia el noroeste, donde divergiría en dos en el interior de Galicia.

Otra de las diferencias a destacar entre el PEIT y el PIT era el concepto de definitorio de la línea de alta velocidad. En el PEIT, el número de kilómetros exclusivos para los servicios de pasajeros de alta velocidad eran mucho más reducidos que el PIT, ya que se presentaba un nuevo concepto ferroviario *altas prestaciones*. Las líneas catalogadas con esta tipología serían de uso mixto y con unas velocidades máximas menores con respecto a las exclusivas de los pasajeros, pensadas para los 350 km/h. La propia ministra destacaba las virtudes de estas.

El PEIT define una ambiciosa red de altas prestaciones que cubre de manera equilibrada todo el territorio nacional [...] En esta red se incluyen algunas líneas de tráfico exclusivo de viajeros, normalmente en los itinerarios denominados troncales. El PEIT hace en general una clara apuesta por el tráfico mixto de viajeros y mercancías por las siguientes razones fundamentales. Las líneas de tráfico mixto representan una doble oportunidad: extender los beneficios de la implantación en España del ancho internacional al tráfico de mercancías también, no solo al de viajeros, y aprovechar las cuantiosas inversiones en líneas de alta velocidad para tráfico de mercancías también y no para tráfico exclusivo de viajeros, ampliándose para tráficos convencionales de viajeros, además de para tráfico de alta velocidad.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 29-6-2005, Congreso de los Diputados

Este nuevo concepto, se diferenciaba de la flexibilidad marcada por la Unión Europea en la definición de la alta velocidad, ya que la nueva denominación española era más restrictiva (Audikana Arriola, 2019). Bien es cierto, que, tal y como muestra Cruz Villalón (2017), las líneas catalogadas como *altas prestaciones* son equiparables por sus características técnicas a los marcos establecidos por las directivas europeas para la alta velocidad.

No obstante, en algunos casos, estas líneas podrían ser construidas y entrar en servicio con ancho de vía ibérico de manera transitoria. Esta situación es lo que acontece en la actualidad en las dos LAV gallegas, el Eje Atlántico y la conexión hacia la Meseta entre Ourense y Santiago. Con respecto a la red convencional, el PEIT establecía que la nueva administradora, Adif, tendría

¹⁰⁶ Palabras extraídas de Diario Sur, 11-05-2008

que llevar a cabo un plan de mantenimiento de las líneas antiguas, dentro de unos rangos de seguridad y calidad mínimos para la circulación de los trenes.

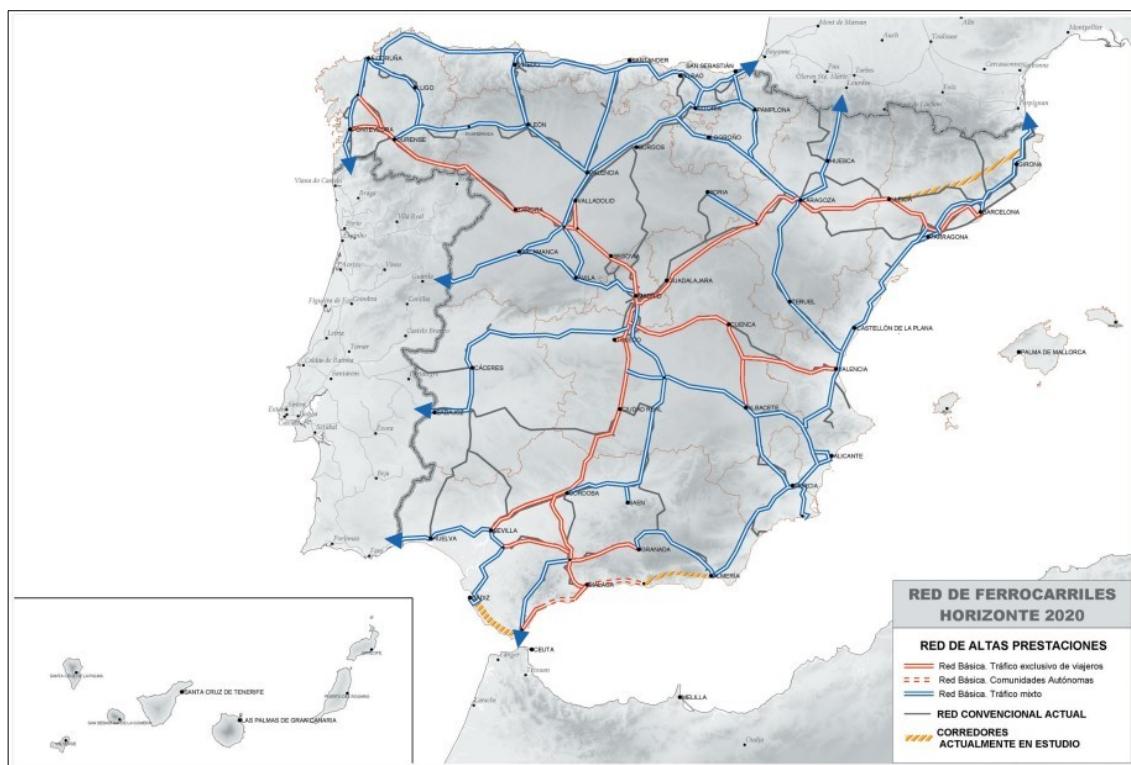


Figura 66 – Propuesta de líneas de alta velocidad y altas prestaciones en el PEIT 2005-2020

Extraído de: PEIT, pág. 95 (Ministerio de Fomento, 2005)

El PEIT también hacía referencia a los servicios y operadoras ferroviarias. Una cuestión que es de destacar, ya que no se centraba exclusivamente en las infraestructuras. Al mismo tiempo, se hacían numerosas referencias a la intermodalidad entre diferentes medios de transporte, tanto en los servicios de mercancías como en los pasajeros y a diferentes escalas. A pesar de la futura liberalización, el PEIT continuaba dando una mayor prioridad a la única operadora de ancho ibérico en servicio, Renfe-Operadora. Para esto, hacía una diferenciación por las diversas tipologías de servicios comerciales; largo recorrido, regionales, mercancías y cercanías. Para nuestro espacio de estudio, es a destacar lo relativo a los regionales.

Los servicios regionales, tal y como los describía el propio PEIT, se encontraban en una situación delicada. Esto era debido a una implantación muy irregular en el territorio, un bajo aprecio social y deficiente calidad del servicio, lo que ocasionaba una baja demanda. A pesar de esta situación de inicio, el PEIT veía mucho margen de mejora en los regionales, sobre todo teniendo en cuenta los experimentos desarrollados en otros países europeos. De ahí que una de las principales prioridades a establecer era un mayor entendimiento para conseguir estrategias específicas en las diferentes CCAA. Podemos entender esto como el inicio de un hipotético proceso de regionalización ferroviaria. Muy semejante a los que se han producido en Francia o Alemania (Quidort, 2005, Wolff, 2005; Ollivier-Trigalo, 2007).

En lo referente a Galicia, el PEIT recogía las propuestas marcadas en el PIT y en el Plan Galicia del 2003. Las diferencias entre el PEIT y el PIT para Galicia eran mínimas. En primer lugar, con respecto a la catalogación de las líneas. Solamente la línea troncal de acceso desde la Meseta, Santiago-Ourense-Zamora sería exclusiva para pasajeros. Las demás líneas a desarrollar dentro del programa de alta velocidad pasarían a ser catalogadas como *altas prestaciones*, por lo tanto, de uso mixto. La segunda modificación pasaba por el enlace del sur de Galicia con Ourense. El PEIT recogía un nuevo trazado, hasta el momento inédito dentro de la planificación ferroviaria gallega. No obstante, durante los últimos meses de Álvarez Cascos como ministro de Fomento (2000-2004) ya se comenzó a plantear esta posibilidad. Esta nueva propuesta es la conocida como *Variante de Cerdedo*. Debe su nombre a que atraviesa el ayuntamiento homónimo, en la provincia de Pontevedra. Esta nueva modificación fue propuesta en el PEIT para intentar solucionar el conflicto de los trazados de alta velocidad en Galicia. Al igual que el acceso a la Meseta, también sería de uso exclusivo para el tráfico de pasajeros.

En relación con la línea de alta velocidad Ourense – Vigo. El ministerio, una vez observadas las múltiples dificultades del trazado debido al Miño, está trabajando en el trazado Cerdedo – Pontevedra.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 1-12-2004, Congreso de los Diputados

Como hemos comprobado anteriormente, la reclamación de esta conexión sigue siendo uno de los temas más tensos dentro de las relaciones políticas, concretamente entre el ayuntamiento de Vigo con la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento. A pesar de lo ambicioso del PEIT, al igual que el PIT, el estallido de la crisis económica en el 2008 supuso un revés para la política de expansión en infraestructuras de alta capacidad. Aún así, el gobierno central continuó con la construcción de varias líneas, ya comenzadas por aquel momento.

9.3.2.3. Principales medidas del Gobierno PSdG y BNG de la Xunta de Galicia (2005-2009) en relación al ferrocarril.

El nuevo gobierno autonómico, iniciado en el 2005, supuso un cambio de paradigma respecto a la gobernanza del ferrocarril. Desde la etapa de Manuel Fraga y Xosé Cuíña, la Xunta tuvo papel pasivo en relación con la gestión directa de los servicios ferroviarios. Desde 1995, la *Consellería de Política Territorial* realizaba un pago anual a Renfe con el fin de mantener en operación aquellas frecuencias cuyos resultados económicos mostraban un alto déficit económico. Ante esto, en el 2007 la Xunta y Renfe-Operadora llegaban a un nuevo acuerdo que modificaba gran parte de las exigencias.

Es verdad que se mantuvo un convenio reformado, porque hasta ese momento la Xunta de Galicia financiaba, no se sabía porque, una parte de los servicios de Renfe en Galicia. No se sabía ni cuales ni el motivo. Lo que cambiamos es ese modelo de convenio, de tal manera que pasamos a financiar una parte de los servicios, pero determinados. La mejora de las frecuencias en aquellas zonas donde tenían un servicio más deficitario. Por ejemplo, en Ferrol, los trenes desde A Coruña, y por

ejemplo, incrementando la frecuencia de los trenes que recorrían, creo recordar, Vilagarcía-Pontevedra-Vigo. Alguna ruta en Lugo, Lugo-Ourense.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Este nuevo convenio tenía como objetivo aumentar el número de frecuencias. Las cuales pasarían casi a duplicarse, ya que se evolucionó de 84 semanas a 156. Además, se creaba un nuevo servicio directo entre las ciudades de A Coruña y Ourense, lo que evitaba realizar un transbordo de ferrocarril en la estación de Santiago de Compostela (ver tabla 26). A pesar de que la operadora Renfe no disponía de un núcleo de cercanías como en otras ciudades de España, el nuevo acuerdo reforzaba las relaciones en las dos regiones urbanas de Galicia (ver figura 67). La oferta complementaria entre A Coruña y Ferrol aumentaba de 3 a 5 frecuencias diarias por sentido. Lo mismo acontecía entre Vigo y Pontevedra, donde se estrenaba 3 servicios más por jornada.

A pesar de esta nueva oferta en el transporte colectivo dentro de las dos regiones urbanas, simultáneamente se producía una medida hasta cierto punto contradictoria. En el año 2006 se anunciaba el fin del pago directo de los peajes en la AP-9 en dos importantes tramos. Estos son el Puente de Rande¹⁰⁷ (Vigo) y A Barcala (A Coruña). Ambos se tratan de relevantes accesos a las respectivas ciudades. Cuando nos hemos referido al pago directo, es en referencia al realizado por el usuario en el momento en que circula por la autopista. Como ya nos hemos referido en el capítulo dedicado a las infraestructuras de transporte, el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia se harían cargo de estas bonificaciones. Por lo que el usuario no se haría cargo del pago inmediato del peaje, pero sí de manera indirecta vía presupuestos generales del Estado y de la Xunta.

Convenio	Servicios
Previo	- A Coruña – Ferrol, 3 diarios por sentido - A Coruña – Monforte, 2 diarios por sentido - Ourense – A Mezquita, 1 diario por sentido
A partir del 2007	- A Coruña – Ferrol, 4 diarios por sentido + 1 de lunes a viernes por sentido - A Coruña – Monforte, 2 de lunes a jueves y sábados + 1 los viernes y domingo - Monforte – A Coruña, 2 de lunes a viernes + 1 los viernes y sábado - A Coruña – Lugo – Ourense, 1 los viernes y domingos - Ourense – Lugo – A Coruña, 1 los sábados y domingos - A Coruña – Santiago – Ourense, 1 diario por sentido - Vigo – Pontevedra, 3 de lunes a viernes por sentido - Ourense – A Mezquita, 1 diario por sentido

Tabla 26 – Evolución del convenio Xunta – Renfe en el 2007

Elaboración propia. Fuente de información: Nota de prensa del Ministerio de Fomento – 17-01-2007

107 En el caso de la gratuidad del peaje del puente de Rande de la AP-9, solamente es para aquellos que acceden a la autopista desde la comarca de O Morrazo. Aún así, muchos usuarios realizan el trayecto entre Pontevedra y Vilaboia por la carretera convencional (N-550 y N-554) para de esta manera, evitar el pago del peaje del tramo de la AP - 9 Vigo – Pontevedra (4 euros).

De vuelta al acuerdo entre la Xunta y Renfe, este no solo se centraba en un pago de los déficits de explotación, también se le exigía a la operadora ferroviaria conseguir un mínimo de objetivos. La propia *conselleira* lo transmitía así en el Parlamento de Galicia:

El convenio introdujo por primera vez el principio de corresponsabilidad, segundo el cual, las condiciones de financiamiento de las líneas deficitarias que asumía la Consellería de Política Territorial están supeditadas a que Renfe consiga una serie de objetivos relativos al número de usuarios que utilizan el ferrocarril. Así en la línea Vigo – Pontevedra, Renfe deberá duplicar el número de usuarios totales que ahora tiene dicho recorrido. En el caso de la línea Ferrol – A Coruña, la empresa operadora debe incrementar en un 40% el número de viajeros actual en el primer año, y después el incremento será de un 10% hasta el remate del convenio.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 26-6-2007, Parlamento de Galicia

Unos meses después, de nuevo en el Parlamento de Galicia, María José Caride anunciaba los buenos resultados del reformado convenio con Renfe.

Esta mejora se percibe en todas las líneas que forman parte del convenio. En concreto, en el trayecto Vigo – Pontevedra a partir de este convenio el número de usuarios aumentó en más de 12.000 personas respecto al mismo período del año anterior. En el trayecto A Coruña – Santiago – Ourense el número de usuario creció en cerca de 30.000 viajeros. En la línea A Coruña – Ferrol el número de usuarios medró 1.500 viajeros; o en las líneas Ourense – A Mezquita, A Coruña – Monforte conseguimos estabilizar la tendencia decreciente del número de usuarios.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 31-10-2007, Parlamento de Galicia

De la misma manera, en el siguiente año, las cifras volvían a ser positivas.

El incremento del número de usuarios, luego de la implementación de este nuevo convenio, es importante, en términos generales de un 21,5%, pero además en líneas concretas, como por ejemplo, corredor A Coruña – Ferrol, el incremento es de un 7,5%; entre Pontevedra y Vigo, de un 64%; entre A Coruña – Santiago – Ourense, por arriba del 36%.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 26-11-2008, Parlamento de Galicia

No obstante, a pesar de que el papel de la Xunta de Galicia seguía en una posición pasiva con respecto al ferrocarril, ya que no existía una gestión directa mediante una operadora propia. Como es el caso de otras CCAA, como hemos comprobado anteriormente. Sin embargo, sí que es necesario reconocer que existía un cambio en la posición gallega. El mero hecho de demandar un aumento de las cifras de usuarios a la operadora Renfe, obligaba a la empresa pública a cumplir una serie de condiciones para cumplir dichos objetivos. Esta situación se podría asemejar a las primeras experiencias regionales en Francia (Zembri, 2001; Desmaris, 2004). Sin embargo, estos objetivos solamente eran para un porcentaje de la totalidad de los servicios que ofertaba la operadora Renfe en el interior de Galicia.

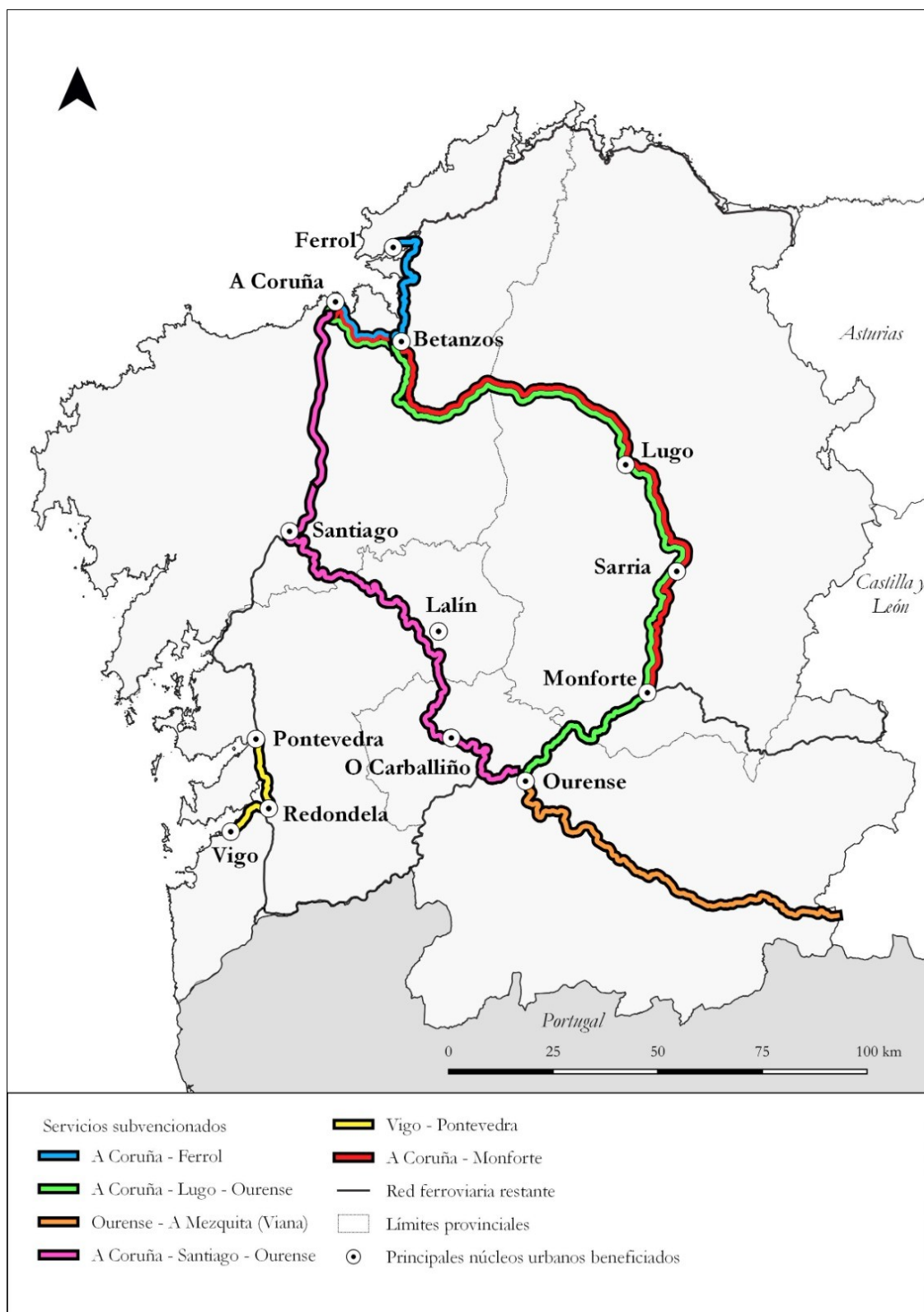


Figura 67 – Trazados de los nuevos servicios en el convenio Xunta-Renfe del 2007.
Elaboración propia. Fuente de información: Ministerio de Fomento (17-1-2007)



*Figura 68 – José Salgueiro Carmona, (izquierda) presidente de Renfe-Operadora y María José Caride Estévez (derecha) conselleira de Política Territorial en el 2008.
Extraído de: La Región, 13-11-2008*

En oposición a esta primera posición original con respecto a la gestión del ferrocarril en Galicia, la Xunta comenzaba a anunciar sus intenciones por una política directa. Tanto el presidente autonómico, como la *conselleira* de Política Territorial, llegaron a proponer la creación de un ente ferroviario en Galicia. Este contaría con diferentes funciones que fueron descritas por ambos en el Parlamento de Galicia.

Por último, en lo que se refiere al transporte ferroviario, afrontaremos la creación de un ente ferroviario gallego, que tendrá como finalidad, entre otras, construir y administrar infraestructuras ferroviarias que sean competencia de la Comunidad Autónoma, coordinar con el Ministerio de Fomento actuaciones ferroviarias de titularidad estatal que transcurran por nuestra Comunidad Autónoma, especialmente las conexiones ferroviarias con los puertos de interés general del Estado, e impulsar, en colaboración con los ayuntamientos, iniciativas relativas a la implantación de metros ligeros o servicios de cercanías en áreas metropolitanas.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 26-6-2007, Parlamento de Galicia

Necesitamos un ente ferroviario, que crearemos por decreto, en el que indudablemente ese ente se ocupará de todas aquellas infraestructuras que queden

vacantes de la utilización de la red general del Estado y que podamos potenciar para ofertar servicios de cercanías

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 14-11-2007, Parlamento de Galicia

(sobre el ente gestor de infraestructuras ferroviarias) es un elemento básico tanto para el tema ferroviario como para la implantación de metros ligeros o servicios de cercanías en las áreas metropolitanas.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 22-10-2008, Parlamento de Galicia

Todo un proceso de mejora de calidad de los servicios ferroviarios que contarán con un punto de inflexión el próximo año 2009, con la creación del ente gestor ferroviario de Galicia.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 26-11-2008, Parlamento de Galicia

Por sus declaraciones, el hipotético ente ferroviario propuesto por el Gobierno Bipartito (2005 – 2009) sería una importante herramienta para la puesta en marcha de una política ferroviaria propia. Entre sus principales funciones, en primer lugar, sería hacerse cargo de aquellos tramos del trazado convencional que acabarían descatalogados o en peligro de desmantelamiento. Esto era debido a las obras del remodelado Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo. Posteriormente la futura gestión de estos tramos convencionales estaría enfocada hacia la prestación de servicios comerciales de carácter metropolitano en las dos regiones urbanas. Al mismo tiempo, durante esta legislatura se comenzaron con los proyectos para la dotación de un metro ligero en estas dos ciudades. El contexto de bonanza económica permitía llegar a plantearse estos proyectos.

Sí que llegó haber anteproyectos. Estábamos en un contexto en el cual las condiciones presupuestarias, el acceso para el crédito para todas las operadoras y concesionarias era mucho más fácil. Por lo tanto, se entendió que existía esa posibilidad. Es verdad que después llegó la crisis, las dificultades financieras fueron enormes y esos proyectos quedaron un poco olvidados.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Otra función que le podría corresponder al futuro ente ferroviario era la gestión de los servicios de cercanías en las dos regiones urbanas, A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra. En la actualidad, no existe un núcleo de cercanías ofertado por Renfe que sirva de enlace entre las diferentes ciudades y sus respectivas áreas, a excepción del antiguo FEVE entre Ferrol y Ortigueira. La puesta en marcha de los servicios catalogados como *cercanías* permitiría ser una clara alternativa al vehículo privado para las necesidades diarias en las diferentes áreas metropolitanas de Galicia. Asimismo, el mero hecho de ser considerado como *cercanías* posibilitaría el uso intermodal de la tarjeta de transporte de la Xunta de Galicia.

El establecimiento de sendos núcleos de cercanías por parte de Renfe y el Ministerio de Fomento era una cuestión que buscaba la Xunta de Galicia en aquel momento. De ahí también que se pueda comprender el aumento de las frecuencias subvencionadas entre las ciudades con el

nuevo convenio. Una diferencia con respecto al anterior gobierno autonómico, que solamente se hacía cargo de aquellas rutas comerciales con menores ratios de ingresos/gastos, especialmente en las comarcas del interior de Galicia.

Queremos la creación de ese servicio (cercanías) por parte de quien corresponde y tiene la competencia, que es el Gobierno de España, el Ministerio de Fomento, y queremos que la creación de ese servicio sea transferida posterior e inmediatamente al ámbito de la Comunidad Autónoma para desde aquí, dar plena gestión y capacidad a la gestión de ese servicio ferroviario de cercanías que demandamos y necesitamos. Un servicio que debe definir su oferta en tiempo de viaje, que debe garantizar una frecuencia laborable importante, con un tren cada veinte minutos en hora punta y con un tren cada treinta minutos en hora valle.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 26-9-2007, Parlamento de Galicia

En lo que se refiere al procedimiento para el establecimiento de las cercanías en Galicia, tal y como expresa el presidente autonómico, en primer lugar deberían de ser instauradas por el Ministerio de Fomento. Posteriormente, una vez en marcha, la gestión de estas pasaría a la Xunta de Galicia y al nuevo ente ferroviario. Esto se trataría de un traspaso desde Madrid hacia Santiago de Compostela. Por el contrario, si fuese a partir de la iniciativa autonómica, el proceso sería totalmente diferente. En la legislatura siguiente (2009-2012) se volvió a demandar estas cuestiones por parte del Parlamento de Galicia. Igualmente, existían diferencias entre el partido del gobierno y la oposición para escoger la mejor vía que tendría como objetivo la implantación de estos servicios metropolitanos.

9.3.2.4. 2008-2011. El inicio de la crisis económica.

Después de una legislatura (2004-2008) caracterizada por el crecimiento económico y la mejora de las políticas sociales, el PSOE volvía a ser el partido político con mayor número de diputados en las elecciones del 2008 (169). De esta manera, J.L. Rodríguez Zapatero dispondría de la posibilidad de continuar con su programa político una legislatura más. No obstante, a diferencia de la anterior sesión de investidura, en el 2008 no obtuvo el apoyo positivo de otras formaciones políticas. Por lo que finalmente salió investido presidente del gobierno gracias a la mayoría simple del PSOE en la segunda votación del Congreso de los Diputados. Un hecho también gracias a la abstención de parte de la oposición. A pesar de los primeros indicios de crisis económica en Europa, el presidente del gobierno mantendría la política de infraestructuras de transportes marcada por el PEIT 2005-2020. De este modo, la expansión de la alta velocidad ferroviaria continuaba a ser el principal objetivo.

Señorías, España no tendrá que esperar a 2012 para ser el primer país del mundo en kilómetros de tren de alta velocidad. Lo será en 2010.

José Luis Rodríguez Zapatero (presidente del Gobierno) Congreso de los Diputados.

A diferencia de la anterior legislatura, el presidente del gobierno se marcaba este objetivo, que suponía un orgullo para España. La continuación de estas medidas eran anunciadas igualmente por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez. Este anuncio contradice totalmente a

las palabras expresadas al inicio de la primera legislatura (2004-2008), donde la propia ministra se mostraba crítica con la obsesión o la ausencia de la planificación en la expansión de alta velocidad. En un corto período de cuatro años, se pasa de una posición crítica a defender el aumento de inversiones en infraestructuras ferroviarias de altas prestaciones.

Vamos a seguir impulsando la red de alta velocidad y vamos a extender sus beneficios al mayor número de ciudadanos, mediante la utilización de cambiadores de ancho y de material de ancho variable. Esta fue una gran novedad que incluimos en la anterior legislatura y que va a tener su máxima aplicación en esta.

[...]

En 2010, seremos el primer país del mundo con kilómetros en obras de alta velocidad y en 2012 seremos el primer país del mundo con kilómetros de alta velocidad en servicio.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 5-6-2008, Congreso de los Diputados

El hecho de emplear los intercambiadores de ancho de vía permitió expandir los beneficios de la alta velocidad por el territorio. De esta manera, los nuevos TAV pueden hacer uso igualmente de las líneas convencionales en España, dotadas en su práctica mayoría del ancho ibérico. Así, los nuevos servicios de larga o media distancia no son exclusivos de las líneas de ancho internacional. Un proceso semejante al establecido en la mayor parte de los países europeos, donde los TAV, utilizan tanto las líneas convencionales como las de mayores prestaciones (de Ureña Francés, 2012).

A partir de este contexto, los principales objetivos en Galicia serían prácticamente los establecidos en las dos anteriores legislaturas, la finalización del Eje Atlántico entre las ciudades de A Coruña y Vigo, y la conexión con la Meseta.

La conexión del Eje Atlántico A Coruña-Vigo esperamos tenerla en esta legislatura.

[...] El compromiso de la conexión con la Meseta, en el momento en que se dijo, era de unos cinco o seis años. Efectivamente, está en el horizonte de 2012.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 5-6-2008, Congreso de los Diputados

En relación a los restantes tramos del Eje Atlántico, conexión con Ferrol y Portugal, el Gobierno Central volvía a resaltar que estaban en estudio. Sin embargo, al mismo tiempo reconocían las dificultades en el diálogo con los diferentes actores sociales implicados. En el anterior apartado, hemos descrito la contestación del ayuntamiento de Cambre (A Coruña) por el trazado del nuevo tramo A Coruña – Betanzos.

Entre A Coruña-Ferrol y desde Vigo a la frontera portuguesa, el ritmo dependerá de las cuestiones medioambientales, procedimentales y de llegar a acuerdos y consensos con las instituciones afectadas

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 5-6-2008, Congreso de los Diputados

Igualmente, sobre la conexión en el Golfo Ártabro detalló más referencias ante una pregunta oral en el Congreso de los Diputados unos meses después.

Con relación a Ferrol – A Coruña, señoría, como usted sabe, el primer estudio informativo se licitó en noviembre del año 2000 y se sacó a información pública en julio de 2003. No satisfizo a nadie, ni a los ayuntamientos gallegos afectados, ni a la Xunta de Galicia; por lo que nosotros cuando llegamos al Gobierno iniciamos conversaciones. Tuvimos dificultades hasta que se formó el nuevo Gobierno (PSdG – BNG) y, a partir de 2005, llegamos a un acuerdo del recorrido y estamos haciendo, como le he explicado, el estudio informativo.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 11-9-2008, Congreso de los Diputados

Las diferencias entre las diferentes administraciones provocaron un rechazo a los primeros resultados del estudio informativo. Asimismo, como explica la ministra, la llegada del gobierno bipartito a la Xunta de Galicia, facilitó el diálogo. Un hecho reconocido por la *conselleira* de Política Territorial, María José Caride.

Ferrol tenía un proyecto para comunicar con A Coruña. Un proyecto que es verdad que es un proyecto complejo, por la orografía que no es sencilla y también es verdad. Hay una relación muy intensa de actividad, de residencia, los universitarios. La verdad, yo no sé porque ese proyecto quedó olvidado. Es cierto que es una vía de ferrocarril antigua. (El ferrocarril) Para en muchos sitios, tarda mucho y por lo tanto no resultado competitiva con el autobús o el coche. [...] En el fondo, a partir del año 2009 – 2011, todos esos proyectos quedaron olvidados (Ferrol y Lugo).

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Como explica la *exconselleira*, la mejora de los servicios ferroviarios sería necesario para atender a las intensas relaciones que se dan en la Región Urbana del Golfo Ártabro (Pazos Otón, 2003b). Por el contrario, las dificultades técnicas en su posterior construcción, el rechazo de algunos ayuntamientos por los trazados estudiados y la posterior crisis económica, provocaron el abandono de la ampliación del Eje Atlántico hasta Ferrol. Más adelante, volveremos a este espacio. Los primeros efectos de la crisis económica iniciada en el 2008 comenzaban a afectar la sociedad civil, y marcar principalmente la agenda política. De este modo, durante la primavera del 2009, se produjeron varios cambios importantes.

En primer lugar, el presidente J.L. Rodríguez Zapatero llevaba a cabo una reforma en su equipo del gobierno. Es así como José Blanco substituiría a Magdalena Álvarez en la cartera de Fomento. En un segundo punto, los resultados de las elecciones autonómicas en marzo del 2009, dieron como resultado la victoria por mayoría absoluta del PP. Así, se ponía fin al bipartito en la Xunta de Galicia y daba comienzo la primera de las legislaturas de A. Núñez Feijóo como presidente de Galicia.

Las demoras por la llegada del TAV, así como el abandono de la provincia de Lugo en las actuaciones ferroviarias, marcaron en gran medida los diferentes programas y debates electorales para las elecciones autonómicas del 2009. En este caso, el más destacado fue la promesa electoral expuesta por el candidato del PP. En su programa electoral transmitía que la Xunta de Galicia se haría cargo de la construcción de dos ejes internos de la comunidad. Estos eran, Vigo-Ourense (Variante de Cerdedo) y la línea Ourense-Lugo, para que esta última ciudad pudiera estar conectada a la Meseta (ver figura 70). No obstante, la financiación de estas correría a cargo de los

presupuestos autonómicos en un primer momento, pero que finalmente la administración central debería de compensar. Las demás líneas proyectadas (Eje Atlántico, conexión con Portugal, acceso de la Meseta, Ponferrada-Monforte y el TAV del Cantábrico) los llevaría a cabo el Ministerio de Fomento.



Figura 69 – Portada del número 3 de la antigua revista satírica *Retranca*¹⁰⁸

Extraído de: *Revista Retranca*. N.º 3, enero 2008.

El retraso de la finalización de las obras de la alta velocidad comenzaba a no ser un tema exclusivo de la clase política. El debate también se intensificó en la sociedad gallega durante la década de los 2000, a semejanza de lo vivido en la década pasada con las autovías.

¹⁰⁸ Traducción al castellano: Título principal, A ver si lo vemos llegar. Presidente Zapatero: Tú sabrás como hiciste lo de la bicicleta en la película, pero ya me estás llevando esto para Galicia.

2.1.4. FERROCARRIL

O PPdeG aposta de xeito decidido polo Ferrocarril como modo de transporte eficaz e sostible. Un modo de transporte axeitado tanto para a mobilidade das persoas e as mercancías cara fora da nosa Comunidade Autónoma, como cara a dentro, nos traxectos de curta e media distancia en Galicia.

A) A CONEXIÓN DE GALICIA COAS REDES ESPAÑOLAS E EUROPEAS DE ALTA VELOCIDADE

O PPdeG propondrá e impulsará a **sinatura dun acordo institucional co Goberno de España para a execución das obras do tren de Alta Velocidade de Galicia**. Dende o convenio subscrito entre a Xunta de Galicia e o Ministerio de Fomento, para mellora do Eixo Atlántico de Alta Velocidade, a Administración Galega non foi capaz de establecer, conxuntamente co Ministerio, as bases do deseño da rede de ferrocarrís de Galicia. **O PPdeG propón a consecución dun amplo consenso no Parlamento de Galicia que estableza as bases do deseño do mapa ferroviario galego co obxecto de defender en Madrid, co respaldo unánime da sociedade, o referido deseño**.

Para garantir tanto os prazos, como a execución presupostaria de cada exercicio, o PPdeG promoverá que todas as forzas políticas galegas apoiem a **subscrición dun Convenio Marco** como o asinado para a coñecida "Y Vasca", co Goberno de España.

De acordo co convenio

- O Goberno de España asumiría a construción dos tramos actualmente en marcha (Eixo Atlántico; Santiago - Ourense), e de Lubián-Ourense (aínda pendente de licitación); así como dos treitos Vigo-fronteira portuguesa, Lugo-A Coruña, Ponferrada-Monforte e o AVE do Cantábrico (actualmente paralizados polo Goberno socialista).
- O Goberno Galego asumiría a execución do tramo de alta velocidade Vigo - Pontevedra - Ourense (acceso directo dende a Meseta a Vigo), así como o tramo de alta velocidade Ourense - Lugo, para garantir a conexión directa de Vigo e Lugo con Madrid.
- **Todas as obras serían financiadas pola Administración Central**; non obstante **a Xunta de Galicia adiantaría o financiamento** dos tramos que lle corresponde executar, fondos que serán transferidos posteriormente pola Administración Central.
- O acordo marco incluíría un **compromiso expreso de datas e de anualidades**.

www.recangandogalicia.com **Feijóo**

Figura 70 – Referencias al ferrocarril en el programa electoral del PP en el 2009.

Extraído de: Programa Electoral del Partido Popular para las elecciones autonómicas del 2009.

En su discurso de investidura, el nuevo presidente ya proclamaba que no serían aliados de los retrasos con la ejecución de las principales infraestructuras de transporte en Galicia. Ante esto, abría la posibilidad a una fecha sensata y acordada para la finalización de estas. Al mismo tiempo, mostraba su satisfacción ante los cambios en el Gobierno Central.

Saludamos el cambio en el Ministerio de Fomento (José Blanco por Magdalena Álvarez). Saludamos el cambio y la nueva actitud del Gobierno, que espero no se deba a la escasez de presupuestos para invertir en Galicia. No seremos cómplices de más retrasos, pero si, sí seremos leales con un calendario realista de la ejecución de las infraestructuras en los que se incluya la inversión presupuestada para Galicia.

Alberto Núñez Feijóo (presidente de Galicia) 14-4-2009, Parlamento de Galicia

Esta voluntad de diálogo fue respondida por el nuevo ministro de Fomento. El cual mostraba toda su disposición para llegar a acuerdos con el presidente Feijóo. Desde el avance de las obras de la alta velocidad como el establecimiento de los servicios de cercanías en Galicia.

(En relación a la línea Ourense – Lugo) Por tanto, tengo la voluntad de dialogar sobre ello, de la misma forma que tengo la voluntad de dialogar sobre los servicios de cercanías y de la red convencional que no se utilice para que pueda ser utilizada en el ámbito autonómico. De todos esos temas tengo la disposición de dialogar con el Gobierno de Galicia.

José Blanco López (ministro de Fomento) 26-5-2009, Congreso de los Diputados

Ante esto, una de las primeras acciones públicas del nuevo presidente gallego fue la firma del Pacto de Obradoiro¹⁰⁹. Este pacto institucional entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento establecía el 2015 como nueva fecha para la llegada del TAV desde la Meseta. De esta manera, se retrasaban 3 años más la definitiva inauguración, pero a cambio de un compromiso y una mejora de las prestaciones técnicas de la futura LAV. En una comparecencia en el Congreso de los Diputados, José Blanco explicaba los motivos por los cuales se posponía de nuevo la fecha.

El impacto del AVE a Galicia trascenderá a varias generaciones, siendo determinante para consolidar una Galicia de futuro, conectada, competitiva y moderna. Por tanto, no podía permitirme que Galicia tuviera un AVE de inferiores condiciones que los del resto de España. [...] Eso es lo que me ha llevado a hacer las modificaciones necesarias para garantizar la mejor conexión ferroviaria posible de Galicia con la Meseta.

[...]

Estas decisiones se justifican por los siguientes objetivos. En primer lugar, conseguir que la línea Madrid – Galicia tenga una velocidad de diseño y características similares a otras líneas en servicio o en construcción en otros puntos de España [...] En segundo lugar, para construir un trazado independiente al existente, de forma que la obra pueda ejecutarse sin necesidad de cortar la línea actual. El hecho de que la solución anterior contemplara que en muchos tramos la línea actual coincidía con el trazado de la nueva línea suponía la necesidad de cortarla. [...] En tercer lugar, incorporar los túneles más largos que serán construidos según las últimas técnicas, mediante el uso de modernas tuneladoras; ello supondrá un menor impacto ambiental y una mayor garantía en el cumplimiento de los plazos.

José Blanco López (ministro de Fomento) 26-5-2009, Congreso de los Diputados

Como podemos comprobar, la modificación de los proyectos originales del tramo Ourense-Lubián fueron uno de los principales motivos por los que se retrasó la llegada hasta el 2015. Para Agustín Hernández, *conselleiro* de Política Territorial durante el Pacto de Obradoiro, este hecho fue importante para el desarrollo de las posteriores obras.

Fue un documento imprescindible para que Galicia pueda contar con la Alta Velocidad para viajeros. Más allá de los repetidos y continuos incrementos de los plazos, que surgen más de las consecuencias y urgencias políticas. Lo que está claro, el Pacto fue una apuesta valiente, muy generosa por parte del Ministerio, José Blanco, por cuestiones estratégicas, ambiciones políticas legítimas, su vinculación con Galicia y por la oportunidad que tenía en su condición de ministro de Fomento. Fue capaz de concretar un documento de compromisos y aportaciones presupuestarias, en un contexto de restricciones muy importante.

[...]

Es de justicia reconocer la posibilidad que tuvo José Blanco estando de ministro, de gestionar el Pacto de Obradoiro, fue altamente beneficiosa para Galicia. Permitió que esa línea, ese trazado fuese algo irreversible. Las infraestructuras tardan en llegar pero la que nunca es realidad es la que no se planifica

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

109 Debe esta denominación a la plaza principal de Santiago de Compostela (*Praza do Obradoiro*).

De esta manera, aunque existan diferencias políticas, Agustín Hernández ve clave las gestiones realizadas por el exministro José Blanco para la llegada de la alta velocidad a Galicia.



Figura 71 – José Blanco (izquierda) y Alberto N. Feijóo (derecha) en el 2010.

Extraído de: Xunta de Galicia (01-02-2010)

A pesar del diálogo fluido entre ambas administraciones durante los primeros meses del I Gobierno de A. Feijóo, conforme avanzaban los meses, la posición de la Xunta fue mudando. Es así como en un primer momento, el gobierno gallego proclamaba su lealtad al trato, para dar paso progresivamente a una mayor exigencia por el cumplimiento de los plazos acordados. De esta manera, durante los últimos meses del PSOE en gobierno central, los ataques eran más directos. Asimismo, desde la Xunta ya se asumía el incumplimiento de los plazos consensuados. Esta evolución se puede comprobar en los titulares de las diferentes notas de prensa de la Xunta (ver tabla 27).

Fecha	Titular
18-06-2010	La Xunta valora positivamente que el Ministerio de Fomento ratifique los compromisos del Pacto do Obradoiro
06-12-2010	Hernández recuerda a Blanco que la única intención de la Xunta de Galicia es garantizar que el AVE sea una realidad en el 2015
22-02-2011	La Xunta reitera su apoyo sin reservas para el AVE llegue a Galicia en el 2015
10-03-2011	Hernández garantiza el apoyo leal de la Xunta para que el Gobierno del Estado cumpla el compromiso de licitar y adjudicar el AVE a Galicia

22-03-2011	La Xunta recuerda que la licitación inmediata de las obras y su adjudicación dentro de este año son claves para cumplir el Pacto do Obradoiro y garantizar la llegada del AVE a Galicia en el 2015
17-04-2011	El conselleiro de Medio Ambiente (Hernández) promete que la Xunta hará un análisis riguroso sobre la llegada del AVE a Galicia para evitar a los gallegos frustraciones como la de 2012
06-05-2011	Hernández manifiesta su deseo de que Fomento acredite el próximo 26 de mayo con datos e información que es posible la llegada del AVE a Galicia en 2015
25-05-2011	La Xunta reitera a Fomento que convoque en el plazo más breve posible la reunión del Pacto do Obradoiro para contrastar las discrepancias existentes sobre las fechas de final del AVE
30-07-2011	Hernández lamenta que el Gobierno deje los tramos más complicados del AVE a Galicia sin comenzar en un momento económico crítico
27-08-2011	La Xunta lamenta que el Gobierno que no fue capaz de cumplir el Pacto do Obradoiro ponga ahora los deberes a los siguientes responsables ministeriales.
28-3-2012 (nueva legislatura)	Hernández destaca que de cada 100 euros correspondientes a las obras del AVE de conexión con la Meseta, los gobiernos socialistas sólo pagaron 7.

Tabla 27 – Notas de prensa de la Xunta en relación al Pacto do Obradoiro 2009

Elaboración propia. Fuente de información: Xunta de Galicia.

El avance de la crisis económica provocó la intervención de las administraciones en la disminución del gasto público con el objetivo de reducir el déficit y evitar un mayor endeudamiento. Igualmente, el Gobierno Central llevó a cabo ciertas medidas de estímulo económico, como el denominado *Plan E*. Ante los enormes fondos que se habían empleado durante los últimos años en el Ministerio de Fomento, José Blanco intervino en el verano del 2010 en el Congreso de los Diputados para detallar el nuevo marco presupuestario.

Ahora bien, tenemos que reconocer que la planificación desarrollada, a lo largo de las últimas décadas, fue concebida en periodos expansivos de la economía, considerando tanto ingresos coyunturales como estructurales y bajo el reto de hacer más que el Gobierno precedente. Se instaló una presión colectiva en materia de infraestructuras por tener lo mejor de todo en todos los sitios; una ambición que ni países más ricos que España se podían permitir. Durante mucho tiempo predominó un enfoque en el que primaba más los millones de euros invertidos en nueva infraestructura, que una evolución y un avance equilibrado y eficiente de nuestro sistema de transportes, es decir, se hablaba mucho de infraestructuras y poco de transportes.

José Blanco López (ministro de Fomento) 6-7-2010, Congreso de los Diputados

En este caso, como explica el exministro, la dotación igualitaria de las infraestructuras de transportes por el territorio ha sido errónea. Esto se asemeja a la idea propuesta por Offner (1993) sobre la mistificación de las infraestructuras. De una manera semejante, varios autores han criticado el resultado de estas políticas (Albaladejo y Bel, 2011; Serrano Martínez y García Marín, 2017; Romero et al., 2018). Del mismo modo, como describe igualmente Cruz Villalón (2017), los

cambios en el gobierno central propiciaron siempre la redacción de nuevos planes estratégicos más ambiciosos.

Abundando en este aspecto de la sostenibilidad económica del sistema de transportes, también debemos plantearnos la prestación de los servicios ferroviarios de modo que sean sostenibles, social y medioambientalmente.

[...]

Cuando decimos que el tren es un medio eficiente energéticamente, lo decimos siempre para supuestos niveles de ocupación adecuada. [...] El Estado tiene la obligación, en el marco de sus competencias, de garantizar la movilidad de los ciudadanos y ello debe satisfacerse mediante aquellos modos que, asegurando un servicio de calidad adecuado, se ajusten mejor a la demanda existente y garantizando el mejor uso posible de los recursos públicos. Por eso, el Consejo de Ministro alcanzó un acuerdo para fijar las bases para declarar de interés públicos algunos servicios de transporte ferroviario de viajeros.

José Blanco López (ministro de Fomento) 6-7-2010, Congreso de los Diputados

El recorte presupuestario también afectaba al transporte colectivo. Como hemos analizado en anteriores apartados, las dos administraciones realizaban pagos corrientes a la operadora pública Renfe, con el fin de mantener o incluso aumentar (Xunta de Galicia) la oferta diaria de frecuencias. No obstante, los altos costes del ferrocarril y el bajo uso por parte de los usuarios obligaba a la Administración Central intervenir para evitar mayores pérdidas. En este caso, como explica M. D. Rodríguez Bugarín¹¹⁰, el ministro declaró en primera instancia los servicios de cercanías como obligaciones de servicio público. Por el contrario, los media distancia y/o regionales estarían afectados por una evaluación económica para decidir su futuro. Los resultados finales de este análisis se mostrarían en la siguiente legislatura. Con respecto a Galicia, José Blanco respondía a las cuestiones relativas del acceso de alta velocidad y al tramo Ferrol – A Coruña.

Por tanto, mal se puede ejecutar una partida, en este caso la referida a Ferrol – A Coruña, si no están concluidos los proyectos. Por cierto, el ministerio hizo tres intentos de proyectos en ese trazado y quienes cuestionar esos proyectos son básicamente los alcaldes, y no imputo la responsabilidad a ningún partido concreto, porque en ese trazado hay alcaldes de todos los colores políticos. Por tanto, mal podemos ejecutar ese tramo.

José Blanco López (ministro de Fomento) 6-7-2010, Congreso de los Diputados

Al igual que explicó la anterior ministra, Magdalena Álvarez, la contestación por parte de algunos ayuntamientos del Golfo Ártabro era el motivo principal por el cual no se llevaba a cabo la nueva infraestructura. Un motivo que volvería a repetir nuevamente José Blanco en su última intervención en la Comisión de Fomento, semanas antes de las elecciones generales de noviembre del 2011. A pesar de los anuncios transmitidos para la contención del gasto público, la finalización de la LAV Ourense-Zamora seguía siendo el principal objetivo. No obstante, esto provocó las primeras manifestaciones en contra del proyecto. Una de las principales figuras que rechazaban abiertamente esta actuación era el diputado catalán Pere Macias. Este defendía una moratoria para todas las LAV que estuviesen en proyecto.

¹¹⁰ Entrevista realizada el 06-03-2018.

¿Cuáles son las medidas que propondría nuestro grupo para acometer esta reforma estructural? Para empezar, señor ministro, y con toda franqueza, yo propondría, con excepción de lo que ya está en avanzadísima fase, como pueda ser el AVE a Valencia o la línea de alta velocidad en la conexión con Francia, una moratoria en el AVE

Pere Macias i Arau (diputado de CiU) 6-7-2010, Congreso de los Diputados

En la siguiente legislatura (2011-2015), Pere Macias volvería a realizar declaraciones en contra del gasto que se realizaba en los nuevos accesos a Galicia. Por el contrario, José Blanco defendería de nuevo la infraestructura. Simultáneamente, haría referencia al debate social establecido en torno a la rentabilidad de esta obra.

Atendiendo a criterios de rentabilidad económica y social no comparto la moratoria de la alta velocidad. Se lo tengo que decir (en contestación a Pere Macias). Además, siendo gallego es muy difícil compartir ese objetivo, porque durante mucho tiempo estuvo toda España preguntando por qué solo los sevillanos, Andalucía, disfrutaban de la alta velocidad desde el año 1992 y a algunos territorios no había llegado el beneficio de la alta velocidad. Por eso, como quiero desterrar de una vez por todas algún debate sobre que las líneas troncales de la alta velocidad no son rentables, desde el punto de vista económico. [...] Siempre hay un debate sobre si es rentable o no la línea de alta velocidad a Galicia

José Blanco López (ministro de Fomento) 6-7-2010, Congreso de los Diputados

Estas referencias al debate en la sociedad, las volvería a repetir en su última intervención de la legislatura.

Sin embargo, el debate político, tanto sobre su viabilidad desde dentro de la comunidad gallega como sobre el supuesto exceso de inversión en el mismo desde fuera de la comunidad gallega, no ha hecho más que acrecentarse en los últimos tiempos

José Blanco López (ministro de Fomento) 15-9-2011, Congreso de los Diputados

En esta última participación del ministro de Fomento, ya en período pre-electoral, se centró en su mayoría en las cuestiones relacionadas con la comunidad autónoma de Galicia. Tanto en las relativas a los accesos como la construcción de los nuevos corredores interiores de la región.

Mi segundo gran empeño fue que la línea ferroviaria que conectara Galicia con la Meseta fuera realmente de alta velocidad.

[...]

Conseguimos un AVE real, con velocidades superiores a los 300 kilómetros por hora, cuyas obras se están licitando ahora, en contraposición a lo que dejó planificado el anterior Gobierno del Partido Popular, que no pasaba de 200 kilómetros a la hora. Quiero dejar una cosa clara: de no haber reformado este trazado, y si hubiéramos continuado con el plan diseñado por el gobierno del PP, Galicia no tendría nunca un tren de alta velocidad que la uniera con la Meseta. Se hubiera quedado con una combinación de vía rápida y vía lenta a través de la que no podría alcanzarse nunca

un tiempo de conexión con Madrid del entorno de tres horas y en definitiva la línea de alta velocidad a Galicia nunca hubiera sido competitiva.

José Blanco López (ministro de Fomento) 15-9-2011, Congreso de los Diputados

El cambio de los proyectos originales, a favor de un aumento de las prestaciones, provocó consigo un retraso en las obras de la nueva infraestructura. Este fue uno de los principales objetivos durante los 7 años del PSOE en el Gobierno Central. No obstante, es necesario tener en cuenta la tesis defendida por Bel (2010). Como se comprueba en las declaraciones manifestadas por José Blanco, existe una idea fija establecida por la cual la alta velocidad simplemente sirve para las conexiones con Madrid. El desarrollo de este modelo ferroviario durante las dos últimas décadas siempre ha priorizado los corredores con origen y/o destino la capital estatal. Un hecho, que como ya hemos evaluado anteriormente, ha provocado recelos y conflictos entre diferentes administraciones. El caso más destacado es el desarrollo del Corredor Mediterráneo (Libourel, 2017).

La alteración de los estudios informativos con el fin de aumentar el rendimiento de los servicios ferroviarios también había acontecido en el nuevo corredor entre Ourense y Lugo.

El caso de la conexión entre Lugo y Ourense, que en el día solicitado, en 2003, se correspondía con un trazado de vía única que no permitía velocidades de más de 160 kilómetros por hora, y por eso, también aquí, tuvimos que realizar un estudio informativo complementario para reforzar los trazados a alta velocidad y comenzar a redactar los proyectos de los tramos donde la vía permitía adecuarlos a tales características.

José Blanco López (ministro de Fomento) 15-9-2011, Congreso de los Diputados

En relación con el tramo entre A Coruña y Ferrol, José Blanco retornaba de nuevo a la falta de un consenso entre las diferentes administraciones involucradas.

Reconozco que hemos avanzado muy poco en A Coruña – Ferrol. Tenemos un problema con el trazado. Tuvimos que sacar tres estudios informativos y todos han sido cuestionados por los ayuntamientos. Todos pretendían que el ferrocarril pase por el territorio de al lado, pero no por el suyo. No hemos sido capaces de consensuar una propuesta. Pedimos cooperación pero, señorías, no hemos sido capaces de consensuar una propuesta hasta ahora. Lo lamento profundamente y tengo que reconocer que, más allá del acuerdo de integración que hicimos con el Ayuntamiento de Ferrol, hemos avanzado poco.

José Blanco López (ministro de Fomento) 15-9-2011, Congreso de los Diputados

Del mismo modo que existía un debate en torno a la rentabilidad económica y social de algunos proyectos de alta velocidad en España, defendidos por parte del Gobierno Central. Se daba la circunstancia de que otros tantos no eran asumidos por estos últimos. La extensa planificación con la construcción de nuevas y numerosas líneas llevó a la administración pública a una prioridad de un selecto grupo de corredores. Principalmente las líneas troncales. Esto ocasionó la paralización de los estudios de algunas líneas que conectarían Galicia con el exterior.

Ahora ya nadie lo pide, pero estaba planteado en ese ambicioso proyecto que teníamos para que la alta velocidad entrara en Galicia por tres sitios. Yo no veía un escenario ni un horizonte futuro en que pudiéramos hacer la alta velocidad por Monforte-Ponferrada. Hablé con claridad desde el primer día, igual que hablé del corredor del Cantábrico.

José Blanco López (ministro de Fomento) 15-9-2011, Congreso de los Diputados

Con respecto a la única conexión internacional de Galicia. La situación económica de Portugal, junto al cambio en el gobierno luso, con el nuevo primer ministro, Passos Coelho, provocaron la cancelación de los proyectos de alta velocidad. Así, en su programa de gobierno presentado en la Asamblea Legislativa de Portugal, se recogía la suspensión del proyecto de alta velocidad Lisboa-Madrid. No obstante, a pesar de no hacerse ninguna referencia al plan Porto – Vigo, se dio a entender la práctica suspensión de toda planificación. Consigo, esto afectó a la construcción de la Salida Sur de Vigo. Simultáneamente, en este mismo año, Comboios de Portugal volvía a anunciar el fin del servicio internacional entre Porto y Vigo¹¹¹. De este modo, los ferrocarriles portugueses llegarían solamente hasta la localidad fronteriza de Valença do Minho. Finalmente, no se produjo dicha cancelación y se llevaron a cabo modificaciones en su oferta comercial de cara los próximos años.

A partir de este momento, y con una crisis económica cada vez más fuerte, los esfuerzos para los siguientes años se concentraría en la finalización del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo, y la finalización de las obras entre Ourense y Zamora. Asimismo, hay que destacar que el tramo Ourense – Santiago fue inaugurado en esta etapa. Concretamente, el sábado 11 de diciembre del 2011, se realizaba el acto inaugural de la nueva infraestructura y la electrificación en el tramo A Coruña – Santiago (ver figura 72). De este modo, se implantaban por primera vez los nuevos servicios *Avant* (alta velocidad de media distancia).

9.3.2.5. El I Gobierno Feijóo en la Xunta de Galicia (2009 - 2012)

Aunque ya hemos descrito algunas posiciones de la Xunta de Galicia durante los primeros años de la crisis económica, conviene hacer una evaluación con mayor profundidad en las diferentes medidas llevadas a cabo por la administración autonómica. Una de las principales características de la primera legislatura del gobierno Feijóo fue su gran bipolaridad con respecto a su posición en la gobernanza ferroviaria.

En primer lugar, el proyecto de creación del ente ferroviario gallego continuó con el nuevo equipo gubernamental. Este se trataba de una promesa electoral del Partido Popular. De hecho, en su programa electoral para el 2009 se resaltaba de la siguiente manera: “El Ente Ferroviario Galego asumirá el estudio, coordinación y puesta en marcha en el horizonte de esta legislatura de los sistemas de metro ligero en las áreas metropolitanas de Vigo y A Coruña” (Partido Popular de Galicia, 2009). Por este motivo, uno de las principales incorporaciones que realizó la *Consellería de Política Territorial* fue la designación de M. D. Rodríguez Bugarín como *director xeral de Mobilidade* (ver figura 73). Como ya hemos descrito anteriormente, este es el actual catedrático de ferrocarriles de la Universidade de A Coruña.

111 Faro de Vigo, 04-07-2011



Figura 72 – Inauguración de la línea Santiago-Ourense y el tramo A Coruña-Santiago.

Extraído de: Xunta de Galicia (10-12-2011)¹¹².

En el documento electoral del PP, el destino principal del hipotético ente sería la dotación del metro ligero en las dos principales ciudades de Galicia. No obstante, por la descripción anterior, así como por la oportunidad que se abría con algunos tramos ferroviarios de la antigua línea convencional que se podrían dismantelar, el radio de acción del futuro metro ligero sobrepasaría los límites municipales de las dos ciudades. En una nota de prensa de la Xunta de Galicia del 20 de abril de 2010, se recogía algunas de las cuestiones que debería de tener en cuenta el futuro ente. El cual no solo se enfocaría en el metro ligero como se preveía.

También se encargará de analizar la cesión de infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interese General a la Comunidad Autónoma de Galicia; asumir el mantenimiento y administrar las infraestructuras ferroviarias de nueva construcción que sean competencias de la Comunidad gallega. [...] Con la puesta en marcha de este ente, el Gobierno gallego pretende que Galicia asuma la adjudicación de capacidad a los operadores ferroviarios en la red transferida a la Xunta de Galicia [...] Además, este ente deberá tener capacidad para analizar las necesidades de movilidad regional y de larga distancia susceptibles de ser atendidas por ferrocarril, así como para diseñar los servicios necesarios para atender de la forma más eficiente estas necesidades [...] así como ejercer las competencias que la Xunta de Galicia tenga en el futuro sobre el diseño y gestión de los servicios regionales (Xunta de Galicia, 20-04-2010).

112 De izquierda a derecha: Carlos Negreira (Alcalde de A Coruña 2011-2015 PP), Alberto Núñez Feijóo (presidente de la Xunta de Galicia) y José Blanco (ministro de Fomento en funciones en ese momento) en la estación de San Cristobal de A Coruña.

A mayores, Agustín Hernández desde su punto de vista, explicó diversos motivos por los cuales veía necesaria la creación de una figura administrativa dedicada al ferrocarril en Galicia. Por lo tanto, una mayor participación de la Xunta de Galicia en relación con este modo de transporte.

Creemos que la realidad de la red ferroviaria que tenemos ahora mismo en Galicia, exceptuando la conexión de Lugo, permite generar conexiones interiores en Galicia competitivas en relación a la carretera, más eficientes, más eficaces. En ese sentido, siempre pensamos que era viable potenciar esto a través de un ente ferroviario propio que pudiera gestionar esas conexiones o, si eso no conseguía los apoyos necesarios, cuando menos, por parte de Renfe se potenciara la red interna de Galicia y las conexiones de lo que, en mi opinión, son las cercanías de Galicia.

Lo que es posible de generar en Galicia es una conexión eficaz y eficiente entre las ciudades del Eje Atlántico y Ourense. Podría ser viable una relación prácticamente metropolitana entre A Coruña y Santiago, que ya funciona. Entre A Coruña y Ourense que son ciudades que no tuvieron una vinculación ante la dificultad de la conexión pero que ahora son 28 más 38 que es lo que se tarda. Creemos que eso requiere una potenciación, comparable a las cercanías de Madrid, a las de Asturias o a las de Barcelona – Cataluña. Creo que eso es algo que se debería de potenciar, incrementar esas relaciones.

Una infraestructura actual como la gallega está pidiendo a gritos una potenciación, el tema de abonos, de los usuarios, facilitar las conexiones. En Galicia funciona en ese ámbito de ciudades como una ciudad única. Habría que darle una vuelta a esa potenciación a través de una figura volcada precisamente para potenciar esas conexiones. Por eso hablamos del Ente Ferroviario.

La creación de una operadora estilo Euskotren o FGC sería el siguiente paso. Como la transferencia de la red ferroviaria interior. [...] La herramienta puede ser la creación de un ente ferroviario con competencias plenas con una red transferida en condiciones. Si Galicia consigue la transferencia de la red, en las circunstancias que ahora mismo tiene Ferrol – A Coruña, pues lógicamente Galicia obtiene la transferencia de un problema. No es lo mismo con Ourense – Santiago – A Coruña, de nuevo trazado

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

Como se comprueba en las descripciones de Agustín Hernández, el hipotético ente ferroviario estaría enfocado también a la gestión de los servicios comerciales. Uno de los principales objetivos sería aumentar el atractivo de estos para conseguir unas mayores cotas de mercado. Esto se haría principalmente en las relaciones ya establecidas mediante las dos líneas de alta velocidad (Eje Atlántico y Ourense-Santiago). Como ya hemos revisado anteriormente, los tiempos comerciales entre los principales núcleos de población son incluso más reducidos que los que existen en las áreas metropolitanas europeas. De ahí que se refiera a Galicia como una ciudad única.



*Figura 73 – Miguel R. Bugarín (izquierda) y Agustín Hernández (derecha) en mayo del 2011
Extraído de: Xunta de Galicia (2011).*

Otra de las funciones que tendría el hipotético ente sería la gestión de la infraestructura ferroviaria transferida a Galicia. No obstante, como él ha indicado, esta debía de ser transferida en unas condiciones aptas o mejoradas con respecto a la actualidad. Especialmente en algunas líneas secundarias, como la existente hoy en día entre las ciudades de A Coruña y Ferrol. Con el lanzamiento de este proyecto, la Xunta de Galicia alcanzaría un importante paso en el desarrollo de las políticas ferroviarias a nivel interno. Una situación que permitiría mejorar la situación actual, ante la ausencia de un departamento dedicado expresamente a la red y transporte ferroviario en Galicia. Finalmente, como expresa M. D. Rodríguez Bugarín, este proyecto no se llevó a cabo debido a los problemas económicos de la empresa, a la cual se adjudicó el estudio para realizar su viabilidad legislativa y económica¹¹³.

Posteriormente, otro hito a destacar durante esta primera legislatura del presidente A. N. Feijóo, fue la posición de la Xunta de Galicia con respecto a una hipotética transferencia de la gestión ferroviaria. Esta demanda quedó recogida en uno de los debates del Parlamento de Galicia, concretamente, el 14 de junio del 2011. Este debate tiene su origen en una proposición no de ley presentada por el BNG. En el caso de aprobarse, se instaría al gobierno autonómico que iniciase las conversaciones con el ejecutivo central para la transferencia de los servicios interregionales. A semejanzas del proceso llevado a cabo por Cataluña meses antes. El portavoz del gobierno autonómico demostró la voluntad para llevar a cabo esta realidad.

¹¹³ Entrevista realizada el 06-03-2018

Señorías, lo primero que nos gustaría dejar constancia en este Diario de Sesiones es que estamos plenamente de acuerdo con que Galicia asuma la competencia de nuestros servicios de media distancia, pero siempre y cuando sea en las mismas condiciones que Cataluña.

Es decir, desde el grupo mayoritario de esta Cámara, estamos plenamente de acuerdo con que Galicia asuma las competencias en regulación, planificación, gestión, coordinación, inspección y servicio, y la potestad tarifadora de los servicios de media distancia, no de la infraestructura, señorías, al igual que lo hizo Cataluña. Y subrogar el contrato, igual que lo hizo Cataluña, con Renfe – Operadora.

Alejandro Gómez Alonso (diputado autonómico del PP 14-6-2011, Parlamento de Galicia)

Esta proposición no de ley fue aprobada por unanimidad. Sin embargo, el cambio político en el Gobierno Central, después de las elecciones generales de noviembre del 2011, provocó el teórico abandono de esta reivindicación. De llevarse a cabo finalmente esta hipotética transferencia, la Xunta de Galicia dispondría de mayores cotas de protagonismo en la gestión ferroviaria, especialmente en los denominados Media Distancia. No obstante, la posición del partido político en el Gobierno Autonómico en este momento merece ser resaltada. Como se ha comprobado en diferentes ocasiones, las reivindicaciones de la Xunta de Galicia dependen en su gran mayoría del ejecutivo central. En esta ocasión, es llamativo que el propio PP de Galicia, llegase a demandar las mismas competencias que fueron atribuidas a Cataluña durante este período. Especialmente, cuando esta última formación política fue una de las más críticas contra la reforma estatutaria de Cataluña en el 2006. Del mismo modo, durante el período de presidencia de A. Núñez Feijóo (2009-2022), la Xunta de Galicia no se ha beneficiado de ninguna transferencia de competencias. En relación a la cuestión sobre la cesión de la gerencia ferroviaria. El ministro de Fomento en aquel momento, José Blanco, planteó la posibilidad de iniciar un diálogo con la Xunta de Galicia a raíz de esta demanda.

En este sentido, señorías, estoy dispuesto, a abrir un diálogo sin límites con el Gobierno de Galicia, que puede llevar incluido, si así lo quiere el Gobierno de Galicia, la transferencia de los trenes interregionales, para que sea la Comunidad Autónoma de Galicia la que gestione este servicio de proximidad en términos parecidos a los que he hecho con el Gobierno de Cataluña. Por tanto, estoy dispuesto a abrir ese diálogo, a profundizar en ello y a que el Gobierno de Galicia asuma también su responsabilidad en un ámbito en el que, como usted sabe (en respuesta a Francisco Jorquera – BNG), las competencias son del Gobierno de Galicia.

José Blanco López (ministro de Fomento) 12-4-2011, Congreso de los Diputados

Como ya hemos analizado en anteriores capítulos, la administración autonómica nunca llegó a disponer de un departamento dedicado exclusivamente a este transporte. Simultáneamente, de personal especializado en el ferrocarril. Ante este motivo, se puede comprender la incorporación de M. D. Rodríguez Bugarín al organigrama de la *Consellería* de Política Territorial en el 2009. Esta situación se diferencia con respecto a Cataluña, donde ya disponía de una operadora pública (FGC), por lo que el traspaso de la gerencia debió de ser más factible. Además, es necesario tener en cuenta el contexto económico (crisis del 2008) donde la contratación pública de personal era muy reducida.

Este déficit de la Xunta de Galicia con relación a la planificación de políticas de movilidad y transporte colectivo sigue presente años después. Igualmente, como ya se ha evaluado, la *Dirección Xeral de Mobilidade* deriva parte de su trabajo a consultoras privadas externas de la administración. Los casos más destacados recientemente fueron la redacción de la *Estratexia Galega de Mobilidade* (en curso), el *Plan de Transporte Público* o un estudio sobre la viabilidad de la Salida Sur de Vigo. Este simplemente ha sido con el fin de presionar al Gobierno Central de su viabilidad.

El establecimiento de un núcleo de cercanías en Galicia era otro de los principales objetivos a evaluar por parte de los nuevos responsables autonómicos. Como ya hemos comprobado en anteriores apartados, la dos regiones urbanas de Galicia, Golfo Ártabro y las Rías Baixas, no disponen de la oferta de estos servicios. Los cercanías se caracterizan por un rango territorial interno en las áreas urbanas o metropolitanas, además de amplias frecuencias diarias, con mayor número durante las horas punta. Estos suelen responder a las altas tasas de movilidad, especialmente los movimientos pendulares. A mayores, los trenes metropolitanos o cercanías, suelen estar coordinados (horarios y tarifas) con otros medios de transporte colectivo.

A excepción del núcleo de cercanías del antiguo FEVE entre Ferrol y Ortigueira, solamente las relaciones ferroviarias entre Pontevedra y Vigo podrían aproximarse a esta concepción. La proximidad geográfica entre estos dos núcleos urbanos y el amplio número de frecuencias diarias, podría considerarse como tales. La catalogación de los servicios cercanías en Galicia siempre ha sido una reivindicación por parte del principal partido político de ideología nacionalista, el BNG, así como de otros importantes colectivos sociales (sindicatos ferroviarios, asociaciones ecologistas y plataformas defensoras del ferrocarril).

La cuestión relativa a estos servicios ferroviarios se encontraba recogida en el programa electoral del PP para las elecciones gallegas del 2009. Además de instaurar este modelo en las dos regiones urbanas, también se le añadía dos espacios más. Es así como se resaltaba esta promesa de actuación: “Proponemos la progresiva implantación de servicios de Cercanías por lo menos entre Tui-O Porriño-Vigo-Pontevedra; Santiago-Vilagarcía; A Coruña-Betanzos-Ferrol y Ourense-O Carballiño-Taboadela” (PP, 2009, p. 75).

Ante el modelo de implantación de los servicios de cercanías, existían dos caminos antagónicos que se llegaron a debatir en el Parlamento de Galicia. Por una parte, el propuesto por el BNG, que exigía la transferencia de las competencias para poder ofertar dichos servicios. Por el contrario, la postura oficial de la Xunta de Galicia, y consigo del PP, era bien diferente. Estos preferían exigir al Ministerio de Fomento la puesta en marcha de estos servicios para que posteriormente fueran transferidos al hipotético ente ferroviario. Este camino era idéntica a la que había planteado en la anterior legislatura el expresidente, Pérez Touriño (ver figura 74).

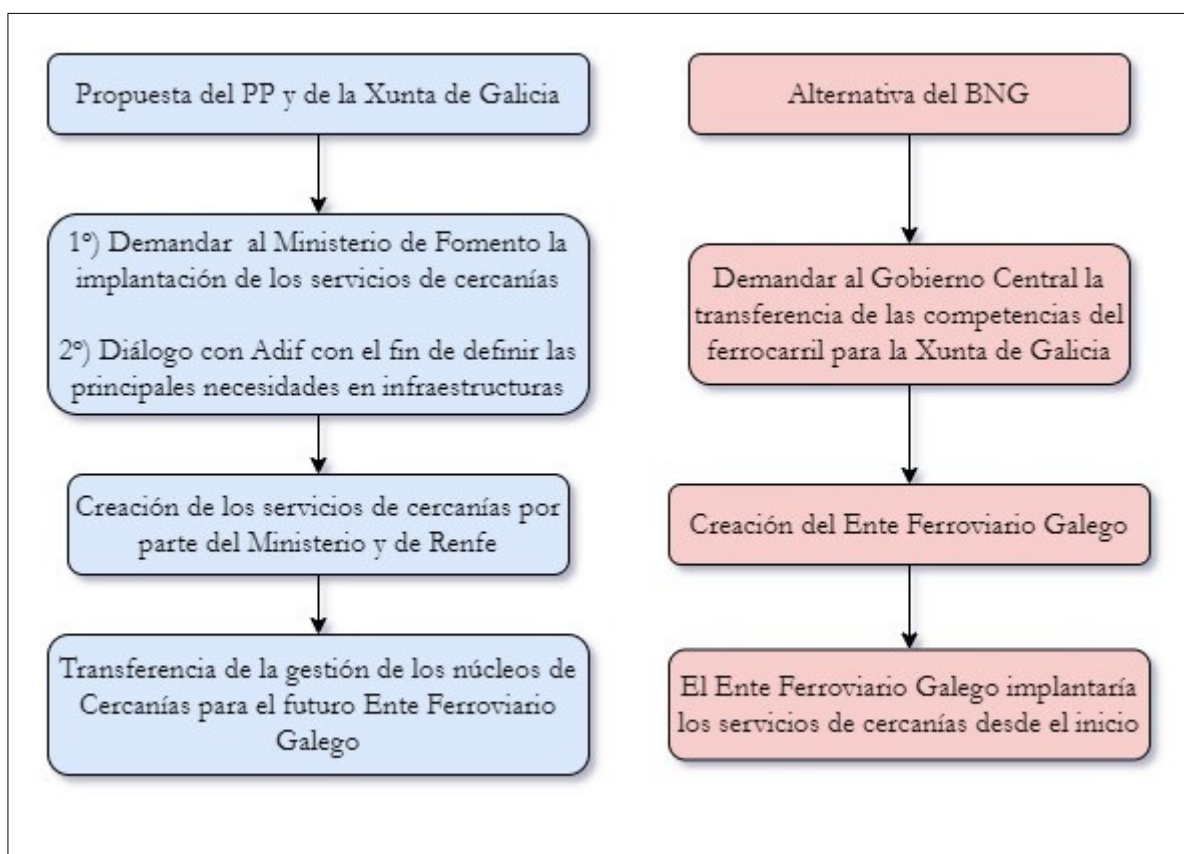


Figura 74 – Alternativas para la implantación de los cercanías en Galicia.

Elaboración propia

Los nacionalistas gallegos entendemos que la única vía de mantener la calidad y eficacia de este importante servicios públicos para los gallegos es el traspaso de competencias por parte del Estado a la Xunta, con el fin de crear un ente gestor de ese servicio de cercanías.

[...]

El BNG defiende ese inicio de negociaciones de la Xunta de Galicia con el Gobierno Central de esta transferencia, de los medios e infraestructuras ferroviarias para la creación de un servicio de cercanías gestionado por la Xunta.

[...]

La proposición no de ley que hace hoy el BNG es la siguiente: Instar al Gobierno de la Xunta de Galicia a que solicite del Gobierno del Estado los traspasos correspondientes para crear un ente público ferroviarios gallego que impulse una red de trenes de cercanías.

María Teresa Táboas Veleiro (diputada autonómica del BNG) 22-9-2009, Parlamento de Galicia

En este caso, la posición del BNG siempre ha sido el refuerzo del autogobierno. La propuesta era, abrir un diálogo con la administración central para conseguir la transferencia de las competencias ferroviarias, además de los medios necesarios. Una vez conseguido esto, sería la Xunta de Galicia quien llevaría a cabo el trabajo de implantarlos en el territorio.

Primero los paga el Ministerio de Fomento, los implanta el Ministerio de Fomento, y después se transfieren a las comunidades

Alejandro Gómez Alonso (diputado autonómico del PP) 22-9-2009, Parlamento de Galicia

El primer paso que tiene que dar el Ministerio de Fomento es implantar la Jefatura de Cercanías en Galicia, y el segundo paso que se tiene que dar es que el ADIF, junto con la Dirección General de Ferrocarriles, debe de definir las necesidades de electrificación, construcción de doble vía, creación de estaciones de transbordo y nuevos apeaderos; y después, posteriormente, transferir ese servicio al ente ferroviario gallego que va crear la Xunta de Galicia. [...] Una vez que se implante ese servicio, se traspasaría al ente gallego para que lo gestione, con las correspondientes partidas económicas.

Alejandro Gómez Alonso (diputado autonómico del PP) 23-9-2009, Parlamento de Galicia

Por el contrario, la posición del gobierno autonómico era diferente. Igualmente, el primer paso sería abrir un diálogo con el Ministerio de Fomento, pero en este caso, con el fin de exigirle la puesta en marcha de los servicios de cercanías. Luego, una vez instaurados, a semejanza de otras áreas metropolitanas de España, la gestión de estos pasaría a la Xunta de Galicia.

La postura oficial por parte de la Xunta de Galicia a favor de la implantación de los servicios de cercanías continuó varios años después. Mismo con negociaciones con la operadora ferroviaria Renfe para la creación de esta área en las regiones urbanas¹¹⁴. Un hecho que tuvo como hito más destacado, el nombramiento de un gerente de Cercanías para Galicia en el 2013, a pesar de que nunca se llegaron a ofertar¹¹⁵. En las legislaturas autonómicas posteriores, el debate sobre las cercanías de Galicia desapareció por parte del ejecutivo autonómico. Solamente las fuerzas políticas de la oposición han llevado esta necesidad al Parlamento de Galicia. Más adelante, nos centraremos con mayor detalle en la situación actual en relación a esta tipología ferroviaria.

Por contrapartida, con relación a la posición bipolar con respecto al ferrocarril durante esta primera legislatura, nos referimos al fin del convenio con Renfe. Este acuerdo de la Xunta con la operadora ferroviaria estuvo vigente hasta finales del 2010. Dentro de un contexto económico global de recesión, el nuevo gobierno de Feijóo anunciaba el fin de las subvenciones a Renfe. No obstante, estos servicios comerciales continuaron en circulación hasta el 2013. Agustín Hernández detalla los principales motivos que llevaron a su *Consellería* a finalizar dichos pagos:

Desde una perspectiva de lo que era coste – beneficio, era algo insostenible [...] La realidad es que hacías la división entre coste del servicio y número de usuarios, y considerabas que era mejor que el usuario cuando tuviera necesidad de ir a Ourense capital, solicitase un taxi, mandar un taxi desde Ourense, que lo llevara al destino y después regresase con el a su residencia. Era más barato que pagar a Renfe la continuidad de los servicios.

[...]

También es cierto que es algo que muestra una falta de organización de los diferentes niveles de la administración. Se daba la circunstancia de que la Xunta financiaba el

114 Xunta de Galicia, 21-03-2012

115 Xunta de Galicia, 27-03-2013

transporte deficitario de Renfe, pero la Xunta no tenía competencias en esa materia. Lo lógico es que aquel que ostenta las competencias articule las herramientas para actuar en el ámbito de esas competencias. La administración central del Ministerio competente, debería de financiar aquellos recorrido que no tenían masa crítica para justificar la rentabilidad mínima, y lo que es, por razones sociales o de índole de cohesión territorial, justifican el mantenimiento de esas conexiones, pero no acontecía eso.

Renfe decía que desde una perspectiva empresarial, ellos no podían hacer frente a esos costes de trayecto, el Ministerio decía que eso no era problema de ellos, y claro, la Xunta de Galicia como administración intermedia tenía dos posibilidades. O mirar para el otro lado, protestar, o bueno, antes que una persona quede sin conexión con la capital de provincia, pues nosotros hacemos una contribución. Pero claro, eso es insostenible. Eso lleva a que exista un deterioro de la red, de la gestión del material móvil. Renfe no utilizaba material nuevo, si no que era un material anticuado. Al final era un tema que tuvimos que cortar.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

Para M. D. Rodríguez Bugarín¹¹⁶, *director xeral de Mobilidade* bajo el mandato de Agustín Hernández, son varias las cuestiones principales que hay que tener en cuenta en el fin de este convenio con Renfe. En primer lugar, el contexto económico donde imperaba la austeridad y la reducción del déficit público. Luego, el estado de la mayor parte de las infraestructuras ferroviarias de Galicia, con unos trazados propios de finales del siglo XIX, no ayudaban al establecimiento de servicios competitivos y atractivos, de ahí los resultados negativos de Renfe. Ante esto, el papel de la Xunta era solamente compensar por los servicios más deficitarios. Desde su punto de vista, además, consideraba que a Renfe le interesaba en gran medida estos pagos ya que era la administración autonómica quien asumía sus déficits comerciales.

Con el fin de las subvenciones para los servicios más deficitarios, la Xunta de Galicia dejaba de llevar a cabo una política pasiva o desde una posición secundaria con respecto al ferrocarril. Un hecho que continúa hasta la actualidad, donde como ya hemos comprobado, el papel hoy en día se resume en una continua reivindicación de la llegada de la alta velocidad desde la Meseta, además de un seguimiento de los servicios ofertados en la comunidad. Sin embargo, esta situación pudo haber sido diferente de haberse llevado a cabo el ente ferroviario gallego.

Por último, con respecto al período del I Gobierno de Feijóo (2009-2012) es necesario destacar dos cuestiones importantes sobre la ordenación del territorio, y de por sí, con los transportes. En consecuencia, el ferrocarril estaría presente. En primer lugar, uno de los primeros documentos aprobados tras el cambio en el gobierno gallego. Este es el denominado Plan Move 2009 – 2015 (Xunta, 2009). Este se trataba del documento estrella en materia de infraestructuras del transporte por parte del nuevo gobierno. En segundo lugar, la aprobación, tras más de una década de elaboración y debate, de las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (DOT, en adelante) en el 2011.

116 Entrevista realizada el 06-03-2018

En lo que se refiere al Plan Move¹¹⁷ 2009-2015, a pesar de ser conocido como un documento cuyo objetivo era la mejora de la movilidad y la accesibilidad, únicamente se trataba de un catálogo de intervenciones en la red viaria. Aún así, entre las líneas básicas del Plan Move, nos encontramos con referencias a la movilidad sostenible y el aumento de la accesibilidad. No obstante, más adelante, en sus objetivos, se hacían referencias contradictorias con respecto a las líneas básicas mencionadas. Uno de estos era garantizar que el 80% de la población se situase a menos de 10 minutos de una Vía de Altas Prestaciones¹¹⁸. Del mismo modo que la expansión de la alta velocidad ferroviaria en España ha sido una meta política (Bel, 2010; Cruz Villalón, 2017), el Plan Move se asemejaba en gran medida en esta cuestión irracional. Es decir, conseguir la igualdad de la población mediante la dotación de infraestructuras de transporte. Más adelante, se hacen referencias al fomento del empleo de sistemas de transporte alternativos al vehículo privado. Para esto se llevarían a cabo espacios de estacionamiento disuasorios y la delimitación de itinerarios peatonales y ciclistas. Ante esto, la Xunta de Galicia también llegaría a elaborar sendos documentos, pero con una implantación muy reducida en el territorio.

Las DOT de Galicia fueron aprobadas en el 2011 tras más de una década de debate sobre sus objetivos y recomendaciones. A pesar de su largo recorrido hasta su definitiva confirmación, podemos considerar a las DOT como el principal documento de ordenación territorial a escala autonómica. Las consideraciones que se recogen en este documento deben de servir de coordinación superior para la puesta en marcha de las diferentes políticas sectoriales que afectan a Galicia. En este caso, pueden ser las urbanísticas, industria, transporte o también de protección del paisaje.

Dentro del modelo territorial propuesto por las DOT, se recogen las infraestructuras de transportes que deben de canalizar las relaciones entre los diferentes elementos del sistema urbano. De manera contraria a uno de sus principales objetivos, la búsqueda de un desarrollo sostenible, las DOT remarcaban una enorme importancia a la red de vías de altas prestaciones (autovías, autopistas o corredores). Por lo que la articulación de la mayor parte de los núcleos urbanos de Galicia se haría mediante el vehículo privado. Con respecto al ferrocarril, este quedaba relegado a dos escalas o modelos principalmente. Estos, como ya hemos comprobado en diversas ocasiones, coinciden con el discurso predominante de los diferentes responsables políticos desde la década de los 1980. Por una parte, el metropolitano y en segundo lugar, la alta velocidad.

En las DOT del 2011 se establecía, como una determinación orientativa, la potenciación de servicios ferroviarios interiores en las dos regiones urbanas de Galicia, A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra. También se citaba el espacio policéntrico de A Mariña Lucense. A mayores en relación con las dos regiones urbanas, las DOT no solo veía el tren metropolitano o de cercanías como una solución para las continuas retenciones en estos espacios, también como una herramienta importante en el futuro desarrollo urbanístico. Así lo recoge el documento:

La orientación de los futuros desarrollos urbanos debe realizarse en función de lograr la máxima accesibilidad a los sistemas de transporte ferroviario supramunicipales (ligeros y de proximidad) como elementos básicos de movilidad

117 Plan de Movilidad e Ordenación Viaria Estratéxica.

118 Ver anexo - 5

metropolitana, otorgando accesibilidad a elementos claves de la estructura urbana (DOG, 2011, p. 229).

De esta manera, se procuraría que el hipotético crecimiento urbano en las regiones urbanas fuese canalizado por medios de transporte colectivo, y no como ha sido décadas pasadas en Galicia, mediante el vehículo privado. Otra cuestión que se destacaba con respecto a este modelo ferroviario era la necesidad de la integración transversal de políticas tarifarias entre los diversos medios (urbanos y supra-locales).

Una de las principales diferencias en la evolución del contenido y propuestas definitivas de las DOT es la sugerencia de dotación de nuevas líneas ferroviarias. Mientras que en las aprobadas en el 2011 no se recogía esta propuesta y solamente se plasmaba la planificación de la alta velocidad por parte del Gobierno Estatal. La versión preliminar del 2004 abría la posibilidad para la dotación de sistemas de trenes ligeros / tranvías en espacios costeros (Xunta, 2004). En especial, las Rías Baixas (Muros-Noia, Arousa, Pontevedra y Vigo). El fin principal de estas nuevas infraestructuras sería la conexión de los diversos núcleos urbanos con los sistemas de transporte metropolitano de las ciudades.

Sobre la alta velocidad, a esta se le daba igualmente una gran importancia, ya que no solo permitiría establecer nuevas relaciones con el exterior, véase Madrid o Porto-Lisboa, también la conexión entre las principales ciudades de Galicia de manera rápida (ver figura 75). Esto coincidía en parte con el documento provisional del 2004 (Xunta, 2004) donde se refería a Galicia como una *Cidade Única* gracias a los nuevos servicios e infraestructuras de transporte.

Asimismo, ante la preferencia de establecer una red entre las principales ciudades, las estaciones ferroviarias de estos núcleos pasarían a disponer de una situación estratégica. De esta manera, se procuraban que obtuvieran una posición estratégica dual, tanto en la movilidad mediante la intermodalidad como en el urbanismo de las ciudades, con la creación de una nueva centralidad comercial y de servicios, una dualidad funcional ya resumida por Bertolini y Spit (1998).

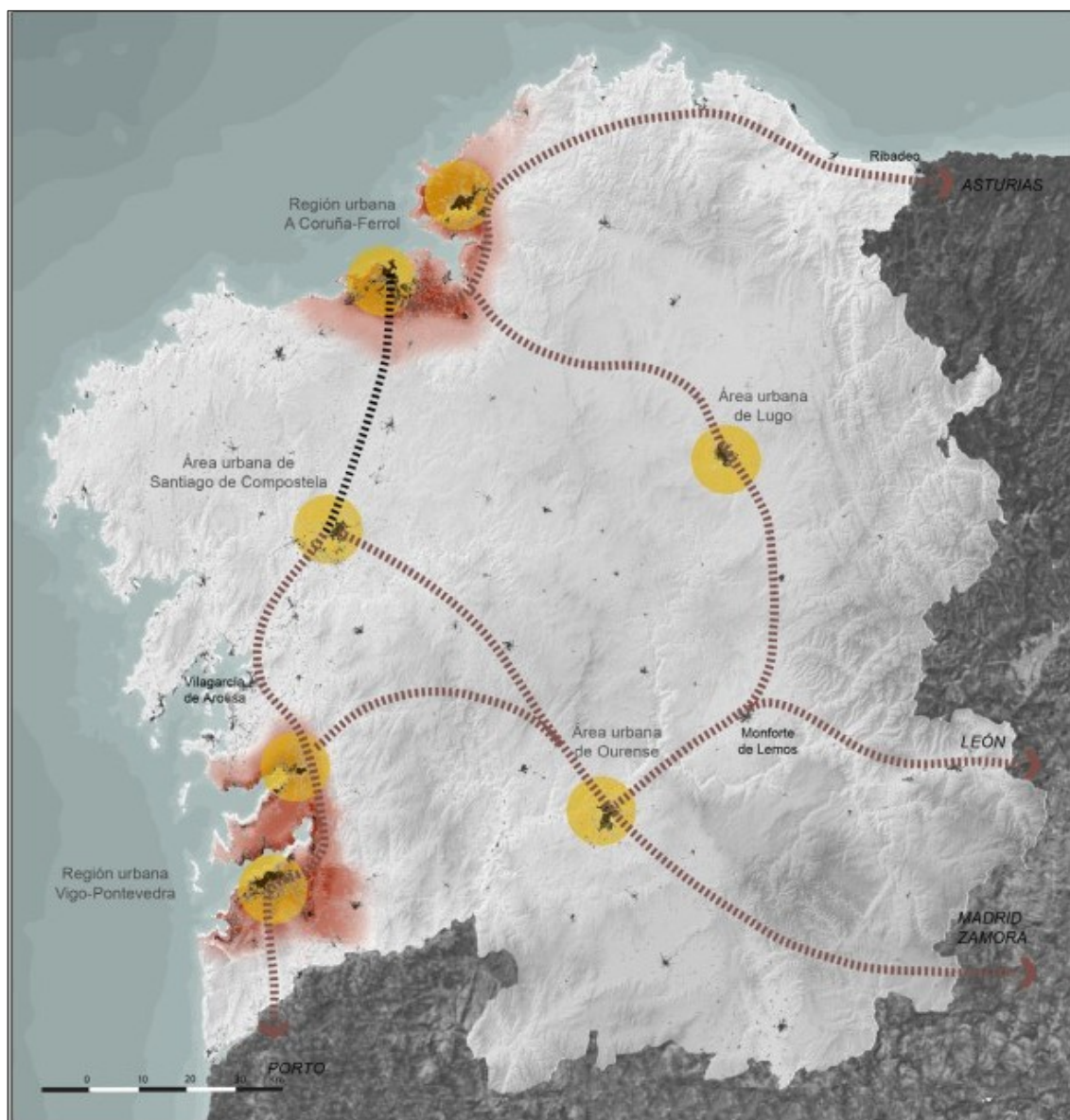


Figura 75 – Escenario de las DOT en relación a la alta velocidad ferroviaria.

Extraído de: DOT – Xunta de Galicia 2011

En la imagen superior, se representa el futuro escenario de Galicia con respecto a los diferentes proyectos de alta velocidad. De este modo, las dos regiones urbanas y las diversas áreas urbanas, estarían en su totalidad conectadas por la nueva infraestructura. En esta situación, la Xunta de Galicia asumía la planificación estratégica en materia ferroviaria propuesta por la Administración Central. A partir de esta, se desarrollarían las medidas y directrices de la ordenación territorial y el urbanismo en Galicia.

9.4. Etapa IV. 2012-Actualidad. La crisis económica y la llegada de la Alta Velocidad a Galicia.

El estallido de la crisis a nivel global entre el 2007 y 2008 provocó una severa recesión económica en la mayoría de los estados occidentales. Especialmente en el conjunto de países del sur europeo (España, Grecia, Italia y Portugal. Además de Irlanda). Las altas tasas de crecimiento económico que vivía España, en gran parte basadas en la burbuja inmobiliaria y la promoción de grandes infraestructuras, dieron paso a varios trimestres consecutivos con porcentajes importantes de decrecimiento.

Entre las principales consecuencias durante este período en España, nos encontramos con las cifras relativas al desempleo dentro de la sociedad, 25% de tasa de paro y más de 6 millones de desempleados (INE, 2021). Asimismo, la intervención de la administración central en el sector bancario mediante un rescate bancario. De una manera semejante, algunas CCAA llegaron a demandar ayuda al fondo de rescate central para hacer frente a sus gastos corrientes. Con respecto a los principales pilares del estado del bienestar (sanidad, educación y pensiones), estas también sufrieron un considerable recorte presupuestario, principalmente con la llegada del Partido Popular al Gobierno Central a partir del 2011.

La coyuntura económica también afectó a las principales infraestructuras y servicios de transporte. Como hemos comprobado en el anterior capítulo, en las principales ciudades de Galicia resultó en la paralización y posterior abandono de la puesta en marcha de redes de metro-ligero/tranvía. Aun así, durante los primeros años de Agustín Hernández como *conselleiro* en la Xunta de Galicia, se llegaron a realizar los estudios iniciales para la implantación de estos en A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo.

El nuevo período marcado por la austeridad económica también afectó de manera directa a la gobernanza del ferrocarril. Tanto en el campo de las infraestructuras, es decir, cancelaciones de proyectos o retrasos en la finalización de estos; como en la comercialización de los servicios ferroviarios. La necesidad de reducir el gasto público con el fin de cumplir con los objetivos de déficit económico marcados desde la Unión Europea, provocó la restructuración de numerosas frecuencias. Principalmente en los servicios comerciales regionales o de media distancia.

Por el contrario, el rumbo establecido en el 2000 a favor de la expansión de la alta velocidad no se debatió en gran medida por parte del nuevo ejecutivo. Ante esto, durante la década de los 2010, parte de la sociedad española comenzó a cuestionar el desarrollo de las políticas ferroviarias. Igualmente, se acrecentó una bipolaridad entre los defensores del tren convencional y los promotores del tren de alta velocidad.

A partir del año 2011, en particular, creo que el ferrocarril es otro de los grandes olvidados. Se concentraron los esfuerzos del Ministerio de Fomento en las rutas de alta velocidad y el ferrocarril tradicional quedó prácticamente abandonado.

La antigua responsable de Política Territorial en la Xunta de Galicia establece el 2011 (cambio de gobierno central) como un momento clave en la prioridad de las políticas ferroviarias a nivel estatal. Sin embargo, como ya se ha comprobado en el anterior apartado, durante los últimos meses de José Blanco a cargo del Ministerio de Fomento, se comenzaba a debatir sobre la rentabilidad económica y social de gran parte de los servicios ferroviarios.

Xunta		Año	Estado	
VII Elecciones Parlamento - Presidente electo: Alberto Núñez Feijóo (PP)	VIII Legislatura	2012	X Legislatura	Comicios generales: Sin acuerdo. Mariano Rajoy, presidente en funciones
		2013		
		2014		
		2015		
VIII Elecciones Parlamento - Presidente electo: Alberto Núñez Feijóo (PP)	VIII Legislatura	2016	XI	Comicios generales: Presidente electo: Mariano Rajoy (PP)
		2017	XIII Legislatura	Moción de censura: Presidente electo: Pedro Sánchez (PSOE)
		2018		
		2019		
IX Elecciones Parlamento - Presidente electo: Alberto Núñez Feijóo (PP)	VIII Legislatura	2020	XIV Legislatura	Comicios generales (Abril, 2019): Sin acuerdo. Pedro Sánchez, en funciones
		2021		Repetición de comicios (Noviembre, 2019). Presidente electo: Pedro Sánchez (PSOE)
		2021		Acuerdo de gobierno con Unidas Podemos

PP: Partido Popular
 PSOE: Partido Socialista Obrero Español

Figura 76 – Evolución política entre la Xunta de Galicia y Estado entre 2012 y 2021.

Elaboración propia.

Por último, otro de los campos ferroviarios, afectado directamente por la crisis económica, fueron los nuevos complejos intermodales de los núcleos urbanos. Para M. D. Rodríguez Bugarín¹¹⁹, una de las principales deficiencias en la planificación de las nuevas estaciones urbanas fue otorgar una mayor importancia al diseño estético que a la propia funcionalidad de los nodos de transportes. En algunos casos, llevaban la firma de reputados arquitectos extranjeros (Thom Mayne en Vigo o Norman Foster en Ourense). En el caso de A Coruña, el proyecto original ganador fue el propuesto por César Portela. Uno de los arquitectos gallegos con mayor reputación en la actualidad.

Además, hay que tener en cuenta que una importante porcentaje de la financiación provenía de los cambios de usos de suelos de las inmediaciones de las estaciones centrales (Bellet y Gutiérrez, 2011). El estallido de la burbuja inmobiliaria paralizó todas estas operaciones de gran magnitud. Esto obligó a tomar partido por medidas más austeras, pero igualmente funcionales

119 Entrevista realizada el 06-03-2018

desde el punto de vista de la gobernanza de los transportes. El caso más destacado es en la ciudad de Ourense. El proyecto original preveía el soterramiento de las vías en la actual estación ferroviaria, y consigo, la permeabilidad del tejido urbano en el norteño barrio de Ponte. Sin embargo, las dificultades económicas provocaron un cambio hacia medidas menos costosas. Una mudanza que originó una serie de concentraciones sociales (principios del 2020) con el fin de retomar las medidas arquitectónicas originales e igualmente, el establecimiento de una estación intermodal de mayores características.

En lo que se refiere a las principales características de este último período (2012 – 2012) a analizar, es la diferencia del desarrollo político entre las dos principales administraciones (ver figura 76). Por una parte, la Xunta de Galicia tiene como mayor singularidad, la continuidad estable de su gobierno y presidencia. Por el contrario, la legislatura política en el Congreso de los Diputados, entre el 2011 y el 2015, fue la última donde se presenció una mayoría absoluta conseguir por un único partido político. A partir de este último año, se produjo una serie de mudanzas continuas, así como el fin del bipartidismo político predominante en España en las últimas décadas.

9.4.1. La presidencia de Mariano Rajoy (2011-2018)

Después de 7 años como presidente del Gobierno Central, José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE) anunciaba un adelanto de las elecciones generales en su segunda legislatura en el poder. Esto era debido principalmente a la fuerte contestación social durante los primeros años de la crisis económica (surgimiento del movimiento Indignados – 15M) y la presión por parte de las autoridades europeas para realizar las medidas oportunas a favor de la austeridad (modificación del artículo 135 de la Constitución de España). Igualmente, el propio J.L. Rodríguez Zapatero comunicó su intención de no presentarse como candidato a la presidencia.

De esta manera, en sus terceras elecciones consecutivas como candidato a la presidencia por parte del PP, Mariano Rajoy obtendría una victoria por mayoría absoluta (186 diputados de 350). Como ya hemos resumido anteriormente, su primera legislatura política (2011 – 2015) estuvo caracterizada principalmente por los recortes en prestaciones sociales y la incertidumbre permanente de un rescate económico semejante al que se había producido en Grecia o Portugal.

A diferencia de esta primera legislatura, los siguientes años se caracterizaron por la inestabilidad política en el Congreso de los Diputados de Madrid. Una clara diferencia con respecto a la Xunta de Galicia, donde impera la estabilidad tras las sucesivas mayorías absolutas del, hasta recientemente, presidente autonómico, A. Núñez Feijóo¹²⁰. La pérdida de la mayoría absoluta del PP en las elecciones generales de diciembre del 2015, obligaba a los dos principales partidos políticos de ámbito estatal (PP y PSOE) a llegar a acuerdos con diversas formaciones para intentar llegar al poder. Tanto estatales (Podemos y Ciudadanos) como soberanistas/independentistas.

No obstante, la falta de acuerdos en un primer momento propició la repetición de las elecciones 6 meses después. Al igual que en las anteriores, los resultados en junio del 2016 fueron

¹²⁰ El 29 de abril del 2022, A. Núñez Feijóo presentó su dimisión como presidente autonómico para convertirse en el máximo responsable del PP a escala estatal, y consigo, candidato a la presidencia en el 2023.

de nuevo semejantes. La diferencia en este nuevo episodio fue la abstención de la mayor parte de los diputados del PSOE en la sesión de proclamación del presidente del gobierno central. De este modo, Mariano Rajoy accedería de nuevo de manera fija al cargo presidencial, pero gracias a una mayoría simple en el Congreso de los Diputados. Un cargo que conservó hasta junio del 2018. Tras la sentencia de un nuevo escándalo de corrupción en el PP, unido a un cambio en el poder interno del PSOE¹²¹. Una moción de censura presentada por los socialistas y apoyada por diversos partidos políticos, tanto de la izquierda estatal como del nacionalismo periférico (País Vasco y Cataluña) ocasionó la substitución del Gobierno Central. Tras esta acción, Pedro Sánchez (PSOE) se convertiría en el nuevo presidente de España.

La mudanza política en el Gobierno Central en el 2011 supuso 7 años de mayor entendimiento político entre Madrid y Santiago de Compostela, debido principalmente a la coincidencia de partido político en ambos ejecutivos. Como veremos a lo largo de este apartado, las diferentes acciones propuestas desde el Ministerio de Fomento eran asumidas sin demasiada crítica por parte de la Xunta de Galicia. En especial, los atrasos para la finalización de las dos principales actuaciones ferroviarias, el tramo del Eje Atlántico A Coruña-Vigo y el acceso desde la Meseta. Sin embargo, la pérdida de la mayoría en el Congreso de los Diputados por parte del PP en las elecciones generales del 2015 y la consiguiente inestabilidad política, con repeticiones de comicios, provocó cierto nerviosismo en la Xunta de Galicia. Del mismo modo, el discurso de la administración autonómica cambió por completo con la llegada del PSOE a la Moncloa¹²² en el 2018.

Como nueva ministra de Fomento durante los primeros cuatro años, accedía al cargo Ana Pastor. A pesar de su lugar de nacimiento en la provincia de Zamora, gran parte de su vida la ha desarrollado en Galicia. Además, siempre ha sido escogida diputada al Congreso por la provincia de Pontevedra. De ahí que se le suela denominar como una ministra gallega. Posteriormente, desde el 2016 hasta el cambio de gobierno en el 2018, el nuevo responsable de Fomento sería el cántabro, Íñigo de la Serna.

Centrándonos de nuevo en la figura de Ana Pastor, entre sus principales desafíos dentro de la cartera de Fomento se encontraba la gestión de la gran deuda contraída en la construcción de infraestructuras de transporte. No obstante, al mismo tiempo, la finalización de varios ejes, entre ellos, la conexión con Galicia. Así transmitía sus principales medidas en su primera comparecencia en la Comisión de Fomento.

Lo de hoy no es una primera comparecencia cualquiera, no es una comparecencia más de comienzo de legislatura. Es la comparecencia sobre la política del Ministerio de Fomento que tiene lugar en unas circunstancias extraordinariamente complicadas para la economía de nuestro país.

[...]

Señorías, en ferrocarriles la situación es bien preocupante. Para poder llevar a término todas las actuaciones de ferrocarril que están iniciadas y no pagadas necesitamos 28.115 millones de euros. A esto hay que añadir que ADIF, tiene una deuda de 14.600 millones de euros, de los que 12.900 son endeudamiento a largo

121 Retorno de Pedro Sánchez a la Secretaría General del PSOE después de su marcha por diferencias internas en relación a la investidura del presidente del gobierno en el 2016.

122 Palacio de la Moncloa (Madrid), residencia oficial del presidente del Gobierno de España y lugar de celebración de los Consejos de Ministros.

plazo y 1.700 a corto. Para que se hagan una idea, en los últimos años, de los 4.000 millones de inversión que se realizan, 2.000 millones procedían del endeudamiento. Se ha transformado un modelo de crecimiento que inicialmente estaba basado en la generación de recursos propios y aportaciones del Estado en un modelo basado en el endeudamiento.

[...]

El tiempo de las obras faraónicas ha terminado, el de los convenios sin dinero también ha terminado, se han acabado las autovías sin tráfico o las terminales sin pasajeros, no nos lo podemos permitir. Buscaremos la forma de hacer sostenible cada nueva infraestructura y, sobre todo, pondremos en marcha los instrumentos para que esas decisiones equivocadas con un amplio impacto en la sociedad no vuelva a ocurrir.

Ana María Pastor Julián (ministra de Fomento) 9-2-2012, Congreso de los Diputados

A pesar de estos primeros anuncios relativos a la deficiente situación económica y la enorme deuda contraída, la propia ministra se disponía a continuar con los proyectos originales de expansión de la alta velocidad.

En primer lugar, completar la red de alta velocidad para que todos los ciudadanos tengan acceso a unos servicios de transporte similares, de forma especial en aquellas comunidades autónomas que no cuenta – que no contamos todavía – con la conexión de alta velocidad. En segundo lugar, la mejora de la red convencional con el fin de garantizar la vertebración territorial de nuestra nación; pero la vertebración, es para todos. En tercer lugar, incrementar la calidad del servicio de cercanías, y, en cuarto lugar, homogeneizar nuestro tejido ferroviario. La apuesta por el ancho europeo es irrenunciable.

[...]

Para finalizar las actuaciones en marcha y abordar las nuevas necesidades en alta velocidad, desarrollaremos las siguientes actuaciones por un importe de más de 25.000 millones de euros. [...] En primer lugar, Madrid – Galicia, que es Olmedo-Zamora-Ourense-Vigo, incluida la Variante de Cerdedo, donde la inversión pendiente es de 8.517 millones de euros

Ana María Pastor Julián (ministra de Fomento) 9-2-2012, Congreso de los Diputados

A mayores del acceso de alta velocidad, también resaltó la necesidad de finalizar el Eje Atlántico entre Vigo y A Coruña, además de la conexión entre Ourense y Lugo. Sin embargo, esta última como un objetivo secundario. Por último, en referencia a Galicia, Ana Pastor habló de la posibilidad de la puesta en marcha de una gerencia de cercanías en colaboración con la Xunta de Galicia. Esto se trataba de una cuestión que se asemejaba a las demandas del gobierno gallego sobre esta tipología de servicios metropolitanos.

Galicia, donde potenciaremos la red ferroviaria convencional para su aprovechamiento para los servicios ferroviarios de proximidad y el transporte de mercancías. Para ellos crearemos una gerencia de cercanías de Galicia, cuyo fin no es otro que coordinar estas actuaciones. ¿Por qué, señorías? Porque si alguien conoce las cercanías es la propia comunidad autónoma, son las administraciones locales.

[...]

Estamos dispuestos a que en Galicia avancemos en materia de cercanías y para ello un primer paso a mi juicio, sería la creación de una gerencia de cercanías que en

colaboración con la Xunta de Galicia de los primeros pasos tendentes a la implantación de estos servicios, que no tenemos porque hay que redefinirlos o mejor dicho, definirlos

Ana María Pastor Julián (ministra de Fomento) 9-2-2012, Congreso de los Diputados

El cambio político en el Gobierno Central fue reconocido meses después por la Xunta de Galicia como una oportunidad para avanzar de manera firme con las obras de las LAV. Como ya hemos resumido anteriormente, esto era debido esencialmente a la equidad de colores políticos en ambas administraciones.

Afortunadamente, con la nueva legislatura a nivel nacional se constata una mayor voluntad de diálogo y también de colaboración por parte del Ejecutivo del Estado no solo a la hora de informar sino también a la hora de impulsar desde el primer momento, desde el minuto cero, unas actuaciones vitales para conseguir la ansiada modernización del ferrocarril en Galicia.

[...]

Nosotros no tenemos como Gobierno ninguna duda de que el Gobierno de España, el actual Gobierno apoyado por el Partido Popular, va a romper con la historia de los incumplimiento de datas de compromisos de la alta velocidad de Galicia

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Política Territorial) 13-3-2013, Parlamento de Galicia

No obstante, a pesar de la voluntad por el desarrollo de la llegada de la alta velocidad a Galicia. La situación que se había encontrado la nueva ministra de Fomento, unido al contexto económico, no era la más adecuada para el cumplimiento de los plazos acordados en la anterior legislatura.

En la alta velocidad a Galicia, cuando llegué al Gobierno el día 23 de diciembre (2011), se habían invertido y pagado - que es lo importante - 485 millones de euros, lo que significa un 5,4% del total del AVE a Galicia, desde Olmedo (Valladolid) a Galicia. [...] Por eso, desde que llegamos al Gobierno ese día 23 de diciembre hemos adjudicado 1.745 millones de euros

Ana María Pastor Julián (ministra de Fomento) 12-9-2012, Congreso de los Diputados

Este esfuerzo inversor ya había sido notificado varios meses antes por el presidente de Adif en la presentación de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2012.

Los criterios que actualmente determinan la planificación pública de inversiones, y en los que ADIF se ha basado para la elaboración de los presupuestos para 2012, son los de austeridad, rigor, eficiencia y rentabilidad económica y social. Las circunstancias extraordinariamente complicadas de nuestra economía nos exigen tomar decisiones consensuadas y coordinadas.

[...]

En concreto para el tramo Olmedo-Lubián-Ourense se han presupuestado 821,3 millones de euros, inversión que supone la conexión de alta velocidad de Galicia con

el resto de la red de alta velocidad. En cuanto al Eje Atlántico se han presupuestado 312,5 millones de euros, que cierra por el norte la conexión de Galicia.

Enrique Verdaguer Puig (presidente de Adif) 17-4-2012, Congreso de los Diputados

Como explica el exdirigente de Adif, los presupuestos estaban condicionados por el contexto económico de aquel momento. Sin embargo, el montante previsto para Galicia era muy superior a lo que se había ejecutado hasta el momento. Ante esto, es necesario tener en cuenta la diferencia entre lo proyectado en los Presupuestos Generales de cada año, por lo que finalmente se ejecuta. Esta importante revisión para la nueva línea entre Galicia y la Meseta no fue del agrado de otras formaciones políticas. Así, como durante la etapa de José Blanco como ministro de Fomento, ya se produjeron ciertas discrepancias con la construcción de la alta velocidad a Galicia. En este momento, las diferencias y críticas por parte de la oposición política eran más directas. De nuevo, desde Cataluña se cuestionaba la planificación presupuestaria.

Se toma una decisión política, me parece comprensible. Se va a destinar 1.000 millones más a la inversión en Galicia -repito, cosa de la que me alegro-, pero si se suma hay que restar, sobre todo cuando no hay recursos. Esto supone automáticamente el retraso de obras muy importantes, creo que no solo para Cataluña -también para Cataluña evidentemente- sino incluso más importante para Valencia, Murcia, Almería, Andalucía en general, para toda España, para el centro de España, para Aragón, etcétera.

Pere Macias i Arau (diputado de CiU) 17-4-2012, Congreso de los Diputados

A modo de respuesta en esta misma sesión, Celso Delgado, presidente de la Comisión de Fomento en aquella legislatura, invocó el derecho de Galicia a disponer de la alta velocidad. Del mismo modo que disfrutaban otras CCAA, como es el caso de Cataluña.

Yo le voy a felicitar a usted, porque usted tiene hoy para viajar de Madrid a Barcelona, hoy mismo, veintiocho trenes, de los cuales veintisiete son AVE, y nosotros, los gallegos, a día de hoy, tenemos un tren diurno y dos nocturnos y, en el mejor de los casos, siete, ocho y diez horas de viaje. Aspiramos, simplemente, a tener lo mismo de lo que usted ya disfruta. Yo me alegro por usted; debía alegrarse usted también por los demás.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP) 17-4-2012, Congreso de los Diputados

Simultáneamente, Celso Delgado ofreció una visión mayor sobre los ataques que ponían en duda la llegada de la alta velocidad a Galicia.

Una de las grandes batallas que tuvimos, siempre fue que Galicia existiera desde el punto de vista ferroviario, porque los catalanes y otras fuerzas políticas estaban absolutamente en contra de tanta inversión en Galicia. Esto era real. Eran presiones políticas. Decían que para atender a dos millones y algo de personas, hacer esos gastos era una barbaridad

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

Unos meses antes, el diputado del BNG, Francisco Jorquera, también había defendido la inversión en este proyecto. No obstante, al mismo tiempo reconocía que la formación nacionalista nunca había sido una gran partidaria del modelo único de alta velocidad impuesto desde el 2000.

El BNG considera discutible la apuesta que se hizo en su momento por la alta velocidad ferroviaria. [...] Nosotros considerábamos que modernizar la red ferroviaria preexistente, duplicando vía, completando la electrificación, corrigiendo trazados, hubiese disponer de una infraestructura apta para lo que en aquel entonces se llamaban servicios de velocidad alta de media distancia. [...] Sin embargo, una vez que se apostó por ese diseño (alta velocidad), consideramos indispensable que Galicia esté también conectada por alta velocidad, pues de lo contrario se acentuaría nuestra condición de periferia económica y se consolidaría en el Estado español un mapa ferroviario de dos velocidades.

Francisco Xesús Jorquera Caselas (diputado del BNG) 9-2-2012, Congreso de los Diputados

Como se comprueba en las palabras del diputado nacionalista, a pesar del rechazo inicial al modelo de alta velocidad, finalmente se optaba por su defensa como un bien necesario para evitar mayores diferencias territoriales. Igualmente, esta posición más pragmática del BNG sobre el ferrocarril también era reconocida por otro exdiputado nacionalista, Francisco Rodríguez.

Tenías que luchar para se hicieran las cosas, pero ya sin decir que tipo de modelo. Eso era ya abrir de nuevo el debate. Hacer lo que quisieran y hacerlo en los tiempos. Tenías que agarrarte a lo que ellos presentaban.

Francisco Rodríguez Sánchez (diputado del BNG en el Parlamento de Galicia 1993-1996 y Congreso de los Diputados 1996-2008). Entrevista realizada el 27-03-2018

En este caso, como explica Francisco Rodríguez, lo más importante era que la Administración Central cumpliera con los plazos acordados. El modelo ferroviario defendido por el BNG en su idea original no entraba en los planes del Ministerio de Fomento.

Ellos (Gobierno Central) diluyeron el modelo del Parlamento de Galicia (Dictamen de 1995) y ya nos dijeron, os vamos hacer caso pero vamos hacer lo que a nosotros nos interesa y que es lo queremos nosotros.

Francisco Rodríguez Sánchez (diputado del BNG en el Parlamento de Galicia 1993-1996 y Congreso de los Diputados 1996-2008). Entrevista realizada el 27-03-2018

En cuanto a la posición del BNG con el ferrocarril, es necesario realizar una breve descripción. Así como los otros dos importantes partidos políticos presentes en Galicia, PP y PSOE, se mostraron mucho más decididos por la alta velocidad. El frente nacionalista dispone de una perspectiva más transversal. Bien es cierto que el foco principal de las dos últimas décadas ha recaído en gran medida en la dotación de la alta velocidad, el BNG también ha denunciado en diversas ocasiones el desmantelamiento progresivo de los servicios comerciales. Igualmente, una crítica hacia la Xunta de Galicia por disponer de una única prioridad en materia ferroviaria: la conexión con la Meseta en alta velocidad.

El diseño que se está aplicando y se concibió única y exclusivamente para conectar Galicia con Madrid; de hecho, se gastó ya y se va a gastar tres veces más dinero en Galicia para esta finalidad, es decir, para conectarnos con Madrid, que en todo el Eje Atlántico Vigo y A Coruña en su conjunto.

Ana Belén Pontón Mondelo (diputada autonómica del BNG) 29-5-2013, Parlamento de Galicia

Del mismo modo que se hacía una crítica hacia el único modelo ferroviario propuesto por las dos administraciones (Xunta y Ministerio), también se llevaba a cabo acciones de denuncia por los atrasos de su culminación (ver figura 77). Asimismo, a finales del 2021, una vez inaugurado el último tramo comprendido entre Ourense y Zamora, la formación política llevó a cabo una campaña informativa y de propaganda en relación con el modelo del ferrocarril. En este caso, las críticas estaban dirigidas más hacia la disparidad de los tiempos comerciales por vías ferroviarias dentro de Galicia. Desde el inicio de los servicios de alta velocidad, *AVE*, la ciudad de Ourense se encuentra más accesible en ferrocarril desde la capital estatal, Madrid, que desde Ferrol. Igualmente, una censura contra unas tarifas más reducidas en los viajes de larga distancia que aquellas que se realizan de manera interna en Galicia. No obstante, como veremos más adelante, esto viene dado por la división interna de Renfe-Operadora.

Del mismo modo, durante el 2022, el BNG ha llevado a cabo una intensa campaña a favor del aumento de inversiones en la red convencional, así como el incremento de los servicios ferroviarios. Esta campaña tiene el nombre de *Queremos Tren*. Una clara alusión a la disparidad interna que existe entre el Eje Atlántico ferroviario y el resto de las comarcas con accesibilidad al ferrocarril.



Figura 77 – Anuncio del BNG en relación al 25º aniversario del TAV Madrid – Sevilla¹²³

Extraído de: BNG

123 Traducción al castellano: 25 años de mentiras. En Galicia no tenemos nada que celebrar

De vuelta a la evaluación del período presidencial de M. Rajoy, el impulso por la finalización de la LAV Ourense-Zamora se había convertido en un objetivo principal para el ejecutivo. En varias ocasiones, algunos miembros del Ministerio de Fomento proclamaron el impulso por esta obra estratégica para Galicia. De igual manera, el diferencial positivo para la comunidad autónoma con respecto a las demás.

Esta es una infraestructura estratégica, y quiero recalcar que lo es porque vertebra el territorio, ayuda a la cohesión social, a mejorar las conexiones entre Galicia y las regiones centrales del país y yo diría que también ayudará a mejorar las conexiones, como ya ocurre hoy, aunque con tiempos de viaje no aceptables, con otras regiones del territorio español.

[...]

Quiero recalcar que el compromiso con esta importante infraestructura lo es también del presidente del Gobierno, que quedó plasmado cuando hace unos meses se comprometió a un determinado plazo para la llegada del AVE a Galicia, concretamente habló del año 2018. Creo que es el impulso más importante para esta infraestructura, que ayudará a que los gallegos estén más cerca del resto de los territorios de España.

Manuel Niño González (secretario general de Infraestructuras) 20-3-2013, Congreso de los Diputados

En este caso, el secretario general de Infraestructuras defendía la nueva obra mediante un estereotipo muy empleado en décadas anteriores, la lejanía de Galicia con respecto a las demás CCAA del Estado. Un supuesto déficit que debía de superarse. Al mismo tiempo, se establecía una nueva data para la consecución, el 2018.

Galicia es la segunda comunidad autónoma con mayor nivel de inversión en ferrocarriles en el año 2015, con 790 millones de euros, un 133% por encima de la media nacional. Además, nos creemos que es una necesidad para Galicia y creo que los gallegos tienen que estar muy satisfechos [...] Galicia es la segunda comunidad autónoma con mayor inversión por cada 1.000 euros de PIB de Fomento, un 150% por encima de la media nacional. Galicia es la segunda comunidad autónoma con mayor inversión per capita de Fomento, siendo un 129% superior a la media nacional.

Mario Garcés Sanagustín (subsecretario de Fomento) 2-10-2014, Congreso de los Diputados

Para conseguir el ansiado objetivo, como detalló el subsecretario de Fomento, la inversión presupuestada en Galicia por el Ministerio de Fomento durante este período fue superior a la media estatal. Desde la opinión de uno de los principales periodistas de investigación relacionado con las infraestructuras de transporte en Galicia, David Reinero¹²⁴, el papel de los dos ministros de Fomento gallegos, José Blanco (PSOE) y Ana Pastor (PP), fue muy importante en el impulso de la conexión de alta velocidad desde la Meseta. De hecho, de las diferentes CCAA del Cantábrico, Galicia ha sido la mayor beneficiada para que se cumpliera el objetivo marcado en el 2000. En un breve ejercicio de comparación, de las 7 principales ciudades de Galicia, 5 ya estaban en enero del 2022 conectadas a la nueva red. Por el contrario, ningún destacado núcleo urbano de Asturias, Cantabria o el País Vasco dispone de accesibilidad a la red de alta velocidad.

¹²⁴ Entrevista realizada el 14-12-2017

No obstante, esta preocupación máxima por la dotación del enlace mediante alta velocidad con la Meseta, provocó simultáneamente una desatención del resto de la red convencional de Galicia. Durante este período es cuando se maximiza una reivindicación por parte de algunos colectivos sociales en defensa de un modelo alternativo al predominante, que aumentan de intensidad a partir del 2013 con el inicio del Plan de Racionalización Ferroviaria impuesto por el Gobierno Central, cuyas consecuencias más directas las analizaremos en un siguiente apartado.

Igualmente, el contexto económico obligó a replantearse algunos corredores que ya habían sido retrasados en la anterior legislatura. El caso más destacado es el referente al tramo norte del Eje Atlántico, entre A Coruña y Ferrol. Como hemos comprobado, la falta de un consenso social para la delimitación del nuevo trazado, fue el principal motivo expuesto por el Ministerio de Fomento para el inicio de su construcción. En este nuevo periodo, el Gobierno Central reconocía su inviabilidad económica ante sus altos costes.

El Ministerio de Fomento inició la redacción de los estudios informativos de los tramos A Coruña – Betanzos y Betanzos – Ferrol. A la vista de los resultados obtenidos hasta la fecha de estos estudios informativos y del coste estimado para la ejecución de este nueva línea de alta velocidad, la viabilidad económica de la actuación a corte plazo no se ha visto conformada.

Respuesta por escrito del Gobierno Central a Rosana Pérez Fernández (diputada del BNG) 18-12-2013, Congreso de los Diputados.

9.4.1.1. Presentación de un nuevo marco estratégico, el PITVI

El Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI, en adelante) es el último plan estratégico presentado por la administración central y el que se encuentra en la actualidad en vigor. Podemos encontrarnos con dos posibles orígenes para comprender la puesta de un nuevo plan sin que aún no se finalizase el anterior, el PEIT 2005 – 2020. Al igual que los anteriores, un cambio de colores políticos en el gobierno central. De esta manera, se continúa con una tendencia generalizada en la política española. El reinicio de los objetivos en materia de infraestructuras de transporte, aún existiendo un plan de vigencia (Cruz Villalón, 2017). En segundo lugar, debemos de tener en cuenta el nuevo contexto en el que nos encontramos, en el momento más crítico de la crisis económica iniciada en el 2007 – 2008.

El PITVI hacía hincapié, al igual que anteriores planes, en la falta de planificación a la hora de establecer medidas y llevarlas a cabo, especialmente en lo que se refiere a las demandas reales de movilidad. De esta manera, se originaron procesos de sobredotación e infrautilización de las infraestructuras, mientras que se continuaba con los desequilibrios territoriales en materia de dotación y servicios.

Señorías, los aeropuertos vacíos, los trenes sin pasajeros o los kilómetros de autovía por los que apenas circulan coches ni están ni pueden caber en el PITVI. España no se lo puede permitir. Cada euro del dinero de los españoles que invierta el Ministerio de Fomento irá destinado a satisfacer las necesidades reales y concretas de la forma más eficaz posible y con el mejor uso de los recursos disponibles. [...] Lo que

perseguimos es que, cuando las actuaciones previstas en el plan se realicen, las infraestructuras del transporte sean lo más adecuadas posibles.

[...]

Por el contrario, cuando se realizan infraestructuras por motivos que nada tienen que ver con satisfacer necesidades reales, desgraciadamente puede ocurrir que los efectos sean nulos o negativos, más aún, incluso me atrevería a decir que son en muchos casos negativos, porque las infraestructuras inútiles nos empobrecen. De ahí la exigencia de un modelo de planificación basado en la utilidad real de las infraestructuras que vamos a construir. Tenemos que huir del cortoplacismo de sembrar nuestra geografía de obras inútiles a costes elevados y sin efectos duraderos.

[...]

Se ha invertido en infraestructuras, pero se ha hecho basándose en el endeudamiento, y el proceso ha adolecido de una planificación muy deficiente. Los casos son muchos y estoy segura de que sus señorías son conscientes de ello. Además, los niveles de servicio son desiguales. Hay territorios con carencias ferroviarias o carencias viarias muy importantes y hay otros lugares de España con exceso de capacidad.

Ana María Pastor Julián (ministra de Fomento) 26-9-2012, Congreso de los Diputados

Con esto, unido a la práctica ausencia de cambios en el reparto modal de los desplazamientos, con una mayoría aplastante del vehículo privado, el PITVI defendía el reequilibrio del sistema y una optimización de los transportes. Con respecto a los repartos modales, se reconocía que un aumento positivo en el número de usuarios del ferrocarril, ligado principalmente a la sucesiva apertura de nuevas líneas de alta velocidad.

Al igual que sus antecesores del siglo XXI, el modo de transporte que aglutinaría la mayoría de los presupuestos sería de nuevo el ferrocarril. La estimación económica era de más de 60.000 millones de euros, concretamente el 44% de la totalidad proyectada. Estas inversiones para el ferrocarril estaban divididas por grupos, cercanías; red convencional (conversión al ancho UIC, acceso a puertos, mercancías y reposición red convencional); alta velocidad; accesibilidad a estaciones y por último, integración urbana. Ante este último grupo, la ministra Pastor resaltaba lo que anteriormente hemos analizado con respecto a los proyectos de nodos intermodales en las ciudades gallegas y sus dificultades para llevarse a cabo.

En la última década la construcción de la red de alta velocidad ha despertado expectativas de actuaciones de integración ferrocarril-ciudad de gran calado y enorme coste, que se han generalizado en un gran número de ciudades españolas y que en la coyuntura actual es necesario replantearnos dada su inviabilidad económica. No se trata solo de un problema de financiación.

Ana María Pastor Julián (ministra de Fomento) 26-9-2012, Congreso de los Diputados

Ante la futura liberalización ferroviaria, el PITVI mostraba su optimismo con la posibilidad de la entrada de nuevas operadoras en los servicios de alta velocidad, ya que esto ocasionaría un dinamismo en el mercado. Por otra banda, con lo respecto a los servicios bajo la denominación de OSP, se buscaría favorecer la competencia de nuevas empresas. Un hecho, que en aquellas CCAA que hicieron efectivas y funcionales sus competencias en materia ferroviaria, podrían escoger el operador para los servicios de Media Distancia y Cercanías.

Por último, debido a la situación económica, se hacía un hincapié en la posibilidad de cierre de servicios con bajo tráfico y que no estuvieran expuestas a obligaciones de servicio público. Esta acción era denominada *racionalización de líneas deficitarias*. Un concepto que dio nombre a una importante medida que veremos más adelante. A pesar de que existía una primera voluntad en solucionar los problemas y mejorar los sistemas de seguridad, se reconocía, al mismo tiempo, un cambio en las necesidades de movilidad. Para esto, se posibilitaría la utilización de diferentes medios de transporte.

Con relación a Galicia, el PITVI recogía una situación muy semejante con respecto al PEIT en lo relacionado con las nuevas líneas de alta velocidad (ver figura 78). Incluso se recogía de nuevo el proyecto entre Monforte y Ponferrada, suspendido en el 2010 debido a la crisis económica. Para la red convencional, la reposición en los tramos, Redondela- Santiago, León-A Coruña, la conexión con Portugal y la línea de vía estrecha entre Ferrol y Gijón.



Figura 78 – Red ferroviaria de alta velocidad propuesta en el PITVI 2012-2024

Fuente : PITVI (Fomento, 2012) – Pág. 212.

Una de las cuestiones más diferenciales dentro del PITVI para Galicia era la puesta en marcha de un Plan Global de Cercanías. A diferencia de otras situaciones dentro de España, donde se haría un plan de cercanías para cada ciudad o núcleo de población, en el caso gallego se recogía un plan para toda la comunidad. Esto posibilitó la realización de un estudio informativo para la implantación de estos servicios en toda la comunidad autónoma. Este se finalizó en octubre del 2014 y tiene como título *Análisis de viabilidad de los servicios de proximidad en diversas áreas metropolitanas de Galicia* (ver figura 79).

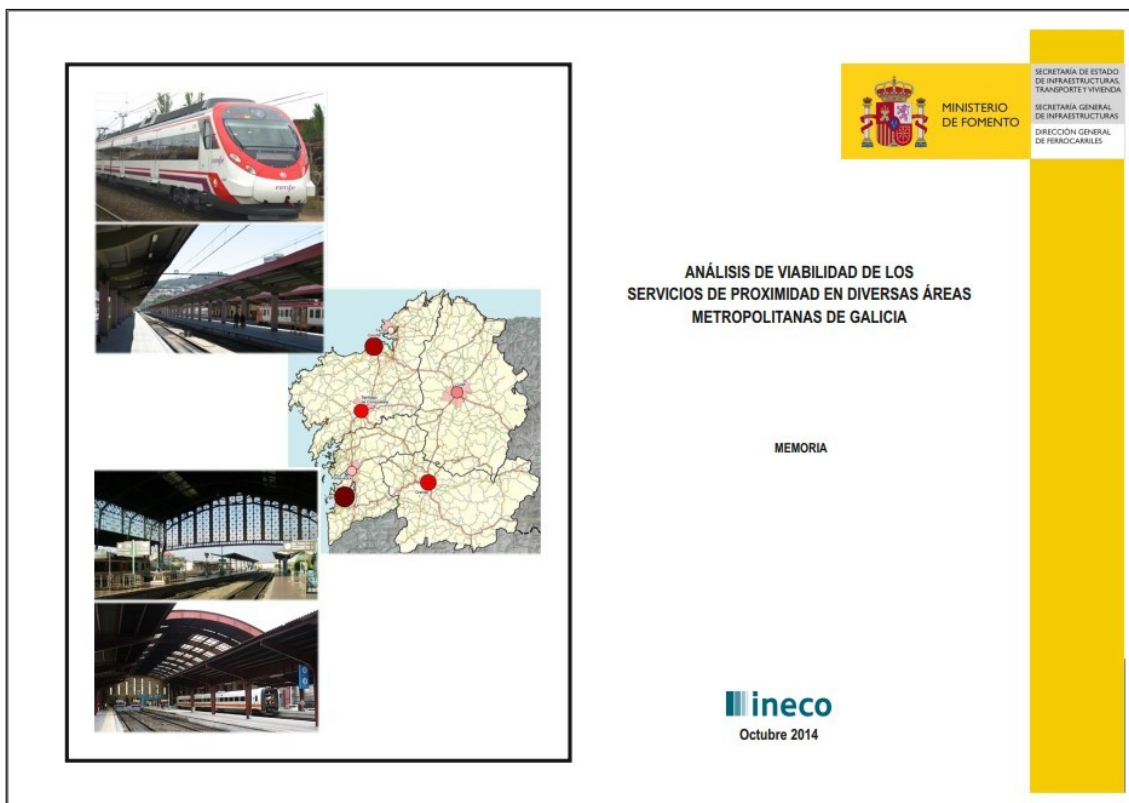


Figura 79 – Portada del estudio de viabilidad de los servicios de cercanías en Galicia

Extraído de : Ineco (2014).

El estudio sobre la viabilidad de los servicios de cercanías en Galicia no solo se centró en las dos Regiones Urbanas, también en otras relaciones ferroviarias del interior, como Santiago-Lalín (Pontevedra), Ribadavía (Ourense) – Ourense – Monforte (Lugo) o Guitiriz (Lugo) – Lugo – Monforte (Lugo). Es decir, se estudió todas las posibilidades dentro de una hipotética categoría de Cercanías (90 minutos de viaje – 60 kilómetros de distancia). Esta acción provocaría la transformación de varios de los servicios de Media Distancia o Regional en los futuros Cercanías.

En función del eje analizado, la captación de viajeros para el ferrocarril desde el vehículo privado o el autobús variaría. En esta situación, el vehículo privado podría aportar entre el 8% o el 28% de los nuevos clientes del ferrocarril. Igualmente, en el caso del autobús, las porcentajes se encuentran entre el 75% y el 92%. Ante esto, consideramos que no se puede presentar como una cifra positiva cuando la mayor parte de los potenciales usuarios proceden de otro elemento del sistema de transporte colectivo. Al mismo tiempo, en el propio informe de evaluación hacen hincapié en la necesidad de coordinar la planificación del autobús y el ferrocarril, tanto de cercanías como de Media Distancia.

9.4.1.2. Plan de Racionalización Ferroviaria y sus consecuencias en Galicia.

Como hemos presenciado en los anteriores apartados, la primera legislatura del gobierno central de M. Rajoy estuvo caracterizada por la austeridad económica. Entre los principales campos que fueron objetivo de esta disminución de gasto público, nos encontramos con los transportes. En especial, el ferrocarril. La búsqueda de un equilibrio económico entre ingresos y gastos en los que se refiere a los servicios ferroviarios ha sido constante desde la década de los 1980. Durante esta década, como ya hemos evaluado, se instaba a la necesidad de priorizar el ferrocarril donde fuera realmente más competitivo. Simultáneamente, esto produjo un cierre de servicios e infraestructuras por la geografía de España. El denominado Plan de Racionalización Ferroviaria tenía como objetivo la evaluación de aquellos servicios de media distancia que estaban catalogados como OSP. La legislación comunitaria define las OSP como:

Exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transportes de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución (Reglamento (CE) N.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 octubre de 2007, Art. 2. e.).

Es decir, se trata de aquellos servicios que, debido a su déficit económico o final, no resultan atractivos para su explotación. De ahí la compensación económica para equilibrar sus resultados. A diferencia de estos, existen otros servicios comerciales operados en la actualidad por Renfe que no están declarados como OSP. Son principalmente los enlaces internacionales y el conjunto de Larga Distancia (Alta Velocidad, Tren-Hotel). Estos tienen un funcionamiento totalmente diferente a los subvencionados, tanto en su gestión como en su política de tarifas.

Nosotros llevamos todo lo que son trenes de servicios comerciales, que no son financiados por el Estado y que deben de tener una rentabilidad económica. [...] Nosotros tenemos los trenes que no paga el Ministerio. Sí que tenemos que tener una rentabilidad de negocio. Ahí está toda la Larga Distancia, más el AVE y los Tren-Hotel. [...] Es completamente público, pero se nos exige ya de forma distinta a unos y a otros.

Javier Pérez López (Responsable de la línea Madrid-Galicia de Renfe-Operadora) Entrevista realizada el 21-03-2018

La aparición de una gestión diferente dentro de Renfe fue promovida con vistas a una futura liberalización ferroviaria. De este modo, tal y como explica Javier Pérez, a pesar de tratarse de una empresa pública, su funcionamiento y objetivo es el propio de una empresa privada. Esta diferencia de gestión es lo que provoca que en algunas ocasiones se puedan encontrar tarifas más baratas para un servicio Madrid-Galicia que uno interno en la región. Por ejemplo, en momentos de promoción o baja demanda, un billete entre Ourense y Madrid puede ser más barato que uno entre Ourense y A Coruña.

Durante el 2012 se realizó el análisis de los resultados económicos de cada uno de los servicios catalogados como OSP. Un proceso que ya había sido anunciado por el anterior ministro de Fomento, José Blanco. De este modo, durante el 2013 se llevó a cabo la eliminación

de aquellos registrados como *muy deficitarios*. En algunas situaciones, no se llegó a eliminar en su totalidad, pero sí que hubo una considerable reducción en la oferta diaria. En este momento, la que era por aquel entonces secretaria general de Transportes, C. Librero Pintado, explicó los diferentes resultados y principales consideraciones que se tuvieron en cuenta en el análisis:

En estos servicios (Media Distancia) se puede observar que algunos de ellos muestran importantes ineficiencias que merman su rentabilidad social y económica. Así, el 51,7% de los trenes, circulaciones, presentan un aprovechamiento inferior al 15% respecto a las plazas-kilómetro ofertadas. Se trata, por tanto, de servicios de baja ocupación, donde por cada euro que paga el viajero, el Estado aporta más de 6,2; de media, el billete de estos servicios cuesta unos 4,5 euros y el Estado por cada billete paga cerca de 28 euros. [...] Además de la existencia de servicios de baja ocupación, también se detectan estaciones o apeaderos de servicios de media distancia con tráfico nulo o muy reducido. A modo de ejemplo, se han detectado 172 estaciones o apeaderos (que suponen un 21,8% del total) que tuvieron menos de un viajero diario medio de subida o baja en un tren de media distancia. También hay 163 casos (el 20,7%) de estaciones o apeaderos que tuvieron entre uno y cinco viajeros diarios de media. Mantener estas paradas supone un coste económico, y también medioambiental, importante, porque el mayor consumo de combustible se realiza en los procesos de frenado y arranque del tren, y además se aumenta el tiempo de viaje para el resto de los pasajeros entre 3 y 5 minutos por parada.

Carmén Librero Pintado (secretaria general de Transportes) 12-3-2013, Congreso de los Diputados

Posteriormente, detalló los porcentajes de rentabilidad económica que serían claves a la hora de establecer un servicio como OSP o su consiguiente desmantelamiento.

Así, todas aquellas relaciones ferroviarias que mostraron un aprovechamiento superior al 15% se declararon obligaciones de servicio público; en las relaciones que ostentaban un nivel de aprovechamiento entre el 10% y el 15% se estudiaron todas las medidas posibles para mejorar la eficiencia de la relación. [...] Finalmente, aquellas relaciones que no cumplían ninguno de los requisitos anteriores no han sido declaradas OSP, ya que en estos casos los modos alternativos del transporte por carretera resultan más eficientes de modo global
[...]

En segundo lugar, en aquellas estaciones que tengan entre uno y cinco viajeros al día de media en los servicios de media distancia se realizará una única parada por sentido y día. De esta forma se mantiene la conexión en estas paradas pero se adapta la oferta a la demanda.

Carmén Librero Pintado (secretaria general de Transportes) 12-3-2013, Congreso de los Diputados

El anuncio de estos recortes en la oferta ferroviaria dentro de Galicia por parte del Ministerio de Fomento, no supuso una crítica desde la administración autonómica. El hecho de encontrarnos ante una etapa política donde los dos gobiernos (central y autonómico) estaban gestionados bajo la misma agrupación política (PP), originó una mayor tolerancia con los recortes. De hecho, la propia Xunta de Galicia mostraba su posición en una nota de prensa¹²⁵. Podemos considerar incluso que el fin del convenio entre la Xunta y Renfe en el 2010, era un

125 Xunta de Galicia, 29-05-2013

anticipo de que lo acontecería tres años más tarde. Es así, como los argumentos expuestos en el 2010, fueron de nuevo repetidos en gran mayoría en el Parlamento de Galicia durante el 2013.

¿Tiene sentido que los recursos públicos, cada vez más escasos, estén dedicados a financiar servicios sin demanda social, sin retorno social, a financiar servicios sin personas, trenes sin personas? ¿Tiene sentido?

Román Rodríguez González (diputado autonómico del PP) 29-5-2013, Parlamento de Galicia

Debemos plantearnos la prestación de los servicios ferroviarios de modo que sean sostenibles social y medioambiental. Quiero dejar claro que esta no es una cuestión de rentabilidad económica. Si se tratase de esto, no tendría sentido la prestación de buena parte de los servicios ferroviarios existentes. [...] La Xunta de Galicia considera que no se debe subvencionar la ineficiencia de estos servicios de transporte siempre que existan, insisto, alternativas de transporte público, que para estos casos y a todos los efectos, resultan mucho más eficientes

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Política Territorial) 29-5-2013, Parlamento de Galicia

Ante la alternativa de proporcionar servicios mediante autobús. Esta era una opción que contaba con apoyos desde la Xunta de Galicia, debido al fomento de este modo y el apoyo a las pequeñas empresas de este sector.

Y mire (dirigiéndose a Ana Pontón-BNG), egoístamente (x2), nos interesa como gallegos que las empresas, pequeñas empresas del entorno rural, puedan incrementar su número de pasajeros con aquellos clientes que no van al transporte ferroviarios, porque son pequeñas empresas que son fundamentales en el medio rural, y no tiene mucho sentido que con fondos públicos estemos perjudicando pequeñas empresas de transporte que están ubicadas en el medio rural

Román Rodríguez González (diputado autonómico del PP) 11-6-2013, Parlamento de Galicia

A la hora de analizar el impacto del Plan de Racionalización del 2013, hemos decidido revisar las estadísticas relativas al número de usuarios por estación de Galicia entre el 2012 y el 2014 (Adif, 2020). De esta manera, obtendremos una primera e inmediata visión del desmantelamiento de los servicios. Para esto, también debemos de remarcar que en esta breve análisis nos hemos centrado solamente en varias cuestiones destacables. En primer lugar, las estaciones donde la operadora dejó de prestar servicios comerciales. A diferencia de aquellas que se encuentran en vías muertas en la actualidad (especialmente en el Eje Atlántico), en las estaciones afectadas por el recorte del 2013, el ferrocarril continúa circulando pero sin posibilidad de ofertar el servicio.

Ante esto, son un total de 19 estaciones/apaderos donde el ferrocarril dejó de realizar paradas comerciales. La mayoría de estas corresponden a la línea convencional Santiago – Ourense – Zamora, de las cuales, 10 entre la ciudad de As Burgas y la frontera autonómica con Castilla y León (ver figura 80). Es necesario destacar que la práctica mayoría de estas, están situadas en espacios con muy baja densidad demográfica y en una área montañosa. Además, estos nodos se encuentran alejados de los pocos núcleos urbanos presentes en este espacio. De una

manera semejante, en cuanto a localización con respecto a núcleos urbanos son las estaciones de Vedra, A Bandeira y Ponte Taboada, también en esta misma línea ferroviaria.

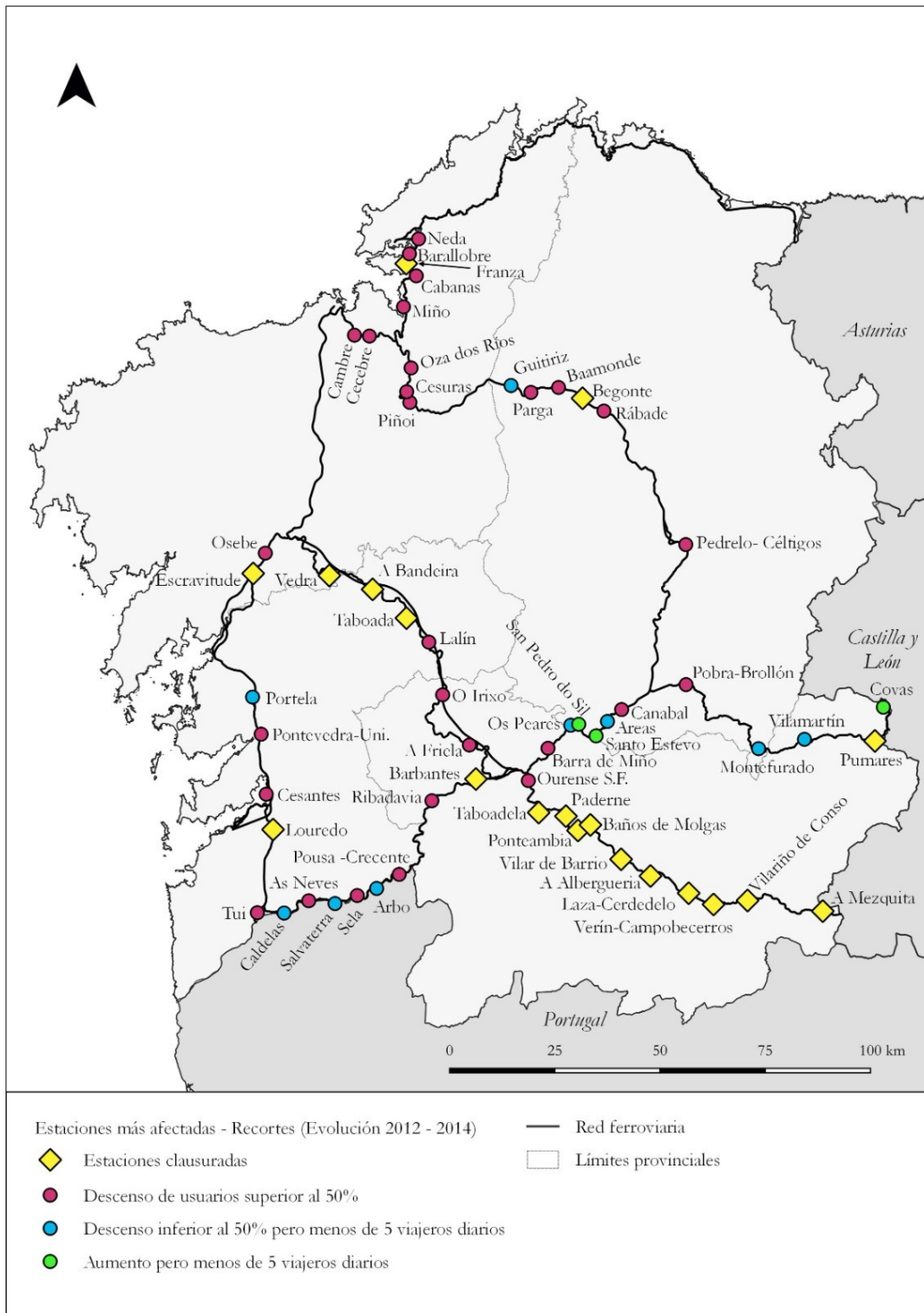


Figura 80 – Evolución del número de usuarios entre el 2012 y 2014 en las estaciones y apeaderos más afectados por el Plan de Racionalización de 2013. Elaboración propia. Fuente de información: Adif

El fin de los servicios entre Ourense y Puebla de Sanabria (Zamora) provocó además una disminución en la segunda estación de Ourense, San Francisco. A diferencia de la principal, esta se localiza en la orilla izquierda del río Miño. Es decir, una situación más céntrica con respecto a los principales puntos de la ciudad de Ourense, como es el complejo hospitalario.

Luego, en un segundo grupo, aquellas estaciones que han sufrido hasta un descenso superior al 50% en el número de viajeros durante este período de 3 años. Para esto, no hemos tenido en cuenta ninguna variable a mayores. Simplemente este porcentaje. Dentro de este grupo, la mayoría se encuentran en entre A Coruña y Ferrol y en la línea convencional por el sur de Galicia, paralela al río Miño, entre Vigo y Ourense. En esta situación, es necesario resaltar una vez más la precariedad de los servicios dentro de la región urbana del Golfo Ártabro. Como ya hemos descrito anteriormente, en este espacio de altas densidades demográficas, el ferrocarril se encuentra en una posición terciaria con respecto a los medios por carretera (vehículo privado y autobús).

Por último, aquellos apeaderos que después de la evolución disponían de unas cifras en el 2014 menores a 1825 usuarios anuales, por lo tanto, una media de 5 diarios. Igualmente, la geografía de estos puntos coincide en buena parte con las anteriores tipologías descritas. Como se puede comprobar, el plan de recortes del 2013 afectó particularmente a aquellas comarcas donde el ferrocarril disponía de una presencia secundaria o mínima. Esto acrecentó aún más las diferencias internas en Galicia, en un momento donde se estaba finalizado el último tramo del Eje Atlántico (Pontevedra-Vigo).

Además de los servicios clausurados directamente, el Plan de Racionalización del 2013 trajo consigo una disminución de los servicios ofertados diariamente. En algunos apeaderos, esto ha provocado que solamente tengan acceso a un servicio ferroviario por sentido cada día. Esto deriva en una mayor disminución del número de usuarios e igualmente, en una pérdida de atracción a potenciales clientes.

En el último recorte de las OSP cayeron algunas estaciones o apeaderos que quedaron sin servicio y otras solo para un tren por sentido.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

Aquí se dio un caso, que es el que viene de Ponferrada (León), en la estación de Pobra do Brollón (Lugo). Ahí solo para un tren al día. Un tren unicamente, el que va a Ponferrada, el que viene ya no para. Es una cosa alucinante.

Manuel Casanova (Plataforma Neste tren cabemos todxs). Entrevista realizada el 28-12-2020

Para disminuir los efectos negativos de los recortes, el Ministerio de Fomento estableció que en los servicios comerciales, *Alvia*, hubiese una cantidad limitada de plazas a precio de Media Distancia. No obstante, al tratarse de ferrocarriles que realizan desplazamientos de larga distancia, solamente realizan parada en un número de estaciones secundarias.

(Sobre las plazas de Media Distancia en los Alvia) Eso lo delimita las OSP. Es decir, no es por capricho. Si no que se establecen en un momento en el contrato de las OSP, que en ese tren, por la razón que sea, no hay otro en una hora cercana, que sea de servicio público, pues ahí tienen que ir plazas sinergias. Aquí, el de Ourense a Lugo, siempre hay 36 plazas, en un coche completo. Entre A Coruña y Ourense, que tienen 72 plazas. Pero digamos que, los solicita el Ministerio, en función de la demanda que considere cubrir con plazas para servicio público.

Javier Pérez López (Responsable de la línea Madrid-Galicia de Renfe-Operadora) Entrevista realizada el 21-03-2018

9.4.1.3. El cuestionamiento de la alta velocidad y el abandono del tren convencional.

Como se ha mencionado en el resumen relativo al inicio del I Gobierno de M. Rajoy, la etapa de austeridad económica no afectó a la expansión de las nuevas líneas alta velocidad. En un momento de recortes presupuestarios, especialmente en todo lo relacionado con los servicios públicos más básicos, el gran desembolso por el nuevo modelo ferroviario provocó críticas generalizadas (Audikana Arriola, 2019). Tanto por sus pobres resultados como por su enorme coste económico (Albaladejo y Bel, 2011). Igualmente, está el gran coste de oportunidad perdido (de Rus Mendoza, Campos y Nombela, 2003). Estas opiniones no fueron exclusivas por parte de actores socio – económicos externos a la política.

Uno de los momentos más destacados fue la publicación de un documento analítico elaborado por la fundación privada FEDEA (Fundación de Estudios de Economía Aplicada) en el 2015. Este estudio evalúa la rentabilidad económica y social de la alta velocidad ferroviaria en España. Entre las principales conclusiones, se mostraban que los ingresos comerciales solamente eran capaces de cubrir los costes derivados de su explotación. Sin embargo, el montante económico necesario para la construcción de las infraestructuras no se podría recuperar. Igualmente, se hacía una crítica hacia una de las principales motivaciones del desarrollo propuesto desde el 2000, el rédito político (Betancor y Llobet, 2015).

Incluso entre administraciones públicas se han producido ciertos episodios de tensión y de debate. Como ya hemos mencionado anteriormente, el ejemplo del Corredor Mediterráneo es el más destacado en España (Libourel, 2015). De la misma manera, las opiniones de la desaparecida agrupación nacionalista de Catalunya, CiU (Convergència i Unió), por las previsiones presupuestarias en la línea Ourense-Zamora. Un hecho que ya se había provocado con el anterior ministro de Fomento, José Blanco. Estas críticas provocaron asimismo la ruptura de relaciones entre la formación catalana y el BNG¹²⁶.

En cuanto a Galicia, algunos actores se muestran críticos por la preferencia de las dos administraciones (Xunta y Estado) por el TAV, en detrimento del convencional. Un hecho que ha provocado una bipolaridad muy marcada en el conjunto de la red ferroviaria de Galicia en la actualidad. Tanto en infraestructuras como en la calidad de los servicios comerciales. Las diferentes plataformas defensoras del tren convencional detallan sus motivos.

126 Bloque Nacionalista Galego, 21-07-2012

No estoy en contra del AVE. Estoy en contra de todos estos excesos que se están haciendo. Para los trenes de proximidad, convencionales o de Media Distancia no hay ni un euro.

Manuel Casanova (Plataforma Neste tren cabemos todxs). Entrevista realizada el 28-12-2020

Desde la capital comarcal de Lemos, uno de los principales argumentos es la gran diferencia de inversiones que se produce entre los dos modelos. La concentración de los fondos económicos en la alta velocidad, ha supuesto, por el contrario, una mínima atención por el convencional. Más adelante, nos centraremos en las consecuencias del continuo abandono de este modelo ferroviario, así como las diversas hipótesis de sus causas. De manera semejante al argumento expuesto desde Monforte de Lemos, es la declaración del portavoz de la plataforma del tren A Coruña-Ferrol e igualmente, del sindicato CGT.

Toda la inversión se ha ido programando, desde la construcción Madrid-Sevilla, ha ido dedicada a las líneas de alta velocidad. En este momento (2020) somos el segundo país en kilómetros de alta velocidad construidos. Si realmente el 96% de la población utiliza cercanías y media distancia, solo un 4% de la población es usuaria de los servicios de AV. Entonces, la inversión no está siendo proporcional a la demanda de los usuarios.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

Un argumento diferente es su accesibilidad territorial. Al necesitar largas distancias entre diferentes estaciones para conseguir una mayor rentabilidad, el TAV dispone de una menor capilaridad territorial, en comparación del modelo convencional o regional. Uno de los resultados más destacados del nuevo tren es el *efecto túnel* producido en el territorio (Plassard, 1992; Gutiérrez Puebla, 2004). Ante esto, el colectivo ecologista, ADEGA, se muestra contrario a la alta velocidad por el fomento de este, a la concentración demográfica en grandes ciudades.

Sería mucho más barato con el sistema actual que traer el AVE. El AVE solo vale para comunicar grandes capitales. En Galicia tenemos que pensar diferente, en minifundio. Tenemos que pensar en transporte que tenga poco impacto medioambiental. [...] El AVE tiene un impacto en la construcción, el billete es caro, lo que provoca es que la población se concentre en los extremos. Provocas una aceleración del éxodo. Los ecologistas también estamos a favor de que el territorio esté ocupado. [...] El AVE no es ecológico

Adela Figueroa Panisse (ADEGA). Entrevista realizada el 05-11-2020

Similarmente, a esta idea, es la defendida por la plataforma del antiguo FEVE. En este caso, aunque no se refieren a las grandes ciudades, se muestran contrarios a la alta velocidad, ya que supondría solamente una concentración de los servicios en las principales capitales comarcales.

A nosotros no nos vale el AVE por aquí (norte de Galicia). El AVE no nos vale para ir trabajar todos los días, no nos vale para ir estudiar. El AVE saldría de Ferrol, pararía en Viveiro (Lugo), y no sé si en Ribadeo.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

Otro argumento muy empleado contra el modelo de alta velocidad es la condición ideológica. Frecuentemente, el TAV es visto como el tren *elitista*, frente al tren convencional empleado por mayor preferencia por los trabajadores u obreros. Esto se comprueba en el manifiesto de la Coordinadora Estatal por el Ferrocarril Público, Social y Sostenible:

En el caso del ferrocarril, ha abandonado el tren convencional, apostando por el AVE: un tren elitista, ineficiente e insostenible que responde antes a espurios intereses electorales y a los de las grandes constructores que a las necesidades de movilidad del conjunto de la población. [...] Un proceso que contribuye al incremento de la desigualdad al priorizar inversión en el AVE, un medio de transporte caro, minoritario y muy deficitario, que solo conecta grandes ciudades con Madrid, frente al tren, mucho más asequible, mayoritario y socialmente rentable. (Coordinadora Estatal por el Ferrocarril Público, Social y Sostenible).

Esta postura es muy similar a la expuesta por el exdiputado autonómico, David Fernández Calviño, miembro de la antigua formación AGE (*Alternativa Galega de Esquerdas*¹²⁷) en un debate en el Parlamento de Galicia sobre los recortes en el ferrocarril.

Desde nuestro humilde punto de vista, esa obra faraónica, inservible y antieconómica que es la línea de alta velocidad para 350 kilómetros por hora.

[...]

Es un tren elitista que va hacer que la mayor parte de los servicios de cercanías acaben por desaparecer.

[...]

Y la apuesta que está haciendo el Ministerio de Fomento, el Gobierno del Estado, apoyado por la Xunta de Galicia, es de, en lugar de fortalecer la vertebración territorial interna de Galicia mediante la expansión del tren convencional, está apostando por un modelo que para lo único que va servir es para que unos cuantos ricos estén en una hora y poco en Madrid, porque para las personas con bajos recursos que no necesitan acudir habitualmente a la capital del Estado, pues es un tren que no les va a servir prácticamente para nada.

David Fernández Calviño (diputado autonómico de AGE) 29-5-2013, Parlamento de Galicia

Entre las diferentes causas por el progresivo abandono del tren convencional, los diversos actores sociales esgrimen varias causas principales. Una de las principales, es el carácter neo-liberal impuesto en la gestión de los servicios. Un hecho que ha provocado una continua meta por el equilibrio de las cuentas públicas.

127 AGE (Alternativa Galega de Esquerdas). Coalición política de partidos de izquierda. Tanto del ámbito estatal (Izquierda Unida – Partido Comunista de España) como del nacionalismo gallego (Anova).

Al bajar el cuidado del tren, se abandonó el tren. Pero al mismo tiempo, se fomentó el autobús, que está en manos privadas. A Monbus no le interesa que el tren funcione. Está concentrando todo, caso especial de Freire.

Adela Figueroa Panisse (ADEGA). Entrevista realizada el 05-11-2020

Como ya hemos mencionado anteriormente, Monbus es la empresa de autobuses con mayor presencia en la actualidad en Galicia. Desde la renovación de las concesiones de las rutas intracomunitarias iniciada en el 2018, esta empresa ha aumentado su presencia en el mercado. Entre los cambios producidos, está una de las principales conexiones del interior de Galicia, entre las ciudades de Santiago y Lugo. Desde el 2021, esta ruta es gestionada por una UTE (Unión Temporal de Empresas). Entre las empresas, se halla Monbus.

El carácter neo-liberal marca los recortes y el desmantelamiento. Pero bueno, lo que está claro es que el ferrocarril nunca podrá ser económicamente rentable. La única rentabilidad que se le debe permitir es la social. Tenemos que tener un ferrocarril al servicio de todos.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020



Figura 81 – Pintada en la estación ferroviaria de San Francisco de Ourense¹²⁸

Fuente: Varela Cornado. 21-12-2017

Críticos también con la deriva neo-liberal, el portavoz del sindicato CGT establece que el ferrocarril no se puede evaluar únicamente en su rentabilidad económica. Además, añade la importancia del criterio social a la hora de planificar y gestionar los servicios. Un dictamen semejante es el explicado por otro colectivo, en este caso, el Sindicato Ferroviario.

Están construyendo unas infraestructuras carísimas. Difíciles de mantener y que el uso, esas empresas que van ofertar, empresas públicas extranjeras y que operan en conjunto con empresas privadas españolas. Lo único que se busca es que esas empresas busquen un rendimiento económico. Es decir, no se busca que el ferrocarril sea un medio de integración territorial ni social.

Miguel Fernández (Sindicato Ferroviario). Entrevista realizada el 03-12-2020

128 Traducción al castellano: *El AVE destruye Galicia*. AMI (*Assembleia da Mocidade Independentista*), fue una antigua agrupación juvenil e independentista de Galicia.

En este ejemplo, como explican desde el Sindicato Ferroviario, el criterio económico se interpondrá al social o público. De esta manera, las futuras operadoras, solamente atenderán aquellas rutas y servicios de los que obtengan un beneficio económico. Por el contrario, en aquellas comarcas donde no exista una masa crítica importante, podrán ver desaparecer el actual ferrocarril. Esta es la opinión de la alcaldesa de Moeche (A Coruña), portavoz de los ayuntamientos afectados por el actual conflicto de desmantelamiento del antiguo FEVE.

Somos poca población. No es rentable económicamente, pero es un servicio público, es una necesidad social. Si queremos que el rural avance, que nuestros ayuntamientos sean un lugar para vivir, y con ciertos servicios, este es un básico.

Beatriz Bascoy Maceiras (Alcadesa de Moeche – BNG). Entrevista realizada el 18-12-2020

Un último argumento, de esta vez expuesto por la plataforma de defensa del antiguo FEVE, es el prestigio de la alta velocidad, en comparación al tren convencional.

Los servicios ferroviarios en España, que no se ve más allá del AVE. El ferrocarril en general, no está bien cuidado, no está reconocido, políticamente no se considera algo importante. Ese es el problema.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

Con respecto a la empresa ferroviaria FEVE, también fue víctima de los recortes presupuestarios durante esta etapa política. En el 2012, la exministra de Fomento, Ana Pastor, anunciaba su extinción como ente independiente a partir del 1 de enero del 2013. En este momento, la administradora Adif se haría cargo de la infraestructura, mientras que Renfe-Operadora de los servicios comerciales. El cambio en la gestión es visto como una de las principales causantes en el estado actual de la única línea de ancho de vía métrico de Galicia.

En el año 2002 o 2003, lo que antes conocíamos como FEVE, fue empeorando servicios. Había una dejadez por parte de FEVE tremenda. Esto, aún se vio más agudizado desde que en el 2013, FEVE desapareció y el operador paso a Renfe y la infraestructura a ADIF. Por el lado de la operadora, se empeoró mucho el mantenimiento, se cambiaron muchas cosas. Después, por el lado de la infraestructura, se impusieron treinta y muchas limitaciones de velocidad.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

De manera similar, Beatriz Bascoy también opina que la extinción del antiguo FEVE es clave en el estado precario del ferrocarril del norte.

A partir del 2009, ya comenzó haber problemas con FEVE. Cortes de vía...En el 2013, pasa todo a manos de RENFE. Ahí ya fue el inicio de todos los males. Empezó ya con muchos problemas. Cambiar horarios.

Beatriz Bascoy Maceiras (Alcadesa de Moeche – BNG). Entrevista realizada el 18-12-2020

Sin embargo, en los años previos a la pandemia del Covid-19, el estado de conservación de la infraestructura, así como la gestión de los servicios ferroviarios en la línea del antiguo FEVE, originaron uno de los principales conflictos sociales relacionados con el ferrocarril en Galicia. Las continuas incidencias en los servicios (ver figura 82), y consigo, prejuicios en los viajeros, propiciaron el surgimiento de una reivindicación cívica.

En la línea de ancho métrico de la antigua FEVE, sabes cuando sales pero no sabes cuando llegas.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

Como explican desde la CGT, el número de incidentes en los últimos años ha provocado la incertidumbre a la hora de realizar un viaje en ferrocarril. Estos contratiempos fueron contabilizados por la plataforma *Pola defensa do ferrocarril Ferrol-Ribadeo*.

El principal problema que hubo en esta línea fue el tema del mantenimiento y del material rodante. Aquí llegamos a tener 1000 supresiones anuales. Eso quiere decir que cada día, 3 servicios de media se veían suprimidos. Esto, pensando en un ferrocarril que nunca se hizo operaciones de marketing, esto destruye los servicios. Los usuarios de este ferrocarril eran muy fieles. Pero claro, llega un momento, que los estudiantes del instituto o un trabajador/a, dile que va a llegar tarde los 5 días de la semana, 3. Se busca la vida de otra manera. Esto aconteció, un año 500, un año 700, otro año, 1000. [...] Esto es algo inédito, fuimos la línea con más supresiones durante el año pasado (2019). La línea de España con más supresiones.

[...]

Cuando hay muchas supresiones, la gente deja durante un tiempo de viajar. Cuando comienza a funcionar medianamente bien, no hay muchas supresiones, la gente vuelve a utilizarlo, vuelven al tren. Si esto funciona bien, hay usuarios muy fieles. Hay potencialidades y están ahí

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

Tal y como explican desde la Plataforma, la inseguridad de que un servicio no se vea afectado por una incidencia, provocó la disminución de confianza de la población a la hora de utilizar el ferrocarril. Ante esto, debemos de tener en cuenta la importancia de este medio de transporte en este espacio rural, especialmente el comprendido entre las comarcas de Ferrol y Ortegal.

Había el tren obrero, el tren de los institutos. Hasta Ferrol y Cerdido, existió siempre un servicio de cercanías que permitía, con unos horarios más o menos adecuados, que la gente fuera trabajar, fuera estudiar. Entonces, sí tenemos esa cultura ferroviaria.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

En unas palabras semejantes, la alcaldesa de Moeche detalla también la importancia del ferrocarril en la vida social en estas dos comarcas.

En Moeche, cuando rematas la ESO (Educación Secundaria Obligatoria), para ir hacer un ciclo (Formación Profesional) o hacer el bachillerato, si no hay tren, como aconteció últimamente, que a las 8 no había, hay que pagar un taxi para ir a Ferrol. O bien, una madre o un padre deje de trabajar y los lleve. No es para ir de paseo. Es que es fundamental para ir estudiar. No hay alternativas, no hay instituto.

[...]

Aquí hay una población muy envejecida. Muy femenina. Para ir al médico, ir hacer consultas, el tren se utilizaba para todo. El tren dejó de ser fiable, dejó de funcionar bien. Si tenía que llegar a las 7:30, llegaba a las 8. Si tenía que llegar a las 10 y tenía una cita a las 10:30, el tren no llegaba. Entonces la gente comenzó a abandonarlo. Ahora justifican que no lo usa nadie.

[...]

¿Cultura ferroviaria? Ahora mismo no, pero sí que había. Aquí preguntas a cualquiera joven o de 30 años, en que fue estudiar a Ferrol...¡en tren!. Yo iba trabajar en tren a Ferrol. Es muy cómodo. Llegas al centro. Es económico. Empezó a dar un servicio deficiente y la gente lo fue abandonando. El tren expulsa los usuarios.

Beatriz Bascoy Maceiras (Alcadesa de Moeche – BNG). Entrevista realizada el 18-12-2020



Figura 82 – Incidencia de un ferrocarril del antiguo FEVE (25-6-2018)

Extraído de: Portal de información de Facebook Pola defensa do ferrocarril Ferrol-Ribadeo.

Debido a esta situación continua de incidencias, varios alcaldes de esta área decidieron agruparse y dirigirse a la Xunta de Galicia. A pesar de que en la actualidad la administración autonómica no dispone de competencias en materia ferroviaria, los mandatarios locales veían necesario la participación del gobierno gallego en esta problemática. No obstante, como detalla Beatriz Bascoy, las diferencias de colores políticos entre los diversos ayuntamientos también afectaba a las reuniones. Asimismo, la implicación de los principales cargos de transportes y movilidad de la Xunta de Galicia, no era completamente satisfactoria.

La responsabilidad, por un lado es del Ministerio, pero nosotros entendíamos que la Xunta o el Gobierno Gallego, aunque no tenga competencias, sí que tenía la obligación, como tenemos nosotros (alcaldes), de mover, de presionar, de gestionar todo lo posible para que el tren volviese a ser lo que era.

[...]

Los alcaldes del PP no iban a las reuniones. [...] Para la Xunta cuando ve que sus alcaldes no van, es que no es prioritario, alcaldes que no conocen el tren. La Xunta en el momento que ve que en los ayuntamientos que gobierna no hay esta demanda por sus representantes políticos, pues es un motivo más para mirar para otro lado.

Beatriz Bascoy Maceiras (Alcadesa de Moeche – BNG). Entrevista realizada el 18-12-2020

En estas reuniones, las reivindicaciones en conjunto de los ayuntamientos afectados y de la plataforma, fueron escuchadas y obtuvieron algunas victorias. La mayoría, la modificación de horarios para conseguir una compatibilidad laboral y académica.

Lo que conseguimos de estas reuniones de casi 3 años fue, que se adaptasen los horarios a las realidades académicas y laborales. El tren pola mañana llega a Ferrol, a las 08:05, por lo cual, no llegaba a tiempo para la que gente que empezaba a estudiar o trabajar a las 8 horas. Conseguimos que se adaptasen, que pusieran uno a última hora para venir. La juventud de Ortigueira tenía que coger un piso en Ferrol. No podían volver en el tren, que son 40 kilómetros.

Beatriz Bascoy Maceiras (Alcadesa de Moeche – BNG). Entrevista realizada el 18-12-2020

Desde el 2019, a través de los ayuntamientos, de nosotros, y de todas las reuniones y comisiones que hay creadas (ayuntamientos, Xunta, Renfe y Adif) conseguimos que se modificaran los horarios e integrar Ortigueira también en los servicios de cercanías. Tiene un tren desde la primera hora. Hay muchos más servicios. Se redujeron los servicios Ferrol-Xuvía (Narón), donde había un servicio cada media hora, pero entendíamos que tampoco era necesario tantas frecuencias porque coincide paralelamente con el bus urbano.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

No obstante, a pesar de las continuas reclamaciones y los tímidos avances, véase la modificación de horarios, desde la Plataforma como la portavoz de los gobernantes locales, no ven el futuro con gran optimismo.

¿Futuro? Lo vemos complicado. Nosotros nunca vimos en el Ferrol-Ribadeo un paso firme que fuese algo que sea un beneficio para los usuarios desde hace muchísimos años. Seguiremos dando los pasos nosotros.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

¿El problema? Nos estamos acostumbrando a que una leve mejoría, ya es una victoria. Ahora estamos contentos porque recuperamos el horario de mañana y de la noche, pero es que ya lo teníamos. No tenemos nada nuevo, no tenemos una mejoría. Yo creo que la situación en el futuro, hay que luchar, pero no pinta bien. Sinceramente, creo que no.

Beatriz Bascoy Maceiras (Alcadesa de Moeche – BNG). Entrevista realizada el 18-12-2020

Por último, en relación con los grandes esfuerzos económicos destinados a la finalización de las LAV, no solo afectaron a los servicios convencionales de pasajeros, también al transporte de mercancías. Esto viene derivado de la ausencia de actuaciones en las líneas convencionales. Del mismo modo, en la ausencia de buenas conexiones ferroviarias en los diferentes puertos marítimos de Galicia.

La verdad es que las mejoras en los últimos años en el ámbito del ferrocarril fueron dirigidas esencialmente a viajeros. Para líneas de mercancías, prácticamente estamos con las mismas líneas de principios del siglo XX. Es cierto que se están realizando algunas mejoras, pero son esencialmente de mantenimiento.

Iago Domínguez (Gerente del Clúster de la Función Logística de Galicia). Entrevista realizada el 18-03-2021

Como explican desde el Clúster de Logística de Galicia, a pesar de las fuertes inversiones, las dedicaciones al tren convencional y de manera semejante, al de mercancías, solamente corresponden al mantenimiento de las infraestructuras. No obstante, como ya se hecho mención anteriormente, son varios los déficits acumulados que explican la situación de marginación del tren de mercancías en el reparto modal en España. Otra voz crítica por la decisión unánime de centrarse mayoritariamente en la alta velocidad ferroviaria, es la expuesta por el anterior *conselleiro* de transportes, Agustín Hernández (2009-2014). Desde el 2019, es el presidente del *Consello Económico e Social de Galicia*; un órgano consultivo de la Xunta. A partir de su declaración como presidente, el CES se ha involucrado en las demandas por la atracción de fondos europeos para el Corredor Atlántico de mercancías. De ahí sus palabras:

Somos un país que no apostó por el ferrocarril de mercancías históricamente. Hay muchos problemas estructurales. Hay un abandono histórico de inversión ferroviaria que tiene como consecuencia que ese transporte ferroviario sea absolutamente residual. A principios del siglo XXI, hubo una apuesta por el transporte ferroviario centrado en el transporte de viajeros de alta velocidad. Eso fue una apuesta. Es cierto que tuvo como consecuencia la extensión de la red del AVE, quizás excesivamente...sobre-dimensionada para lo que era la demanda del país. En todo caso, esto hizo también que la inversión en ferrocarril cambiara radicalmente. Pero insisto, centrado en lo que es la red de alta velocidad de pasajeros. Y la realidad es

que el transporte de mercancías por ferrocarril continuó ese descenso en términos absolutos y también relativos. Creemos que eso tiene que mudar.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

9.4.1.4. La etapa de Ana Pastor como ministra de Fomento (2011 – 2015)

A pesar de que hemos agrupado la evaluación de este período bajo el tiempo en el Gobierno Central estuvo presidido por M. Rajoy, queremos analizar los principales hitos (o intentos) de Ana Pastor como ministra de Fomento. Durante estos cuatro años, se produjeron algunos de los avances positivos más importantes en la red ferroviaria gallega.

En primer lugar, el inicio del *Tren Celta* el 2 de julio del 2013. Como ya hemos mencionado anteriormente, este se trata del único servicio internacional que conecta las ciudades de Vigo y Porto (Portugal). Igualmente, la baja competitividad del ferrocarril con respecto al autobús y el vehículo privado, unido a la situación económica de Portugal, provocaron que existiese la posibilidad de su supresión hasta en dos ocasiones (2005 y 2011). En este año, el anuncio del cierre fue llevado incluso al Parlamento Europeo por parte de la eurodiputada lusa, Marisa Matias (Bloco de Esquerda¹²⁹).

Fue hoy anunciado el cierre de la línea ferroviaria entre Porto y Vigo. La región del norte de Portugal y de Galicia sufren un duro golpe con esta desistencia. Esta línea muere porque dejó de servir. Dejó de servir porque no está adaptada a las condiciones actuales de la vida moderna y solo aconteció porque faltó la inversión en los últimos años.

Marisa Isabel dos Santos Matias (Eurodiputada del Bloco de Esquerda) 4-7-2011, Parlamento Europeo

Ante la paralización del proyecto para la construcción de una nueva línea entre Galicia y Portugal debido a la crisis económica, la única posibilidad por mejorar la posición del ferrocarril pasaba por aumentar las prestaciones de los servicios ferroviarios. Con esto, se iniciaba el nuevo *Tren Celta*. A partir de la unificación de un billete único y la instauración de frecuencias directas entre ambas ciudades, el tiempo del desplazamiento se reducía en aproximadamente una hora. De las más de 3 horas anteriores se pasó a las actuales 2 horas y 15 minutos. En el 2014 se añadieron, como paradas intermedias, Valença do Minho (ciudad fronteriza), Viana do Castelo (capital de distrito) y Nine (enlace con el Ramal de Braga).

En el 2013, se genera un tren más rápido. Se llega a una serie de acuerdos con Comboios de Portugal y de cambios en el convenio. La diferencia es que la ministra (Ana Pastor) apuesta por un tren directo, Vigo – Porto, después de establecieron tres paradas (Nine, Viana y Valença). Se redujo el tiempo de viaje. Ahora son dos horas y cuarto. Pero antes teníamos más tiempo.

Javier Pérez López (Responsable de la línea Madrid-Galicia de Renfe-Operadora) Entrevista realizada el 21-03-2018

129 Bloco de Esquerda, formación política de izquierda de Portugal

Entre las principales consecuencias del nuevo *Tren Celta* no solo está en el recorte de los tiempos comerciales. Esto también se ha traducido en un considerable aumento de los viajeros anuales. Es decir, existe una respuesta positiva ante una mejora de las prestaciones.

50.000 usuarios, 2014; 70.000 usuarios, 2016; 90.000 usuarios 2017. La mejora se notó en los usuarios. Es una línea que se va a mejorar. Estamos pendientes de esto.

Javier Pérez López (Responsable de la línea Madrid-Galicia de Renfe-Operadora) Entrevista realizada el 21-03-2018

No obstante, al mismo tiempo, ante la posibilidad de expandir la comercialización hasta A Coruña mediante la línea del Eje Atlántico, el escenario no era tan optimista.

No sé hasta que punto, ahora mismo, tal y como están las infraestructuras, sería un servicio que pudiese dar viajeros. El tiempo de viaje ahora mismo, estaría hablando de bastante tiempo. El tramo Vigo-Porto no es competitivo con nada. Yo no lo sé si con el tiempo podrá ser algo útil, pero ahora mismo, con la demanda que tenemos Vigo – Porto y con los tiempos de viaje. Yo creo que no.

Javier Pérez López (responsable de la línea Madrid-Galicia de Renfe-Operadora) Entrevista realizada el 21-03-2018

En una posición muy semejante ante la ausencia de actuaciones en las infraestructuras, también se encuentra el colectivo del Eixo Atlántico.

Con el trazado actual no hay nada que hacerle, como mucho 10 minutos. Ahora, si consigues que el gobierno encargue un nuevo trazado, entonces si podemos hacer un tiempo entre Porto y Vigo de aproximadamente una hora...90 minutos. Lo mismo que Vigo – A Coruña.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

Como reconocen tanto Xoán Vázquez como Javier Pérez, uno de los principales inconvenientes en los servicios ferroviarios entre Galicia y Portugal es el estado de la infraestructura. Esto se ha podido comprobar durante la década de los 1990 entre A Coruña y Vigo, con el inicio de los TRD. A pesar de la mejora del material ferroviario, la infraestructura causaba una limitación en la prestación de las máximas prestaciones. La ausencia de la Salida Sur de Vigo, las restricciones de velocidad en el Puente Internacional de Tui o el mantenimiento de la línea convencional en el tramo portugués, continúan siendo una carencia para la prestación de los servicios comerciales. Un ejemplo del déficit de mantenimiento en la red convencional ha sido el accidente del *Tren Celta* el 9 de septiembre del 2016 en el núcleo urbano de O Porriño, con 4 fallecidos.

Ante las dificultades actuales para mejorar los tiempos comerciales, el tren continúa en una posición lejana de la supremacía de la red viaria en las relaciones internacionales entre Galicia y Portugal. Especialmente del autobús. Con respecto a este último, existe una mayor diversidad de horarios y frecuencias diarias, principalmente con destino a la terminal aeroportuaria de Porto. Más adelante, volveremos a detenernos en las relaciones entre Galicia y Portugal mediante el ferrocarril.

Un segundo hito a destacar fue la inauguración del reformado Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo en la primavera del 2015 (ver figura 83). Con esto, se ponía fin a un período de 14 años de obras, con el objetivo de aumentar las características técnicas de la línea convencional y recortar los tiempos comerciales entre varios de los principales núcleos de población de las provincias occidentales gallegas. Simultáneamente, entraba en servicio de manera parcial la remodelada estación de Vigo-Urzáiz. Una particularidad destacada de la nueva línea del Eje Atlántico es que no corresponde a la concepción radial de la alta velocidad en España (Bel, 2010). Así, como en la mayoría de las nuevas LAV donde se ha priorizado en primer lugar la conexión con la capital estatal, el caso del Eje Atlántico se aleja de este esquema. De este modo, hasta la finalización definitiva del tramo Ourense-Zamora (diciembre 2021), Galicia disponía de una red aislada con respecto a la estatal.



*Figura 83 – Viaducto del Eje Atlántico sobre la desembocadura del río Ulla en la Ría de Arousa entre los municipios de Catoira (Pontevedra) y Rianxo (A Coruña).
Fuente: Varela Cornado (2015)*

A pesar de estar reconocida por la Unión Internacional de Ferrocarriles como una línea de alta velocidad (UIC, 2021), el proceso de su construcción o las prestaciones máximas que permiten su explotación (220 km/h velocidad máxima) continúan sembrando, para algunas personas, ciertas dudas de si se puede clasificar como tal. Del mismo modo, el desgraciado accidente de Angrois (Santiago de Compostela) el 24 de julio del 2013 aumentó esta cuestión.

A partir de la puesta en marcha del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo, las distancias se reducían considerablemente. De esta manera, la accesibilidad a las tres terminales aeroportuarias de Galicia aumentaba considerablemente. Consigo, un motivo más para una futura coordinación

del sistema aeroportuario. Ante esta nueva situación, la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento anunciaban en septiembre del 2015, entre otras cuestiones, la puesta en marcha de un billete combinado bus y tren¹³⁰. Con el objetivo de que aquellos usuarios del ferrocarril puedan emplear con el mismo billete las lanzaderas de autobús a los tres aeropuertos. Sin embargo, a pesar del anuncio, sigue sin implementarse en la actualidad.

Estamos pendientes de desarrollos tecnológicos para poder coordinar, que tanto Renfe como los usuarios de las empresas de transportes por autobús, puedan utilizar el mismo ticket y la validadora pudiera ser la misma. En principio, se desarrolló la información a través de pantallas en los aeropuertos, en las estaciones de trenes y autobuses, para tener conocimiento el viajero que viene de fuera donde tiene que coger el bus, donde es el transbordo o la estación de tren. Estamos ahora con el tema del desarrollo tecnológico. Ahora mismo no funciona. Está un poco pendiente. No es un tema sencillo el tecnológico. En la forma de validación de Adif y de los transportes interurbanos es bastante distinto. Aparte también todo el tema monetario, de pago, de quien recauda.

Ignacio Maestro Saavedra (director xeral de Mobilidade. 2017-actualidad). Entrevista realizada el 28-02-2018

Como explica el actual *director xeral de Mobilidade*, uno de los principales inconvenientes es el desarrollo de un software único que unifique los sistemas de pago del ferrocarril y el autobús. A mayores, explica que ya se llevaron algunos pasos como la instalación de paneles informativos en las diferentes estaciones (ver figura 84). Por el contrario, la actual *conselleira*, Ethel Vázquez, explica que la ausencia de un billete combinado para el uso de las lanzaderas a los aeropuertos es debido a una falta de acuerdo entre administraciones.

Lo cierto es que desde la Xunta de Galicia hemos trasladado en reiteradas ocasiones a Renfe nuestra disposición y colaboración para poner a disposición de los viajeros un billete combinado entre diferentes medios de transporte, como el tren y el autobús, para que los usuarios puedan moverse por Galicia con un billete único. Un ofrecimiento de la Xunta que, lamentablemente, por lo de ahora no tuvo respuesta por parte del Gobierno Central y no se ha materializado

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Aunque la *conselleira* hace referencia a un uso más amplio de un hipotético billete combinado, el motivo explicado por esta es la ausencia de una respuesta por parte del Gobierno Central. De una manera muy semejante, explicaba en el Parlamento de Galicia la voluntad de su equipo de trabajo por conseguir dicha complementariedad.

Desde la Xunta de Galicia ya le trasladamos a Renfe la necesidad de fomentar esa interoperactividad de los medios de pago, y por lo tanto le planteamos a Renfe que se pudiera utilizar la tarjeta TMG, la tarjeta metropolitana en los servicios de Renfe para dar más facilidades y más comodidades a los gallegos y a las gallegas en transporte público, no solo en autobús, sino también en tren.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade), 8-5-2019, Parlamento de Galicia

130 Xunta de Galicia, 02-09-2015

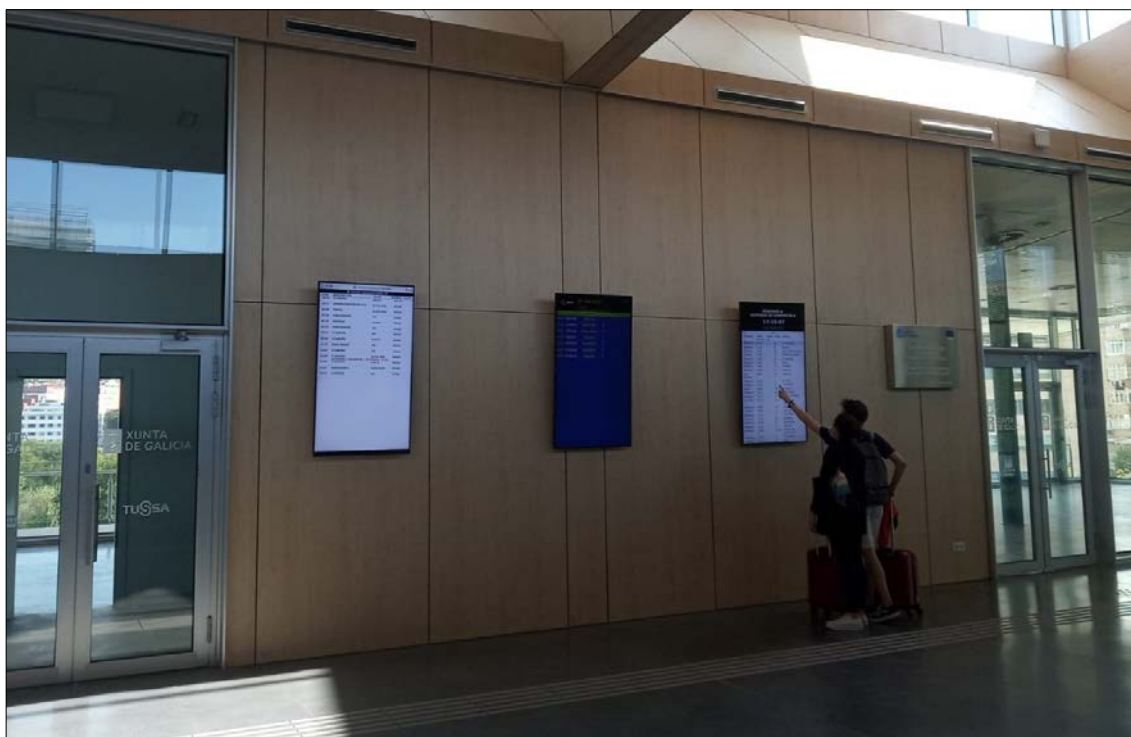


Figura 84 – Paneles informativos de tren, avión y autobús en la nueva estación de autobuses de Santiago de Compostela
Fuente: Varela Cornado (2021)

El 24 de julio del 2013, en la víspera del día nacional de Galicia y de la festividad del Apóstol Santiago. A pocos minutos de las 21 horas y a escasos 3 kilómetros por vías ferroviarias de la estación de Santiago de Compostela. El tren Alvia 04155 (ver figura 85), que hacía el servicio Madrid-Ferrol, descarriló en la curva de A Grandeira, en el núcleo de población de Angrois (Santiago), tras intentar pasar a 190 km/h cuando la velocidad máxima permitida en ese punto era de 80 km/h. Este punto pertenece a la LAV entre Santiago y Ourense, inaugurada no menos de 2 años antes del trágico suceso (diciembre 2011). El resultado de este fatal incidente fue de 80 personas fallecidas.

En un primer momento, se intentó acusar como único culpable del accidente al maquinista del tren. Una falta de concentración mientras atendía una llamada interna del servicio de pasajeros, provocó una desatención de su posición en la línea de alta velocidad. No obstante, como se ha demostrado posteriormente, de existir el sistema de seguridad ERTMS en la totalidad de la infraestructura, el accidente no se habría producido. Ya que la tecnología habría reducido la velocidad del tren en caso de superar los límites establecidos. De manera simultánea, algunas personalidades políticas afirmaban en ruedas de prensa posteriores al accidente que en Angrois no había ocurrido un incidente relacionado con la alta velocidad. Esto era el ejemplo del presidente de Adif en aquel momento:

Señorías, sobre la cuestión de si esto era o no alta velocidad, también quiero ser claro. El accidente ocurrido en Santiago de Compostela no es un accidente de alta

velocidad. La alta velocidad es un sistema que integra tres elementos: una línea de alta velocidad, un tren de alta velocidad y un sistema de seguridad de alta velocidad, que permita circular a velocidades superiores a 220 kilómetros por hora. Para que hablemos de alta velocidad se tienen que dar estas tres características, y en el caso del accidente de Santiago ni el tramo en que se produce –el tramo de acceso a la estación- ni el sistema de seguridad ASFA eran de alta velocidad

Gonzalo Ferré Molto (presidente de Adif) 8-8-2013, Congreso de los Diputados

Estas declaraciones contradicen los anuncios oficiales en el momento de su inauguración. Tanto la Xunta de Galicia como el Ministerio de Fomento publicaron en sendas notas de prensa la apertura de una nueva infraestructura bajo los parámetros de la alta velocidad. De hecho, destacaban esta característica en sus respectivos titulares¹³¹. Más tarde, en el 2016, la Agencia Ferroviaria Europea dictaba que se trataba de un accidente de alta velocidad¹³². Al mismo tiempo, desde las instituciones europeas se le exige al Gobierno de España la elaboración de una investigación técnica independiente. Un objetivo que en la actualidad continúa persiguiendo la Plataforma de Víctimas Alvia 04155. El juicio sobre el proceso del accidente ferroviario está previsto que comience en octubre del 2022. Se estima la participación varios centenares de personas (testigos y peritos), además de los dos acusados, el maquinista y el responsable de Seguridad en la Circulación de Adif.



*Figura 85 – Restos del tren Alvia siniestrado en Angrois depositados en A Escravitude.
Fuente: Varela Cornado (2015)*

131 Xunta de Galicia, 10-12-2011 // MITMA, 10-12-2011

132 Praza Pública, 11-07-2016

Los restos del tren accidentado en el 2013 estuvieron depositados durante varios años en un solar industrial a las afueras de la ciudad de Santiago de Compostela, concretamente en el ayuntamiento de Padrón. Posteriormente, fueron desmantelados.

9.4.1.5. Inestabilidad política en el Gobierno Central (2016-2018)

Después de 4 años donde el PP dispuso de mayoría absoluta en el Congreso de los Diputados, las elecciones generales del 20 de diciembre del 2015 retiraron esta condición. No obstante, el PP continuaría siendo la formación política con mayor número de diputados (123). A pesar de esta condición, la falta de apoyos por parte de otras agrupaciones, propició la desestimación de M. Rajoy como candidato a la presidencia. Un hecho que recayó en el líder de la oposición, Pedro Sánchez, del PSOE. Sin embargo, pese a su acuerdo con Ciudadanos (centro-derecha), en las dos votaciones realizadas en las sesiones de investidura, el candidato socialista obtuvo más votos negativos (tanto del PP como de formaciones de izquierda y soberanistas) que positivos. Esto provocó meses después una repetición de elecciones generales.

En los nuevos comicios efectuados en el verano del 2016, los resultados se aproximaron a los anteriores. Es decir, un PP con el mayor número de diputados en la Cámara (137) pero sin mayoría absoluta. Incluso, pese a que en esta ocasión, Ciudadanos pasó a apoyar la candidatura de M. Rajoy a la presidencia, la mayoría parlamentaria rechazó esta propuesta. Sin embargo, varios meses después, tras un largo conflicto interno en el PSOE y la consiguiente dimisión de Pedro Sánchez como secretario general de los socialistas. Una gran parte de los diputados de esta formación política se abstuvieron en una nueva sesión de investidura a la presidencia. Por lo tanto, M. Rajoy accedería a la presidencia del gobierno gracias a una mayoría simple.

En este II Gobierno Central de M. Rajoy, el máximo responsable del Ministerio de Fomento pasaría a ser el ingeniero Íñigo de La Serna, hasta ese momento, alcalde de la ciudad de Santander (Cantabria). La anterior ministra, Ana Pastor, sería la nueva presidenta del Congreso de los Diputados. Por el contrario, en el 2016 también se celebraron elecciones al Parlamento de Galicia. A diferencia de lo acontecido en Madrid, los comicios gallegos resultarían en una tercera victoria consecutiva por mayoría absoluta de A.N. Feijóo. Con respecto al ferrocarril, el programa político del PP de Galicia ya había abandonado la demanda de la transferencia de sus competencias en el relativo al 2012. Igualmente, en el 2016 no se volvía a recoger esta propuesta (PP, 2016). No obstante, se continuaba con las reivindicaciones sobre la alta velocidad, tanto para su conexión con la Meseta acordada para el 2018, como su expansión en el interior de Galicia (Lugo y Portugal). También se demandaría la mejora de la línea A Coruña-Ferrol y el impulso de la Variante de Cerdedo. Del mismo modo, la puesta en marcha de medidas para el fomento del transporte colectivo mediante mayores facilidades en la intermodalidad (billete único). Estas aspiraciones fueron proclamadas en el Parlamento de Galicia, tanto por el presidente en el debate de su investidura, como por la *conselleira* varias semanas después.

...garantizar que el bloqueo sufrido en España en los últimos meses no impida cumplir los compromisos que el Estado tiene desde hace mucho más de diez meses con Galicia. El ejemplo más claro de esto que les digo es la alta velocidad, que pediremos que se complete. Tanto en las actuaciones ya planificadas, especialmente para las planificadas en el Horizonte 2018, como para incluir otras nuevas que

también son imprescindibles, como la conexión del AVE hasta Lugo y Lugo-Ourense-Madrid en menos de tres horas. Y a esto no vamos renunciar.

Alberto Núñez Feijóo (presidente de la Xunta de Galicia) 8-11-2016, Parlamento de Galicia

El Ministerio de Fomento, como saben, se comprometió el martes pasado con el Presidente de la Xunta para trabajar en la finalización del AVE con la máxima celeridad. El Ministro trasladó una data de llegada del AVE que confirma que el bloqueo político sufrido en el Estado tiene consecuencias y tuvo consecuencias. Saben que la data que fijó el Ministro fue el tercer trimestre del 2019, agradecemos concreción y transparencia para esa nueva data, y que se trabaje continuamente para evitar que los efectos de la parálisis y del bloqueo político no afecten más a la llegada del AVE.

Ethel M^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade) 7-11-2017, Parlamento de Galicia

En el intermedio de estas dos declaraciones, el presidente autonómico, A.N. Feijóo se reunió con el nuevo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna¹³³. Tras este encuentro, se estableció una nueva fecha para la ansiada conexión. A pesar de que se culpabilizaba al bloqueo político en Madrid, también hay que destacar los cambios en los proyectos, así como la paralización en algunos tramos entre Ourense y Zamora¹³⁴. Entre las causas se encontraban las diferencias entre las empresas constructoras y la Administración Central.

(Sobre los retrasos del TAV a Galicia). Muchas de estas actuaciones se exigieron modificar, replanteamientos de como se iban a hacer puentes, viaductos, túneles. El mecanismo de hacer los túneles, con tuneladoras, si con el método austríaco. Luego, también hubo diferencias en obras entre las empresas adjudicatarias y el ADIF. Muchas empresas creían que por el montante que fueran adjudicadas los tramos no era posible sacar las obras para adelante. Por lo tanto, ese retraso es evidente. A mi me preocupaba que estos retrasos frenasen la culminación de la Alta Velocidad. En este momento, la culminación es imparable. Estamos en la recta final.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

Como explica el actual diputado en el Congreso, Celso Delgado, las mudanzas en la planificación original y los desencuentros con las constructoras provocaron los últimos retrasos en la nueva línea Zamora-Ourense. Finalmente, tras llegar a acuerdos con estas últimas, los avances continuaron hasta la actualidad. Es así, como durante estos dos años del II Gobierno de M. Rajoy, la llegada de la alta velocidad vía Zamora se convirtió en una de las principales prioridades.

Por lo que respecta a la ejecución de la línea completa de alta velocidad hasta Ourense, se ha ejecutado obra a 31 de enero del año 2018 por valor de 3.405 millones de euros sobre el presupuesto total, que son 4.395, es decir, casi un 80%. Las obras del tramo entre Zamora y Ourense siguen su curso según lo previsto, con los plazos y compromisos anunciados por el Ministro y conocidos por todos. En el caso concreto del tramo entre Zamora y Pedralba de la Padrería, como conocen sus

133 Xunta de Galicia, 31-01-2017

134 Praza Pública, 22-01-2020

señorías, el plazo de terminación de las obras es el cuarto trimestre de 2018 y en el caso concreto del tramo Pedralba de la Padrería – Taboadela – Ourense es el cuarto trimestre de 2019.

Manuel Niño González (secretario general de Infraestructuras) 14-3-2018, Congreso de los Diputados

A partir de esta nueva cronología establecida para la conexión de la Meseta, los mayores esfuerzos de la Xunta de Galicia recayeron en una nueva reivindicación, la inclusión de Galicia en el proyecto europeo del Corredor Atlántico de mercancías. De igual modo, durante este breve período del II Gobierno de M. Rajoy, aumentaron algunos conflictos sociales relacionados con el ferrocarril. Entre estos, como ya hemos evaluado anteriormente, el progresivo desmantelamiento de los servicios convencionales, especialmente el antiguo FEVE (Ferrol-Ribadeo). Del mismo modo, las demandas territoriales por disponer de la alta velocidad ferroviaria, tanto en Lugo como, de manera directa, en la ciudad de Vigo. No obstante, al tratarse de reivindicaciones que continúan presentes en la actualidad, hemos decidido analizarlas con mayor profundidad en los siguientes apartados.



Figura 86 – Viñeta sobre el atraso continuo de la Alta Velocidad a Galicia ¹³⁵

Extraído de: Página de Facebook Fans de Luis Davila 02-05-2017

Las demoras durante el proceso de construcción para la llegada definitiva de los nuevos servicios de alta velocidad (AVE) continuaban a ser objetivo de sátira para parte de la sociedad civil de Galicia. En esta situación, los continuos atrasos se asemejaron a los acontecidos durante la década de los 1990 con las autovías.

Con respecto al enlace con Lugo desde Ourense, hay que citar la inauguración de la Variante de Láncara. Este se trata de un pequeño tramo ferroviario, de nueva construcción, de solamente 7 kilómetros. Pese a entrar en servicio en el 2018, el inicio de las obras se dio en el 2007¹³⁶. La llegada de la crisis económica propició su paralización. Para la conexión de Lugo con Ourense mediante una LAV, se preveía la construcción de diferentes variantes semejantes a estas.

¹³⁵ Traducción al castellano: 2001, ahí viene el AVE. 2010, ahí viene el AVE. 2012, ahí viene el AVE. 2021 Avelino García, maquinista jubilado, para servirles. El tren aún lo teneis en el Padornelo (Zamora).

¹³⁶ El País, 08-06-2014

9.4.2. El cambio en el Gobierno Central y nueva posición de la Xunta de Galicia.

El II Gobierno de M. Rajoy tuvo una duración corta. Después de presentarse en el otoño del 2016, en la primavera del 2018 salía adelante una moción de censura registrada por un renovado PSOE, con el actual presidente del gobierno, Pedro Sánchez, como líder de la formación política. No obstante, los desacuerdos para la aprobación de los presupuestos generales del 2019 propiciaron un adelanto de las elecciones generales en abril de este mismo año. Al igual que en el 2016, la ausencia de una mayoría absoluta y tras no concretarse un acuerdo, se volvieron a repetir comicios en noviembre del 2019. Tras estos últimos, se formó el actual gobierno central, caracterizado por su descripción como el más *progresista* desde la restauración de la democracia en España (PSOE y Unidas Podemos).

En estas últimas elecciones generales, también es necesario resaltar la vuelta del BNG al Congreso de los Diputados. Después de la pérdida de representación en los comicios del 2015, la formación nacionalista gallega volvió a Madrid mediante la consecución de un diputado por la provincia de A Coruña. Pese a tratarse solamente de uno, fue clave su voto positivo a la formación del gobierno presidido por Pedro Sánchez. Esto se hizo posible tras un acuerdo político entre el PSOE y el BNG.

Como contrapartida al apoyo gubernamental en una primera instancia, el BNG obtuvo el compromiso del nuevo ejecutivo central de una serie de actuaciones. La más destacada, la financiación de los peajes de la AP-9. Con relación a la red ferroviaria, estas se centraron en el modelo convencional (ver tabla 28). No se trata de la primera vez donde el BNG apoya al Gobierno Central a cambio de un aumento de las inversiones. Durante la presidencia de J.L. Rodríguez Zapatero había apoyado la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado a cambio de un aumento en las partidas económicas para la construcción de la alta velocidad.

Modernización de los siguientes tramos de la red interior de Galicia	<ul style="list-style-type: none"> a) A Coruña – Ferrol b) A Coruña – Lugo c) Vigo – Frontera Portugal d) Electrificación Ourense – Lugo e) Ferrol – Ribadeo (vía métrica)
Servicios de mercancías	<ul style="list-style-type: none"> a) Elaboración de proyectos para la obtención de fondos europeos en el Corredor Atlántico. b) Finalizar las conexiones a los puertos de A Coruña y Ferrol

*Tabla 28 – Compromisos en infraestructuras ferroviarias PSOE-BNG (2019)
Elaboración propia. Fuente de información: Bloque Nacionalista Galego (2020).*

Como se puede comprobar, el acuerdo de compromisos se centra en aquellos tramos que han quedado fuera de las principales actuaciones de la alta velocidad. Igualmente, la potenciación del tráfico de mercancías mediante la conexión con los puertos.

La mudanza de poder político en la Moncloa provocó un cambio en la posición del gobierno autonómico de Galicia, en lo que se refiere a sus reivindicaciones ferroviarias. Es así como un mes después de la moción de censura en el Congreso de los Diputados de Madrid, el PP de Galicia presentaba una proposición no de ley en el Parlamento de Galicia. Esta tenía como fin, instar al Gobierno autonómico para que demandase al nuevo Ejecutivo central, el cumplimiento del cronograma establecido para la finalización de las obras de la alta velocidad entre Zamora y Ourense. Es decir, finales del 2019.

La finalización de las obras del AVE es un objetivo estratégico, de país, irrenunciable, que todos debemos demandar y apoyar. Lo traemos ahora -peticiones similares ya se hicieron en el pasado y las apoyamos desde el Grupo Popular-, precisamente ahora por una doble razón. Primero para reforzar la postura, reforzar el Gobierno de la Xunta y su presidente en la reunión que tiene el próximo día 17 en Madrid en el Palacio de la Moncloa con el presidente del Gobierno de España, para que pueda ir a esta reunión con el respaldo del Parlamento gallego.

Pero también, debidos a las incertidumbres generadas por algunas declaraciones hechas por los responsables políticos del Partido Socialista, por esas insistencias del Ministro de Fomento (Ábalos Meco) en generar dudas sobre los plazos de finalización del AVE a Galicia, porque estas declaraciones difieren claramente de lo que los técnicos y responsables del ADIF venían diciendo hasta ahora.

Martín Fernández Prado (diputado autonómico del PP) 11-7-2018, Parlamento de Galicia

De una manera semejante, la cabeza visible de la CIM, Ethel Vázquez, culpabiliza al gobierno de Pedro Sánchez de los últimos retrasos en la finalización de la futura conexión.

Conviene lembrar que la prioridad número uno para Galicia en materia ferroviaria, sin duda, es la finalización del AVE a Madrid, que ya debería de estar rematado, porque el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se comprometió con el presidente de la Xunta a que estaría acabado en 2019, al igual que se comprometió el ministro Ábalos. Ahora, a pesar de los anuncios hechos desde el Gobierno central para su finalización y la puesta en servicio efectiva en el segundo semestre de 2021, los datos objetivos nos dicen que las obras no acabaron y que hay contratos que tienen prolongado su vigencia durante varios meses del 2021. Teniendo en cuenta que tras el remate de los trabajos, se deben de hacer las pruebas de seguridad, muy estrictas y que tienen una larga duración, parece poco probable que el Gobierno Central vaya a cumplir su compromiso de tener todo el AVE gallego en servicio en el segundo semestre de 2021.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Como explica la *conselleira*, la falta de compromisos en las palabras del Gobierno de Madrid, es lo que ha provocado un nuevo retraso en la finalización de la conexión con la Meseta. Este cambio de posición, más reivindicativo de la Xunta de Galicia, también es visible en los titulares de las diversas notas de prensa elaboradas por la administración autonómica (ver tabla 29).

Fecha	Titular
29-06-2018	Feijóo destaca que los plazos para finalizar el AVE están avalados por el Adif y pide voluntad política para mantener el compromiso.
03-10-2018	Fomento ratifica a Feijóo que las obras del AVE a Galicia estarán finalizadas en el último trimestre del 2019
18-09-2019	La Xunta espera que la inestabilidad nacional no suponga más atrasos en la puesta en marcha del AVE a Galicia.
24-10-2019	Feijóo afirma que es inviable que las obras pendientes del AVE rematen a finales del 2019 y reclama información al Gobierno central sobre los plazos reales.
05-02-2020	La Xunta insta al Gobierno estatal a poner data para trasladarle a los gallegos información oficial y certera sobre el remate de las obras de la alta velocidad a Galicia
08-02-2020	La Xunta lamenta que el Gobierno de España les niegue a los gallegos información oficial sobre el AVE y pregunta que tiene que ocultar.

Tabla 29 - Titulares de las notas de prensa de la Xunta de Galicia después de la moción de censura en el Congreso de los Diputados (junio 2018).

Elaboración propia. Fuente de información: Xunta de Galicia.

Este cambio de posición de la Xunta de Galicia, dependiente de que formación política esté en el Gobierno de Madrid, es ampliamente significativa. Igualmente, criticada por ciertos actores sociales.

La Xunta hace una política, con muchos anuncios, dependiendo de quien gobierna en el Estado.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

Desde la plataforma de defensa del antiguo FEVE, detallan que el discurso de la Xunta varía en función del Gobierno Central. Hecho que se ha comprobado a lo largo de este capítulo.

(Sobre posibles causas del retraso del AVE a Galicia) También, en determinados momentos a partir de 2011, más allá de la crisis, que es importantísima, hay otra variable que también es importante, que es que parece que Galicia deja de reclamar de forma tan importante que quiere ser una comunidad de primera. Por lo tanto, hay una demora en la ejecución de estos proyectos que no siempre está justificada por la falta de recursos.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

La antigua *conselleira* de Política Territorial en el gobierno bipartito de Galicia (2005-2009) destaca de manera semejante esta falta de voluntad política por mantener una postura fija, con independencia de la formación política. Es así como explica, que a pesar de los efectos de la crisis económica, desde el 2011 (inicio del I Gobierno de M. Rajoy), Galicia deja de reclamar con insistencia por la finalización de las actuaciones de la alta velocidad.

Por otra parte, desde el sindicato Comisiones Obreras (CCOO), Gregorio Bermejo¹³⁷ también destaca que los diferentes colores políticos han marcado la relación entre la Xunta y el Estado. Por lo que son cuestiones que no ayudan a la hora de establecer una hoja de ruta. También, desde la Plataforma *Lugo non perdas o tren* son críticos con la actual *conselleira* de infraestructuras de la Xunta de Galicia (Ethel Vázquez), a la que acusan de comunicar asuntos más relacionados con las formaciones políticas que con el ferrocarril en sí¹³⁸. Los diferentes gobiernos simultáneos de la Xunta de Galicia y el Estado no solo marcaron las reivindicaciones de la primera sobre la alta velocidad. De igual modo, en el resto de elementos de la red ferroviaria de Galicia.

(Sobre el actual conflicto del FEVE) Yo creo que en su momento, ella (Ethel Vázquez) no quiso porque gobernaba su propio partido en el Estado. Sabían que no iban a mover ficha. No es fácil ponerte frente a los tuyos. Yo creo que fue por eso.

Beatriz Bascoy Maceiras (Alcadesa de Moeche – BNG). Entrevista realizada el 18-12-2020

En este caso, en relación con el actual conflicto de desmantelamiento progresivo en la línea del antiguo FEVE, Beatriz contextualiza el bajo apoyo recibido desde el Gobierno de Galicia. Hasta el punto en que detalla como la propia *conselleira* no quería hacer presencia en los primeros encuentros de trabajo con los diferentes alcaldes involucrados. De ahí las dificultades para abanderar una causa contra ciertos responsables de su propio partido. Desde el colectivo del Eixo Atlántico, van más allá y justifican esto por falta de peso de Galicia a nivel estatal. Además, por la preferencia de los gallegos por partidos políticos de ámbito estatal, a diferencia del País Vasco y Cataluña. Igualmente, también consideran que el ex-presidente autonómico debería de haber tenido una mayor presencia en los diferentes ministerios de Madrid.

Galicia nunca tuvo peso. Nunca. Ni político. El único que tenía peso y que iba a Madrid era Fraga (1989-2005). Siempre le digo a Feijóo: tendrás que comenzar a salir. Salir, hacer contactos por los ministerios. Darle toques de atención. Galicia siempre votó para dos partidos (PSOE y PP).

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

No obstante, el papel más activo de la Xunta de Galicia a partir del último cambio en la Moncloa, no solo se manifiesta en los debates en el Parlamento de Galicia o en las notas de prensa oficiales. También en la redacción de estudios informativos, con el fin de presentar al Gobierno Central los beneficios de ciertas actuaciones. El más destacado en esta cuestión fue un estudio sobre la Salida Sur de Vigo (ver figura 87). Este informe fue presentado junto a la Confederación de Empresarios de Pontevedra en junio del 2020.

Realizamos un estudio coste-beneficio sobre la Salida Sur que acredita que esta infraestructura es viable y rentable desde el punto de vista técnico, económico y social. Lo que debería de hacer el Gobierno Central si realmente quiere impulsar la Salida Sur de Vigo es aprovechar este trabajo hecho por la Xunta, elaborado por los mayores expertos gallegos en la materia, y licitar el estudio informativo y el estudio

137 Entrevista realizada el 30-11-2020

138 Entrevista realizada el 04-11-2020

ambiental, en lugar de anunciar un estudio de alternativas para la Salida Sur que lo único que hace es volver estudiar lo que ya estudiado y tardar una infraestructura estratégica.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Como explica la actual *conselleira*, el objetivo primario del estudio sobre la Salida Sur de Vigo no es solamente disponer de un argumentario sostenible para su construcción, también agilizar el proceso para su futura dotación. Al mismo tiempo, es necesario tener en cuenta el contexto en el que se enmarca esta nueva demanda. Una vez que las obras de la LAV entre Ourense y Zamora avanzaban con buen ritmo, la Xunta de Galicia se centró en mayor medida en la ampliación del Corredor Atlántico de mercancías. No obstante, Xoán Vázquez, del Eixo Atlántico, opina que la reciente reivindicación por la Salida Sur de Vigo, tanto por el gobierno autonómico como por los empresarios, es una muestra de la falta de un discurso coherente y cohesionado en la defensa de las infraestructuras prioritarias en Galicia.

El problema aquí es que, por ejemplo, cuando escuchas a los dirigentes empresariales, no tienen un criterio, van a remolque del criterio que se coloque en la mesa. Que se habla de la Salida Sur, pues de repente todos ahí. Nosotros llevamos años con el tema de la Salida Sur y nunca nadie se hizo eco de ella.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

El propio colectivo del Eixo Atlántico ha editado un informe (Rodríguez Bugarín, 2015) sobre las posibles y diferentes alternativas que se podrían llevar a cabo en el entorno de la ciudad de Vigo, con el objetivo de unir de manera directa la terminal de Urzáiz con la conexión con Portugal. Igualmente, Vázquez Mao añade que esto no se trata solamente de una posición coyuntural del gobierno autonómico, sino de una falta de consenso a nivel gallego que sobrepasa a las formaciones políticas. Esto lo demuestra en lo que se refiere al Corredor Atlántico de mercancías, presente en la actualidad como debate dentro de la clase política gallega.

Cuando tienes el Gobierno Central, no se si en contra, por lo menos no a favor, el hecho de no tener una posición consensuada y unánime, impide hacer un lobby. Que ya de por si tenemos difícil por la población que tenemos. Quien puede hacer lobby es el que tiene más población, quien tiene más agentes económicos, quien tiene empresas más fuertes y quien tiene más votos para condicionar el gobierno. Nosotros no tenemos esas fuerzas. Las empresas más fuertes nuestras están en otra liga (PSA-Citröen, Inditex). Por lo tanto, no tenemos Mercadona¹³⁹ ni los señores que mueven el Corredor del Atlántico. Hay una falta de coherencia, hay una falta de cohesión, hay una falta de conocimiento y a esto se le añade que existe gente que está lanzando tesis sin ningún sustento científico, y que están confundiendo a la opinión pública y a los dirigentes. Esto para mi es el primer problema, no declarado o no oficial, que condiciona el desarrollo de las infraestructuras.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

¹³⁹ Mercadona es una cadena importante de supermercados con sede principal en la Comunidad Valenciana. Su presidente, Juan Roig, es uno de los máximos defensores del Corredor Mediterráneo.



Figura 87 – Portada de la presentación del estudio sobre la Salida Sur de Vigo¹⁴⁰

Fuente: Confederación de Empresarios de Pontevedra (2020).

Como detalla el secretario del Eixo Atlántico, la ausencia de una posición consensuada en la reclamación de las infraestructuras de transporte, es uno de los principales problemas en Galicia. Un hecho que ya hemos comprobado en la rivalidad localista entre las ciudades de A Coruña y Vigo. La falta de empresas y el bajo peso demográfico condiciona en gran medida la potencialidad de un grupo de presión desde el noroeste peninsular. De ahí la llamada a la consecución de una voz única en la reivindicación.

9.4.3. La nueva normalidad tras el Covid-19 y la finalización provisional de la LAV Madrid – Galicia.

La crisis socio-sanitaria, como consecuencia de la pandemia producida por el Covid-19, ha marcado el contexto social y económico mundial a partir de la primavera del 2020. La paralización durante varias semanas de la mayor parte de las actividades económicas también afectó a los servicios ferroviarios. Igualmente, otros eventos políticos destacados, como la cancelación y posterior retraso de las elecciones autonómicas de Galicia, previstas en una primera instancia para el 5 de abril del 2020. Posteriormente, el 12 de julio del 2020, se llevaron a cabo las elecciones autonómicas. De nuevo, el PP volvía a conseguir por cuarta vez consecutiva la mayoría absoluta en el Parlamento de Galicia. De esta manera, el candidato A. Núñez Feijóo accedía de nuevo a la presidencia autonómica en su cuarta legislatura seguida. El debate en torno a la fecha de finalización de los últimos tramos de la alta velocidad entre Ourense y Zamora, volvía a estar presente en su discurso de presentación a la candidatura presidencial.

¹⁴⁰ Traducción al castellano: *La salida sur de Vigo. La continuación del Eje Atlántico de Alta Velocidad hacia el sur.*

(Sobre la llegada de la alta velocidad) No puede haber más excusas – supongo - Galicia no admitirá nuevos atrasos sobre atrasos, ni más incumplimientos sobre incumplimientos. Queremos un calendario definitivo ya. No creo que eso sea mucho pedir.

Alberto Núñez Feijóo (presidente de la Xunta de Galicia) 2-9-2020, Parlamento de Galicia

Del mismo modo, las consecuencias de la pandemia en los servicios ferroviarios fue aprovechada por la Xunta de Galicia para realizar una crítica continua hacia el Gobierno Central. Durante las semanas de confinamiento generalizado, entre los meses de marzo y abril del 2020, Renfe-Operadora canceló la mayoría de su oferta. Tanto la declarada como OSP, como la comercial (Alvia, AVE, tren-hotel). Con respecto a esta última clasificación, es necesario destacar la supresión indefinida del denominado *tren-hotel*. Hasta el 2020, Galicia contaba con dos servicios nocturnos diarios, el primero hacia Madrid, mientras que el segundo llegaba hasta Barcelona. No obstante, la expansión generalizada de la alta velocidad había provocado consigo una disminución de la oferta de estos ferrocarriles. Desde la operadora ferroviaria ya predecían su pérdida de protagonismo y, posiblemente, su desmantelamiento, antes del 2020.

El Tren Hotel lleva cayendo tiempo. Cuando tú te estás poniendo en el mismo día en cuatro horas y algo, pues ir de toda la noche...ya se ha convertido en una cuestión que cada vez es menos demandada. Aún tiene demanda, pero tiene muy poca. Ha ido cayendo al igual que ha ido subiendo el producto diurno. Hasta que lógicamente, desaparecerá, porque la tendencia es que desaparezca. Si el próximo cambio de servicio, reduces otra media hora más, pues estás por debajo de las 4 horas desde Ourense. ¿Quién va a subir en un tren hotel que coge aquí a las 12 de la noche, para llegar a las 9 de la mañana, si tienes otro a las 6 y media, que te pone a las 10 de la mañana? Es muy complicado. ¿Cuándo va a desaparecer? Eso es una cuestión más política que nuestra.

Javier Pérez López (Responsable de la línea Madrid-Galicia de Renfe-Operadora) Entrevista realizada el 21-03-2018

Como detallan desde la operadora ferroviaria, la reducción de los tiempos de viaje diurnos, e igualmente, el aumento de la oferta entre Madrid y Galicia, es una de las principales causas de la pérdida de competitividad del tren nocturno. Una visión que también comparten desde el sindicato CCOO¹⁴¹. No obstante, durante la última década la oferta comercial del denominado *tren-hotel* se ha reducido paulatinamente. De hecho, en el momento de su supresión en marzo del 2020, solamente existían dos conexiones a nivel estatal. Ambas partían de Galicia hacia Madrid y Barcelona. Igualmente, dentro de una escala internacional, las que conectaban Lisboa con la localidad francesa de Hendaye y la capital española. La recuperación de estos servicios continúa siendo una demanda social. En gran parte, gracias al nuevo rumbo presentado por diferentes estados europeos. Sin embargo, siguen existiendo ciertas dudas en el retorno comercial de estos. La Secretaria General de Transporte y Movilidad, Rallo del Olmo, hacía hincapié en la viabilidad de esta tipología de servicio y la falta de competitividad en relación con la alta velocidad.

141 Entrevista realizada el 30-11-2020

Sí que hay que decir que en España, debido a la excelente red ferroviaria que tenemos y a la incorporación cada vez de más destinos a través de la red de alta velocidad, la utilización de estos servicios ha ido descendiendo de manera muy relevante en los últimos años. Veremos cómo evolucionan las demandas sociales, pero en España, cuando a través de la red ferroviaria se pueden acceder a la mayoría de los destinos en unos tiempos de viaje muy competitivos, los trenes nocturnos puede que no sean la opción más adecuada.

María José Rallo del Olmo (secretaria general de Transporte y Movilidad) 10-3-2021, Congreso de los Diputados

En lo que se refiere a los servicios clasificados como OSP, Renfe-Operadora no había recuperado aún la totalidad de su oferta varios meses después del primer confinamiento social (marzo-abril, 2020). Este hecho fue aprovechado por el Gobierno de la Xunta de Galicia para criticar la gestión en materia de transporte colectivo por parte de la Administración Central. Simultáneamente, presumían de un ejercicio de responsabilidad en sus propias competencias, principalmente el autobús.

Renfe mantuvo operativo el 30% durante el estado de alarma. Siete meses después estamos aproximadamente en un 50%. Esto está produciendo evidentemente un gran impacto negativo en la movilidad, en el derecho de movilidad de los gallego y también en la competitividad de la economía gallega en general.

[...]

Que se cumplan las obligaciones de servicio público, porque esto es una obligación de servicio público. Cuando el PSOE y Renfe hablan de que no es rentable y de que no es económicamente rentable, esto no es un asunto de negocio, es un servicio público que, además, está declarado como OSP, y por eso se subvenciona, porque ya es evidente, sobre todo en el interior, que no es rentable. Por lo tanto, están recortando un servicio público. ¿Qué pedimos por tanto? Que se mantenga ese derecho de los ciudadanos a esa movilidad y que se repongan los servicios ferroviarios anulados.

Martín Fernández Prado (diputado autonómico del PP) 22-10-2020, Parlamento de Galicia

Igualmente, la propia *conselleira* de Mobilidade aprovechaba su turno en el Parlamento de Galicia, donde explicaría la hora de ruta de su cartera durante la nueva legislatura, para criticar la gestión ferroviaria del Ministerio.

...vemos lo que está pasando en el tren, recortar servicios, aprovechar la pandemia para recortar servicios. Desde luego que al Gobierno de Pedro Sánchez no le quitan el sueño las necesidades de movilidad en Galicia, porque nosotros hacemos trabajos ingentes. Si hiciéramos lo mismo que hace el Partido Socialista en el Gobierno de España, de aprovechar la pandemia para reducir los servicios, si hiciéramos lo mismo, quizás casi no teníamos autobuses. Pero no, nosotros seguimos apostando por el transporte público y también en plena pandemia, garantizando el servicio público, inyectando más de 80 millones de euros al año y haciendo los ajustes que son necesarios.

[...]

El tren es un modo de transporte y, desde luego, vemos como los usuarios están sufriendo deficiencias en el servicio y en las frecuencias, como usuarios de tren que se ven perjudicados como consecuencia de esa minimización de servicios

amparándose en la excusa de la crisis sanitaria, servicios que saben que corresponden al Gobierno de España

Ethel M^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade) 23-3-2021, Parlamento de Galicia

El discurso mostrado por diferentes miembros del PP en Galicia, después del cambio presidencial en el 2018 en Madrid, es una buena muestra de la ausencia de una reivindicación común y cohesionada. En este caso, incluso, como hace el diputado Fernández Prado, llegan a mostrar la importancia del ferrocarril público en las políticas de movilidad. Una acción que contradice a la permisividad expuesta en el 2013 con el Plan de Racionalización Ferroviaria llevado a cabo por el Ministerio, o el fin de la subvención autonómica a Renfe a partir del 2011. Sin embargo, en aquel momento, existía una equidad de partidos políticos, tanto en Madrid como en Santiago de Compostela.

A pesar del contexto de crisis social y sanitaria, la construcción de la conexión de alta velocidad entre Galicia y la Meseta continuó sin mayores problemas. Es así como el 26 de octubre del 2020, se inauguró el tramo comprendido entre la ciudad de Zamora y el núcleo de Pedralba de la Pradería (Zamora), próximo a la frontera con Galicia. De esta manera, la nueva infraestructura finalizaba a las puertas de la comunidad gallega.

Finalmente, el 20 de diciembre del 2021, después de varios meses de pruebas, así como una jornada de demostración con la participación de diversos cargos políticos (ver figura 88), se realizaba el acto protocolario de inauguración del último tramo importante entre Galicia y Madrid. De este modo, los servicios de pasajeros de larga distancia pasarían a circular por la nueva línea a partir del día siguiente. Simultáneamente, también se inauguraba la nueva estación de A Gudiña, que lleva el nombre de *Porta de Galicia*¹⁴².

No obstante, a pesar de su inauguración y el inicio de los servicios comerciales de alta velocidad más conocidos, los *AVE* (Alta Velocidad Española), no podríamos hablar de una inauguración plena entre Galicia y Madrid. En primer lugar, la infraestructura aún no se ha completado en su plenitud. De la totalidad de la línea de alta velocidad, inicialmente proyectada desde la localidad de Olmedo (Valladolid) hasta la capital gallega, Santiago de Compostela, falta el nuevo acceso a la ciudad de Ourense. El último tramo inaugurado finaliza en el ayuntamiento de Taboadela, en las proximidades de la capital ourensana. Desde este punto, hasta la estación urbana, el ferrocarril debe de circular por la antigua línea convencional. La materialización de la futura Variante Exterior de Ourense permitirá eludir el paso de los ferrocarriles por el centro del casco urbano. Recientemente, se ha licitado parte de su futura construcción¹⁴³.

142 Traducción al castellano: Puerta de Galicia

143 Adif AV, 04-12-2021



*Figura 88 – Personalidades políticas durante la jornada de pruebas del 22 noviembre del 2021 en la estación de Ourense.
Extraído de: Xunta de Galicia.*

Como ya hemos analizado anteriormente, las dos LAV presentes en la actualidad en Galicia (Eje Atlántico y Ourense-Santiago) se han instalado inicialmente el ancho de vía ibérico. Un hecho que podría limitar las operaciones con la Meseta de no ser por la existencia de ferrocarriles con la tecnología disponible para circular por diferentes anchos (de Ureña Francés, 2012). Por el contrario, la línea de conexión con la Meseta se ha inaugurado con el ancho de vía europeo hasta la estación de Ourense. De hecho, el tramo convencional entre Taboadela y la estación ourensana ha sido dotado del ancho de vía mixto (tercer carril). Por lo que podrán circular los diferentes trenes. Asimismo, en el punto que finaliza el trazado de la línea de alta velocidad se ha instalado el nuevo intercambiador de ancho. Conforme se han inaugurado diferentes tramos, este se ha desplazado hacia Galicia. En un primer momento, se encontraba en Medina del Campo (Valladolid), posteriormente en Zamora, y hasta el 20 de diciembre, en Pedralba de la Padrería (Zamora).

El contratiempo durante los primeros meses estará en la ausencia de TAV que tengan la posibilidad de circular sobrepasando los 300 km/h y con facultad de ancho variable. Por este motivo, en un inicio, solamente la ciudad de Ourense dispondrá de los servicios comerciales de alta gama ofertados por Renfe-Operadora, es decir, los *AVE*. El resto de las principales ciudades de Galicia continuará disponiendo de conexiones con la Meseta mediante los servicios *Alvia* (ver figura 89). La principal consecuencia de esto, se encuentra en las diferencias de los tiempos de viaje entre Ourense y Madrid.

Sin embargo, ante las dificultades para llevar a cabo la modificación del ancho de vía en el interior de Galicia, debido a los accesos portuarios del Eje Atlántico y las relaciones con Portugal. La operadora pública está a la espera de la entrega por parte de Talgo (fabricante de material ferroviario) de una nueva serie ferroviaria denominada *Avril*. Estos tienen la particularidad de combinar la circulación a velocidades máximas establecidas en las líneas y rodadura desplazable. Por lo tanto, podrán llegar hasta las demás estaciones de Galicia. De esta manera, a partir de la entrega del nuevo material, Renfe-Operadora espera ganar hasta 20 minutos en los desplazamientos entre Madrid y las demás ciudades de Galicia.

Igualmente, con el fin de promover una mayor coordinación en las frecuencias con destino y/u origen Madrid, tanto la operadora como la Xunta de Galicia han presentado sus medidas de actuación. En un primer lugar, Renfe-Operadora aumentó la oferta de servicios de carácter *regional* que permiten enlazar con los trenes de larga distancia que parten o llegan a Ourense. Esta acción se había implementado anteriormente a partir del Plan Galicia de Renfe en el 2016. En el capítulo siguiente, evaluaremos con mayor detalle este cambio de políticas.

Por otro lado, la Xunta de Galicia también presentó una modificación de los horarios de diferentes frecuencias diarias de autobuses. Estos tienen como objetivo mejorar la accesibilidad a los servicios de larga distancia con origen/destino Madrid. Principalmente de aquellas ciudades donde el autobús suele ser más competitivo en los desplazamientos hasta Ourense. Son los casos de Lugo, Pontevedra y Vigo. También se adaptaron los horarios entre la localidad de O Barco de Valdeorras (Ourense) y la estación de A Gudiña con este mismo fin. A diferencia de la operadora ferroviaria, la acción del gobierno autonómico consiste solamente en una *coordinación* de horarios del autobús. No existe una política comercial como la llevada a cabo por parte de Renfe (billete único, garantía de enlace).

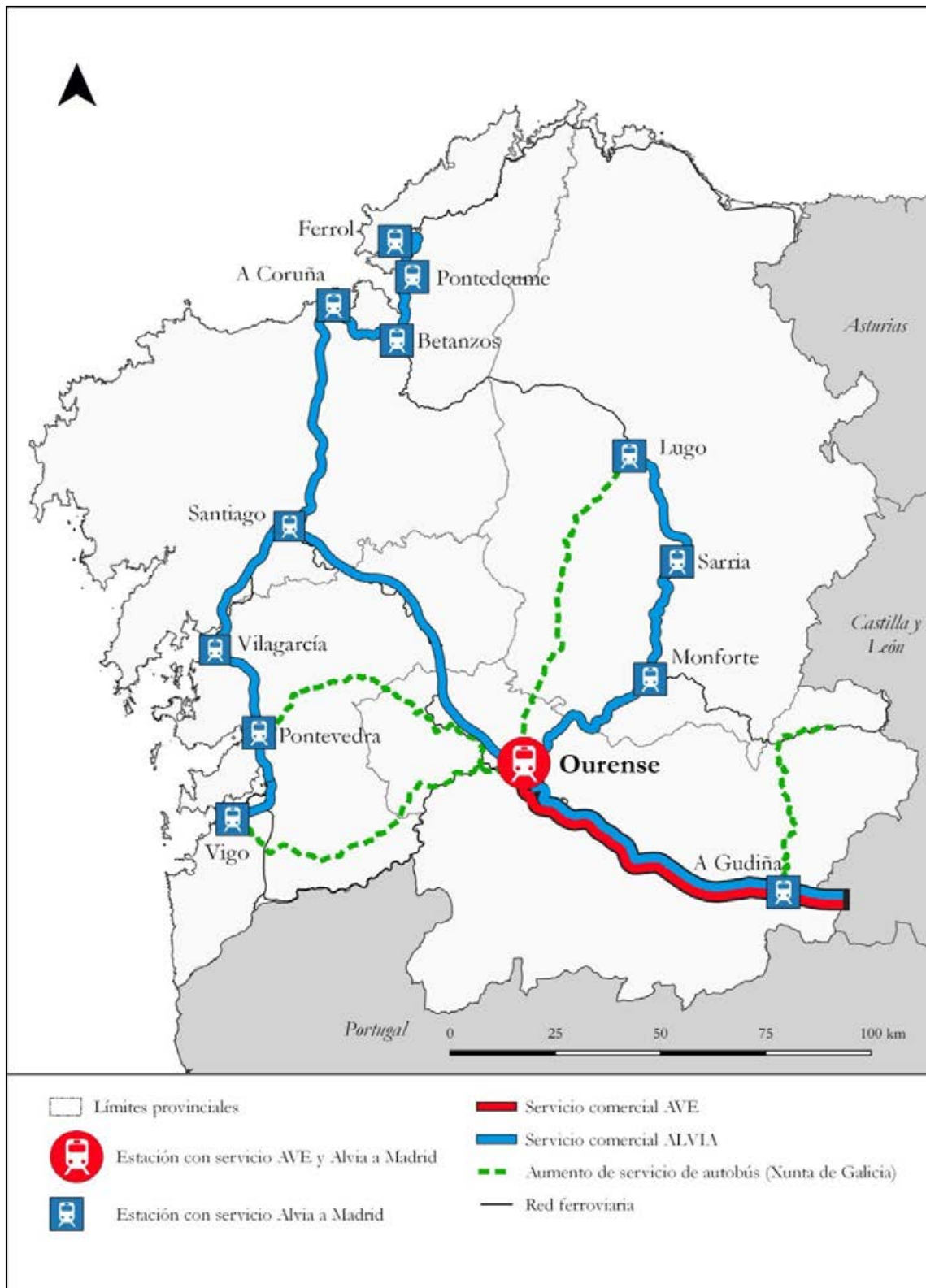


Figura 89 – Conexiones ferroviarias con la Meseta a partir de diciembre del 2021.

Elaboración propia. Fuente de información: Renfe y Xunta de Galicia.

CAPÍTULO 10 - PRINCIPALES CONSECUENCIAS DEL FERROCARRIL EN RELACIÓN A LA ORDENACIÓN TERRITORIAL EN LA ACTUALIDAD Y EN EL FUTURO

Una vez analizado la evolución de la gobernanza ferroviaria en Galicia, caracterizada especialmente por los cambios en las relaciones entre las dos principales administraciones territoriales, la Xunta y la Administración Central, debemos de dar paso a las consecuencias directas de estas acciones en el territorio gallego. Para conseguir una mayor profundidad del análisis, dividiremos los resultados por su escala territorial.

En primer lugar, la conexión de Galicia con el exterior donde, nos centraremos ante todo en el enlace mediante alta velocidad con la Meseta. Este no se enfocará únicamente en las infraestructuras y servicios intraautonómicos. También llevaremos a cabo un apartado sobre las demandas actuales del sur de Galicia, especialmente de la ciudad de Vigo, con respecto a su deseo de obtener una conexión más corta con Ourense, con el fin de evitar el desplazamiento por la capital autonómica, Santiago de Compostela. Esta es una muestra de la falta de planificación que existe en la actualidad, ya que pese a disponer de los servicios de alta velocidad (Vigo), el debate en torno a estos continúa en la actualidad. Igualmente, también nos centraremos en el enlace con el vecino internacional, Portugal. De este modo, queremos elaborar un apartado de debate sobre cuál de los dos principales vínculos (Meseta o Eje Atlántico) debería de tener una mayor prioridad.

En segundo lugar, la vertebración interna de Galicia. En este punto, por su mayor importancia dentro del contexto socioeconómico de la región, la línea del Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo. Del mismo modo, el tramo central entre Santiago y Ourense. La puesta en marcha de estas dos líneas ha supuesto un gran salto en la calidad de los servicios ferroviarios. Un hecho que se podrá comprobar en los resultados. La construcción, en particular del Eje Atlántico, trajo consigo una serie de consecuencias directas en el territorio. Por lo que también describiremos las consecuencias directas de su construcción, como es el caso de antiguos tramos convencionales abandonados en la actualidad.

Dentro de esta categoría, no podemos olvidarnos de las restantes líneas ferroviarias internas de Galicia. No obstante, por el contrario, a los dos ejes mencionados anteriormente, la ausencia de actuaciones importantes ha provocado una clara divergencia en las características técnicas, y consigo, en la prestación de los servicios ferroviarios. Este contexto ha acentuado aún más la situación deficitaria. A mayores, la baja densidad demográfica de algunas comarcas del interior de la región, unido al marco económico donde predomina el equilibrio de las cuentas públicas, ha provocado un serio debate en torno al futuro del ferrocarril convencional en los espacios rurales.

De hecho, el anteproyecto de la futura Ley de Movilidad Sostenible por parte del MITMA y que se prevé aprobar a lo largo del 2023, abre la puerta a un replanteamiento de las OSP. Para

esto, se apela a una mayor eficiencia del gasto público mediante el uso de medios de transporte alternativos (Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, 2022). Este escenario ya ha sido presentado en la provincia de Cuenca (Castilla – La Mancha), donde se ha llevado a cabo el cierre de la línea convencional Aranjuez (Madrid) – Utiel (Valencia) y la substitución del ferrocarril regional por autobuses.

En tercer lugar, y por último, la estructuración interna de las dos regiones urbanas, el Golfo Ártabro (A Coruña-Ferrol) y las Rías Baixas (Vigo-Pontevedra-Vilagarcía). A pesar del peso demográfico en ambas, la dotación de los servicios de cercanías o *metropolitanos* continúa siendo una materia pendiente. Es así como incluso la ausencia de estos provoca un incumplimiento de las propias DOT presentadas en el 2011 (Xunta, 2011). Por consiguiente, la red viaria mantiene una posición dominante en los desplazamientos internos de estos dos espacios urbanos, bien sea mediante la materialización de nuevas autopistas de carácter metropolitano o a través de un mayor apoyo al autobús supralocal.

10.1. Conexión de Galicia con el exterior

Por conexión de Galicia con el exterior, debemos de entender aquellos servicios e infraestructuras que sirven de comunicación con los territorios limítrofes. En este caso, la Meseta (tanto Castilla y León como Madrid), Portugal y la vecina Asturias. No obstante, como se ha descrito anteriormente, debido a la importancia socioeconómica, así como el debate continuo que existe dentro de la sociedad civil, nos centraremos principalmente en los dos primeros enlaces.

Con respecto a la conexión del norte por el Cantábrico, debido al estado de la infraestructura ferroviaria entre Galicia y Asturias mediante la línea de ancho métrico, el ferrocarril dispone de una posición secundaria. Desde la finalización de los últimos tramos de la Autovía Transcantábrica (A-8), el recorrido en vehículo privado entre las ciudades de Ferrol y Oviedo (Asturias), extremos de los servicios regionales ferroviarios, es de poco más de 2 horas y media. Por el contrario, de desplazarse por medio del ferrocarril, el viaje sobrepasa las 7 horas de duración. Sin embargo, debido a las características comerciales de la operadora, que realiza paradas en cada una de las sucesivas estaciones y apeaderos, el servicio se asemeja más a un *media distancia/regional*, o incluso, cercanías. Además, el principal uso para larga distancia de viajeros en esta infraestructura está ligado al sector turístico de lujo. Por aquí circulan dos de los trenes turísticos de la compañía Renfe (*Costa Verde Express* y *Transcantábrico*)

A partir de la inauguración de la primera LAV en España, Madrid – Sevilla en 1992, la expansión de este nuevo modelo ferroviario se ha convertido en prioritaria para los diferentes gobiernos centrales. A consecuencia de estos, ha conseguido una mayor primacía a partir del PIT del 2000 presentado por el expresidente del gobierno central, J.M. Aznar, y su ministro de Fomento, Álvarez Cascos. Desde este momento, la alta velocidad en España pasó a ser una reivindicación más de los gobiernos autonómicos y locales (Bel, 2010; Cruz Villalón, 2017; Audikana Arriola, 2019). Igualmente, como hemos comprobado anteriormente, esto también no ha sido ajeno en Galicia. El aumento de la dotación en el Plan Galicia del 2003, las promesas electorales de A.N. Feijóo en las elecciones del 2009 para llevar la alta velocidad a la ciudad de Lugo, o como evaluaremos más adelante, las continuadas exigencias del ayuntamiento de Vigo.

Estas últimas tuvieron como máximo apogeo la concentración social (promovida por el propio gobierno local) el 14 de junio del 2017¹⁴⁴. Con respecto a este último evento cívico, es una buena muestra de las luchas políticas basadas en un acentuado localismo presente en Galicia. La reivindicación de los gobiernos locales por la dotación de grandes infraestructuras de transporte, en este caso, la alta velocidad ferroviaria, pero también aeropuertos o puertos marítimos. Así como la gestión de estos, se suele anteponer a la puesta en marcha de una planificación a largo plazo y con una visión íntegramente de Galicia.

De vuelta a la tendencia mostrada desde el 2000, también debemos de tener en cuenta que la búsqueda por mejorar la competitividad del ferrocarril en los desplazamientos de larga distancia ya se había implementado durante la década de los 1980. Como ya hemos comprobado, la pérdida de atracción del ferrocarril como medio de transporte durante la segunda mitad del siglo XX, obligó a priorizar los segmentos de mercado donde mayor especialización o rentabilidad económica podría conseguir el tren. Es decir, los servicios de cercanías en aquellas áreas urbanas con importantes cifras demográficas y la larga distancia.

Sin embargo, la construcción de cientos de kilómetros de autovías en España y Galicia, unido al desarrollo de las aerolíneas de bajo coste, provocaron una nueva pérdida de potencial por parte del ferrocarril en los desplazamientos de larga distancia. Ante esto, el inicio de la alta velocidad ferroviaria en España se puede entender como una oportunidad para la renovación del anticuado sistema ferroviario y el aumento de su peso en los desplazamientos entre las principales ciudades (Vickerman, 2015; Zembri y Libourel, 2017). Esta idea es muy semejante a la expresada por Givoni (2006) donde gracias a la alta velocidad, el ferrocarril vive a nivel mundial y en el siglo XXI, una II edad de oro.

Por el contrario, Bel (2010), muy crítico con la política expansionista de este modelo en España, estima que el origen está en un objetivo político. De esta manera, expresa que el empleo de las políticas de infraestructuras de transporte están al servicio, en su máximo exponente, a la jerarquización territorial y el poder político. Es así como atribuye a la confusión generalizada de que la cohesión territorial se atribuye a esta conectado a la capital estatal, Madrid. Similar a esta opinión, es la expresada por Audikana Arriola (2019), donde la alta velocidad en España es un objeto político de debate. Además, añade otros factores específicos que se deberían de tener en cuenta (racionalismo, historia, cultura, geografía, estructura y técnicas). Otros investigadores también se han mostrado contrarios a la expansión generalizada de la alta velocidad, especialmente por la ausencia de estudios económicos anteriores a su construcción (De Rus Mendoza y Román García, 2006).

Galicia, por su posición periférica en la Península Ibérica, así como las dificultades impuestas por la orografía para la dotación de comunicaciones con el exterior, la llegada de la alta velocidad se ha convertido en el principal objetivo. Como muestra, recuperamos parte de las declaraciones expuestas anteriormente, por la actual *conselleira* de infraestructuras y movilidad, Ethel Vázquez.

Conviene lembrar que la prioridad número uno para Galicia en materia ferroviaria, sin duda, es la finalización del AVE a Madrid

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Este empeño por la finalización de la conexión de alta velocidad entre Ourense y Zamora es recogida igualmente por los medios de comunicación. Con la inauguración del tramo Zamora – Pedralba de Sanabria, en octubre del 2020, el diario con mayor tirada y presencia en la comunidad, *La Voz de Galicia*, recogía este hecho con el siguiente titular: *Galicia está ya 50 minutos más cerca del resto del mundo*¹⁴⁵. Un juego de palabras que nos puede aproximar a la importancia otorgada al nuevo tren en la sociedad gallega. De manera semejante, aunque no se expresa directamente, el hecho de estar conectados a Madrid, y consigo al hub aeroportuario más importante de la Península Ibérica (Barajas). Igualmente, tras el anuncio de los futuros tiempos comerciales entre Madrid y algunas ciudades de Galicia por parte de Renfe-Operadora, a partir del diciembre. Muchas personas mostraron su descontento en las redes sociales y otros medios por la baja competitividad que dispondrán los nuevos servicios.

10.1.1. Las relaciones con Madrid.

Como hemos mencionado en el anterior apartado, la reducción de los tiempos comerciales en ferrocarril entre Galicia y la capital estatal ha monopolizado en su práctica mayoría las promesas y reivindicaciones políticas. La finalización de la deseada infraestructura se ha producido el 21 de diciembre del 2021¹⁴⁶. A partir de este momento, se produce una mayor competitividad de este medio de transporte con relación al vehículo privado y el avión. Asimismo, las sucesivas inauguraciones de los tramos en la comunidad de Castilla y León, o el inicio de los servicios híbridos *Alvia* en el 2012, ya había ocasionado un repunte del tren en las relaciones entre Galicia y Madrid. A la hora de analizar esta matriz origen-destino, así como su evolución, comenzaremos por las promesas o tiempos objetivos marcados sucesivamente en el tiempo (ver tabla 30).

Como se comprueba en la siguiente tabla, los tiempos objetivos entre las principales ciudades y Madrid fueron evolucionando. En una etapa pre-alta velocidad, es decir, antes del 2000, la duración de los viajes estaba prevista en torno a las 6 horas desde A Coruña y Vigo. Una cifra que sería más reducida en el caso de Ourense por su mayor proximidad. Sin embargo, estas previsiones serían en los siguientes años muy poco competitivos con respecto al vehículo privado. La finalización de las autovías de conexión con la Meseta durante el cambio de siglo, provocó que tanto A Coruña como Vigo, se encuentren a menos de 6 horas en vehículo privado de Madrid. Ambos trayectos se pueden realizar en la actualidad en torno a las 5 horas y media. Antes de la finalización de las autovías, el viaje podía sobrepasar las 9 horas de duración.

145 La Voz de Galicia, 26-10-2020

146 A excepción de la Variante de Acceso a Ourense, prevista para 2024-2025.

	PTF 1987	PDI 1993	PIT 2000	Plan Galicia 2003	Futura previsión ¹⁴⁷
A Coruña	6 h. 44'	6 h. 15'	3 h. 40'	2 h. 48'	3 h. 15'
Ferrol	n/a	n/a	n/a	2 h. 59'	4 h. 45'
Lugo	n/a	n/a	3 h. 50'	2 h. 47'	3 h. 47'
Ourense	n/a	n/a	3 h.	2 h. 7'	2 h. 15'
Pontevedra	n/a	n/a	4h.	2 h. 57'	3h. 10'
Santiago	n/a	n/a	n/a	2 h. 28'	2 h. 50'
Vigo	5 h. 59'	n/a	n/a	2 h. 57'	3 h. 20'

Tabla 30 – Evolución de los objetivos entre Galicia y Madrid en ferrocarril.

Elaboración propia. Fuente de información: PTF 1987, PDI1993, Congreso de los Diputados, Parlamento de Galicia, Renfe-Operadora

El siguiente salto fue el objetivo de las 4 horas marcadas en el 2000. Por consiguiente, los máximos descendían aproximadamente 2 horas. Al mismo tiempo, esto era debido a la construcción de nuevas variantes de alta velocidad. Hecho que en los anteriores planes estratégicos no se establecía en el interior de Galicia ni en sus conexiones con las regiones colindantes. El límite establecido en el 2000 se redujo una hora con el Plan Galicia del 2003. La modificación del tramo Ourense-Lubián, el cual pasaba a construirse mediante los parámetros máximos de alta velocidad, era uno de los principales motivos para conseguir el nuevo objetivo.

De cumplirse estas metas propuestas por el Plan Galicia, la ciudad de Ferrol estaría a solamente 3 horas de Madrid. Pese a esto, como ya se ha detallado en el anterior capítulo, el Plan Galicia del 2003 se trataba simplemente de un anuncio de una batería de medidas económicas (Miramontes Carballada, 2005). Además, no contaba con una base legislativa, de ahí el incumplimiento de la mayoría de las promesas. Es necesario destacar, antes de profundizar en la evolución histórica, que Ferrol estaba conectada en el año 2000 (3 años antes) solamente por un tren nocturno con la capital estatal. De manera semejante, el tiempo necesario para este servicio estaba en torno a las 11 horas. Del mismo modo, los objetivos de las 3 horas fue pronunciada en el Parlamento de Galicia en base a los nuevos cambios propiciados por el Plan Galicia del 2003.

La futura previsión, una vez completada todas las actuaciones, incluso después de la finalización de la LAV Ourense – Zamora, situará a la mayor parte de las ciudades gallegas en torno a las 3 horas de Madrid. En este caso, solamente Ourense y Santiago de Compostela estarán por debajo de los 180 minutos. En un segundo grupo, A Coruña, Pontevedra y Vigo, ya por encima de estos tiempos. Los casos que sobresalen por su lejanía en tiempos son Lugo, y especialmente, Ferrol. En este último ejemplo, el viaje en ferrocarril entre ambos puntos estará próximo a las 5 horas. De este modo, será la única que exceda de las 4 teóricas horas propuestas en el 2000. La principal causa viene dada por la ausencia de actuaciones destacadas en la línea entre A Coruña y Ferrol. Un hecho que se manifestó nuevamente en un reciente informe publicado por el Eixo Atlántico (Rodríguez Bugarín, 2021).

¹⁴⁷ Se prevén estos tiempos comerciales de solucionarse los inconvenientes del ancho de vía.

A continuación, nos centraremos en la evolución de las últimas décadas. No obstante, le otorgaremos una mayor importancia al período a partir del 2010 hasta la actualidad. Esto es debido a que se trata de la etapa de mayor transformación en las relaciones entre ambos territorios. Los avances en la LAV, el aumento de las frecuencias diarias hasta llegar a las 10 actuales y las continuas reducciones de tiempos comerciales, están en las principales causas. Para evaluar la evolución de los tiempos comerciales, tanto de finales del siglo XX como de principios del siglo XXI, hemos decidido enfocarnos en sucesivos escenarios decenales (ver tabla 31).

Ciudad	1980	1990	2000	2010
Ourense	6 h. 49'	5 h. 46'	5 h. 50'	5 h. 22'
Santiago	8 h. 47'	7 h. 30'	7 h. 19'	7 h. 13'
A Coruña	9 h. 45'	8 h. 30'	8 h. 20'	7 h. 48'
Vigo	9 h. 3'	7 h. 55'	8 h. 05'	7 h. 31'
Pontevedra	9 h. 38' (enlace en Redondela)	7 h. 42' (Redondela)	8h. 37'	8 h. 18'
Lugo	10 h. 32'	10 h. 07'	8 h. 46' (nocturno)	8 h. 57' (nocturno)
Ferrol	12 h. 42'	12 h. 25'	11 h. (nocturno)	11 h. (nocturno)

Tabla 31 – Evolución de los tiempos comerciales desde Madrid hacia las principales ciudades de Galicia¹⁴⁸

Elaboración propia. Fuente de información: Guía de horarios de Renfe (1980, 1990 y 2000) y Camfergal.info

Antes de evaluar la evolución de los tiempos, debemos resaltar que se trata de aproximaciones que se calcularon a partir de las antiguas guías de horarios publicadas por RENFE. Del mismo modo, el condicionante de las infraestructuras ferroviarias, principalmente la dotación de la vía única. Esto provocaba ligeras diferencias en la duración de los viajes en función del sentido.

Con relación a la evolución desde 1980, en primer lugar, el número de frecuencias diarias entre las ciudades gallegas y Madrid era, de manera general, de 2. Una diurna y la segunda mediante el servicio nocturno o también conocido como *tren – hotel*. Esta disposición ha sido común hasta la última década. De manera semejante, los trazados que empleaban los diversos ferrocarriles. Por una parte, las ciudades de Ourense, Santiago, A Coruña, Vigo y Pontevedra compartían la misma frecuencia. Este servicio se hacía mediante la salida directa por el sur de Galicia (vía Zamora). Una vez en la estación de Ourense, el ferrocarril se dividía en dos ramas. La primera con destino el norte, Santiago y A Coruña. Mientras que la segunda se dirigía por la línea convencional paralela al río Miño, con dirección Vigo y Pontevedra. En lo que se refiere a Ferrol y Lugo, el ferrocarril de Madrid entraba por la villa de Monforte de Lemos. Por lo que el desplazamiento era más largo al pasar por ciudades como Ponferrada, León o Palencia.

Sobre los tiempos entre Galicia y Madrid, como se comprueba, existe una clara mejoría entre 1980 y 1990. Aproximadamente una hora de reducción para los destinos que empleaban la

148 Servicios comerciales diurnos.

vía directa por Zamora. No obstante, a partir de este último año, la duración de los viajes se estanca o solamente dispone de ligeras mejoras. Estas venían dadas por el cambio de algunos materiales ferroviarios o ciertas actuaciones en los sistemas de seguridad. Sin embargo, la ausencia de intervenciones más directas sobre los trazados o la construcción de nuevas variantes, provocó un estancamiento con el paso de los años. Ante esto, los servicios ferroviarios de larga distancia fueron perdiendo competitividad en relación con otros medios de transportes. Igualmente, también se debe tener en cuenta, la mejora de los viajes mediante vehículo privado, una mayor oferta diaria en autobús y la reducción de los precios en avión. De ahí el bajo peso del ferrocarril en los desplazamientos Madrid-Galicia (Pérez Touriño, 1998).

Esta situación comienza a mudar a partir del 2007. La inauguración de la nueva línea de alta velocidad entre Valladolid y Madrid, tronco común para la totalidad de las comunicaciones ferroviarias del noroeste peninsular, repercute en una reducción de los tiempos comerciales. Con respecto a este nuevo tramo, aquí se encuentra el Túnel de Guadarrama de 28 kilómetros de longitud. Este atraviesa el Sistema Central¹⁴⁹. Su construcción fue una de las principales reivindicaciones por parte de la Xunta de Galicia durante la década de los 1990. Fue de tal magnitud la demanda por el presidente autonómico, Manuel Fraga, como del *conselleiro* de Política Territorial, Xosé Cuíña, que la oposición política presente en el Parlamento de Galicia llegó a cuestionar tal fijación por esta demanda.

No entendemos esa obsesión por el túnel del Guadarrama.

Alfredo Suárez Canal (diputado autonómico del BNG), Parlamento de Galicia, 24-02-1999

De vuelta a la evolución de los tiempos entre Galicia y Madrid, es durante la década de los 2010 cuando se produce un salto de calidad en los servicios diurnos (ver tabla 32). Esto se traduce igualmente en un aumento del número de usuarios, como comprobaremos más adelante, y una transformación del servicio nocturno.

Año	Hito a destacar
2011	Inauguración del tramo Santiago – Ourense. Reducción para los viajes desde y hacia A Coruña y Santiago.
2012	Inicio del servicio híbrido Alvia.
2013	Aumento a 3 frecuencias diarias y diurnas entre Galicia - Madrid
2015	Inauguración del tramo Olmedo (Valladolid) – Zamora.
2016	Plan Galicia de Renfe, evolución de 3 a 6 frecuencias diarias diurnas Galicia - Madrid
2020	Inauguración del tramo Zamora – Pedralba de Sanabria (Zamora)
2021	Inauguración del tramo Pedralba de Sanabria – Taboadela (Ourense)

Tabla 32 – Principales hitos en las relaciones por ferrocarril entre Madrid – Galicia durante la década de los 2010s

Elaboración propia.

¹⁴⁹ Cordillera que divide la Meseta Central y sirve de frontera natural entre Castilla y León con la Comunidad de Madrid, Castilla – La Mancha y Extremadura.

La inauguración del tramo de alta velocidad en el 2011 entre Santiago y Ourense originó la reducción de la duración de los trayectos en aproximadamente una hora. Sin embargo, esta disminución solamente fue beneficiosa para las ciudades de A Coruña y Santiago. Así, la distancia entre la capital gallega y la estatal era de 6 horas. Al año siguiente, en el 2012, se produjo un nuevo hito. En esta ocasión, mediante el inicio de los servicios híbridos *Alvia*. Como explicamos anteriormente, estos pueden circular tanto por vías de ancho ibérico como europeo. Además disponen de doble tecnología de locomoción (eléctrica y diésel).

En base de los nuevos servicios *Alvia*, el número de frecuencias diarias entre Galicia y Madrid ha sufrido alteraciones en los siguientes años. Así, en el 2013, se aumenta hasta 3 frecuencias diarias. De estas, una es exclusiva para las ciudades de Lugo y Ferrol. En cuanto a las dos restantes, estas tienen la misma particularidad que los anteriores. Hasta Ourense, el ferrocarril circula en doble composición y desde aquí se divide en dos ramas, Santiago-A Coruña por la nueva línea de alta velocidad y Vigo-Pontevedra por Guillarei.

El último gran cambio se produce en febrero del 2016. Renfe-Operadora da inicio al denominado *Plan Galicia*¹⁵⁰. Esta nueva estrategia causa el aumento de los servicios diarios de Galicia con Madrid, de 3 hasta los 6 actuales. La diferencia radica en que no se emplea la doble composición como se hacía desde el 2013. Así, de los 6 *Alvia* que llegan a Ourense, 1 se dirige a Lugo, 2 hacia el norte, Santiago-A Coruña-Ferrol, otros 2 por la línea del Miño, a Vigo y Pontevedra, mientras que el último realiza el trayecto solamente hasta la capital gallega. Javier Pérez, responsable de la línea Madrid-Galicia, explica las diferencias de esta situación, así como sus beneficios.

Con la entrada de la línea de alta velocidad de Olmedo a Zamora, es lo que se hace que se llama, el Plan Galicia. Entró el 1 de febrero de 2016 y es cuando pasamos, deshacemos eso que teníamos hasta el momento de las 3 frecuencias y montamos una multi-frecuencia de 6 trenes por sentido. ¿Que ocurre? Que estos ya no vienen en doble composición. Tienen unas características distintas, todos llegan a Ourense eso sí. Luego, uno se va para Lugo y finaliza ahí. Dos van para Santiago-A Coruña-Ferrol. Dos se van para Vigo-Pontevedra, por Guillarei. Y uno, va a Santiago y vuelve. ¿Entonces que se hace? Se montan enlaces con poco tiempo de espera con los trenes (transbordo). 6 horas con enlace y 5:30 sin enlace. [...] Se ha multiplicado de una frecuencia a tener seis.

Javier Pérez López (Responsable de la línea Madrid-Galicia de Renfe-Operadora) Entrevista realizada el 21-03-2018

De esta manera, como detalla Javier Pérez, la oferta diaria diurna entre ambos destinos se duplica gracias a la coordinación con los servicios públicos. Estos sirven como lanzaderas desde Ourense. Al mismo tiempo, esto conlleva el fortalecimiento del nodo ourensano como principal cruce ferroviario de Galicia. Desde el inicio de esta nueva política comercial por parte de Renfe – Operadora en el 2016, no ha habido más modificaciones en la oferta diurna hasta la inauguración del último tramo de la línea de alta velocidad entre Ourense y Zamora.

150 No confundir con el Plan Galicia del 2003 presentado por el Gobierno Central como respuesta al desastre del Prestige.

Por último, la entrada en servicio del nuevo tramo de alta velocidad entre Zamora y Pedralba de la Pradería en octubre del 2020 otorgó de nuevo una reducción en los tiempos comerciales (ver tabla 33). Merced a esta reciente inauguración, el ferrocarril ya realiza los viajes entre Galicia y Madrid en unos tiempos inferiores al vehículo privado. Solamente para las ciudades de Lugo y Ferrol, el tren continúa con una duración superior.

Ciudad	2010	2011	2012	2016	2020
Ourense	5 h. 22'	--	4 h. 48'	4 h. 17'	3 h. 43'
Santiago	7 h. 13'	6 h. 07'	5 h. 36'	5 h.	4 h. 24'
A Coruña	7 h. 48'	6 h. 40'	6 h. 09'	5 h. 33'	4 h. 54'
Pontevedra	8 h. 18'	--	6 h. 56'	6 h. 21'	4 h. 54'
Vigo	7 h. 31'	--	6 h. 22'	5 h. 49'	5 h. 10'
Lugo	8 h. 57' (nocturno)	--	6 h. 40'	6 h. 21'	5 h. 43'
Ferrol	11 h. (nocturno)	--	7 h. 25'	6 h. 49'	6 h. 30'

*Tabla 33 – Evolución de los tiempos entre Galicia y Madrid desde el 2010
Elaboración propia.*

Como hemos avanzado anteriormente, durante esta última década se ha producido una profunda transformación en los servicios Madrid – Galicia mediante el ferrocarril. Así, como se muestra en la tabla superior, en la práctica totalidad de las 7 importantes ciudades gallegas, la duración del viaje se ha reducido en más de 2 horas. En el caso de Ferrol, el beneficio supera las 4 horas. Esto viene dado además por la modificación del trayecto empleado por los ferrocarriles. Anteriormente, las comunicaciones de Ferrol con Madrid se realizaban por las ciudades de Lugo y Monforte de Lemos. Desde los últimos años, comparte las frecuencias con A Coruña. Por lo que se benefició de la nueva infraestructura del Eje Atlántico y del tramo Santiago-Ourense. A pesar de la reducción durante estos últimos años, la mayoría de los núcleos urbanos de Galicia, a excepción de Ourense, se encuentran aún a más de 4 horas en ferrocarril de Madrid. Un límite de tiempo que se considera crucial a tener en cuenta en la competencia con el avión (Pagliara et al., 2012; Dobruszkes, 2011; Xia y Zhang, 2016). A pesar de esto, los efectos positivos de la última década se han podido comprobar en el aumento del número de usuarios (ver figura 90).

El secreto comercial de las estadísticas por parte de Renfe-Operadora, ha provocado que solamente se pueda analizar aquellas cifras publicadas en documentos oficiales, como es el informe anual del Observatorio del Ferrocarril (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2020). En este caso, de las diversas estaciones de Galicia con oferta diaria con la capital estatal, solamente está disponible la información perteneciente a la ciudad de As Burgas. A pesar de esto, permite comprobar igualmente el impacto positivo de la nueva oferta ferroviaria.

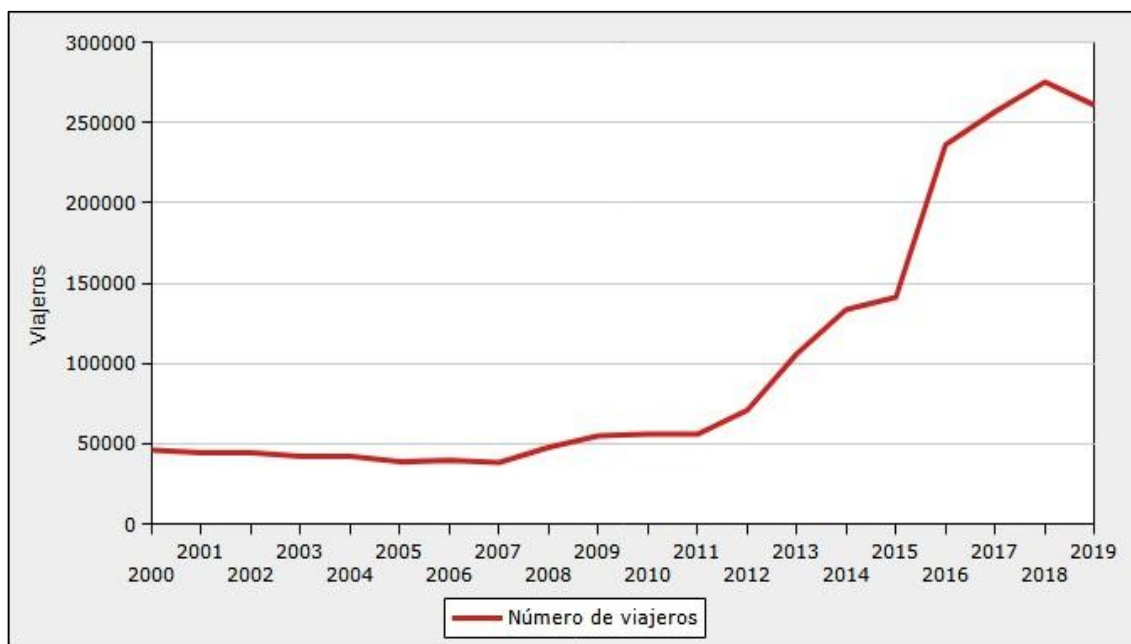


Figura 90 – Evolución del número de usuarios en ferrocarril entre Ourense y Madrid.

Elaboración propia. Fuente de información: Observatorio del Ferrocarril 2020

Como se puede ver, existe un largo período de estancamiento, incluso con un ligero descenso de manera continua hasta el 2007. Es a partir de este año, con el nuevo tramo de alta velocidad entre Castilla y León y Madrid, donde se revierte la tendencia negativa. La puesta en marcha de los Alvia en el 2012 supone una intensificación del crecimiento positivo. El cual vuelve a maximizarse en el 2016 gracias a la política comercial de la operadora ferroviaria. Igualmente, estas cifras eran motivo de orgullo para el exsecretario de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda en el 2017 en una comparecencia en el Congreso de los Diputados.

Una vez que se ha cumplido el primer aniversario del Plan Galicia de Renfe es un buen momento para que podamos hacer balance de los principales resultados. Como datos globales es destacable que cerramos 2016 con más de 900.000 viajeros en la relación diurna Madrid – Galicia, lo que ha supuesto un crecimiento del 26,1% en la demanda de estos servicios, 187.000 viajeros más en 2016 que en 2015. [...] Además, la evolución de los servicios punto a punto ha sido muy positiva; en los principales orígenes -destino en sus traslados, creciendo la comparativa de 2016 respecto a 2015, del siguiente modo: Madrid – Ourense en un 16%; Madrid – Santiago de Compostela en un 39%; Madrid – A Coruña en un 15%; Madrid – Lugo en un 13%; a Vigo un 3% o a Pontevedra un 6%.

Gómez-Pomar Rodríguez (secretario de Estado de Infraestructuras) 29-3-2017, Congreso de los Diputados

Varias semanas antes de la inauguración del último tramo del nuevo acceso ferroviario, el Ministerio de Transportes, junto a la operadora Renfe, anunciaron los futuros tiempos comerciales entre varias ciudades de Galicia y Madrid (ver tabla 34). Igualmente, después de los meses más preocupantes de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19, la empresa pública

comenzó a recuperar paulatinamente las sucesivas frecuencias diarias entre ambos territorios. De igual modo, durante el verano del 2021, se informaba de una importante modificación en el trayecto que afecta a las ciudades de Pontevedra y Vigo. Hasta este momento, los servicios de larga distancia con destino u origen la Región Urbana de las Rías Baixas (Vigo y Pontevedra) hacían uso de la línea convencional paralela al río Miño.

Sin embargo, bajo la premisa de mejorar su oferta, el trayecto se mudó a favor del tramo central Santiago-Ourense. De esta manera, los Alvia deben de llegar hasta las proximidades de la capital gallega. En este punto circulan por el by-pass de Conxo, por el cual pasan a circular por la línea del Eje Atlántico, evitando la entrada en la estación de Santiago. Por consiguiente, en la ciudad de Vigo, los ferrocarriles se dirigirán a la remodelada terminal de Urzáiz.

Este cambio de trayecto no era en un primer momento del agrado del actual alcalde de Vigo, Abel Caballero. Más adelante, en un apartado dedicado a la reivindicación de la ciudad olívica por disponer de una conexión de alta velocidad con Ourense, profundizaremos en esta cuestión. Por su parte, el nuevo itinerario por el Eje Atlántico abrió la posibilidad de ofertar estos servicios en la localidad de Vilagarcía de Arousa. Hasta ese momento, por su situación en la red ferroviaria de Galicia, no disponía de ninguna oferta de larga distancia. En un primer instante, no se recogía esta opción. No obstante, varios meses después, tras el reclamo del gobierno local arousano como de la Xunta de Galicia, Renfe accedió a ofertar una parada diaria en las frecuencias entre Vigo y Madrid.

Ciudad	Situación previa al 21-12-2021	Situación a partir del 2022 ¹⁵¹
Ourense	3 h. 43'	2 h. 15'
Santiago de Compostela	4 h. 24'	3 h. 20'
A Coruña	4 h. 54'	3 h. 51'
Pontevedra	4 h. 54'	4 h.
Vigo	5 h. 10'	4 h. 16'
Lugo	5 h. 43'	4 h. 46'
Ferrol	6 h. 30'	n/a

Tabla 34 – Tiempos comerciales entre Galicia y Madrid a partir del 2022.

Elaboración propia. Fuente de información: Renfe (2021)

A pesar de la considerable reducción, debemos de tener en cuenta algunas cuestiones que limitarán los servicios durante los primeros meses. Estos son la explicación por la importante diferencia entre Ourense y las demás ciudades, especialmente las del Eje Atlántico ferroviario.

Como hemos analizado anteriormente, las dos LAV presentes en la actualidad en Galicia (Eje Atlántico y Ourense-Santiago) se ha instalado el ancho de vía ibérico. Por el contrario, la línea de conexión con la Meseta se ha inaugurado con el ancho de vía europeo hasta la estación de Ourense. El contratiempo inicial estará en la ausencia de TAV que tengan la capacidad de

¹⁵¹ Anuncio de Renfe el 11-10-2021

circular a velocidades mayores de los 300 km/h y con la tecnología de ancho variable. Por este motivo, Ourense, hasta donde podrán llegar los servicios más veloces de los que dispone en la actualidad Renfe-Operadora, estará a poco más de 2 horas de Madrid. Por el contrario, las demás ciudades de Galicia continuarán servidas por trenes con prestaciones inferiores (Alvia). De ahí las destacadas diferencias en los tiempos comerciales y que han provocado igualmente algunas confusiones en la sociedad.

Por ejemplo, la distancia entre Vigo y Madrid en tren es dos horas más que entre Ourense y la capital estatal. Sin embargo, esto no significa que el desplazamiento entre estas dos ciudades gallegas sea de 120 minutos, como se puede suponer si no se tiene en cuenta el contexto actual. La solución a estos pasa por la entrega, por parte de la empresa Talgo, de una nueva rama de ferrocarriles de alta velocidad. Gracias a estos, Renfe espera ganar hasta 20 minutos en los desplazamientos con Madrid.

Otra solución sería un hipotético cambio de ancho de las diferentes líneas ferroviarias afectadas en Galicia. Sin embargo, desde el gobierno central argumentan la dificultad de llevar a cabo esta acción. Esto es debido, tanto por la posibilidad de trenes con la potencialidad de circular por anchos diferentes, como por los posibles prejuicios con la conexión con Portugal.

En el caso de Galicia hay que tener en cuenta que Portugal tiene su red en ancho ibérico y que su planificación, asumida por la Unión Europea, no contempla el cambio de ancho a medio plazo. Esto no supone un menoscabo de la utilidad de la red ni un obstáculo infranqueable de cara a una explotación competitiva. En ese sentido, sin embargo, una decisión española de cambio de ancho no coordinado en las líneas que conectan con el país vecino dificultaría notablemente las principales relaciones ferroviarias existentes.

Por otro lado, también la capacidad de adaptación del mercado español está permitiendo superar con éxito las limitaciones de las soluciones basadas en la infraestructura. A día de hoy, las mejores técnicas en el material móvil (rodaduras desplazables, trenes pendulares o desarrollo del eje de ancho variable) hacen que sea posible contemplar el mantenimiento a futuro de ciertas líneas en ancho ibérico, sin perjuicio sobre la explotación conjunta de la red y permitiendo la puesta en valor inmediata de las inversiones realizadas, extendiendo sus beneficios a una mayor población.

Sergio Vázquez Torrón (secretario general de Infraestructuras MITMA 2020-2021). Entrevista realizada el 05-05-2021

La finalización del último tramo no solo ha supuesto una reducción de los tiempos comerciales entre Galicia y Madrid, también se ha originado un aumento de las frecuencias diarias entre ambos sentidos. En la situación previa, el número diario de trenes de larga distancia por sentido era de 6¹⁵². A partir de diciembre del 2021, la cifra ha aumentado hasta las 10 (ver tabla 35). Sin embargo, del mismo modo que acontecía previamente, Renfe anunció la coordinación de diferentes frecuencias o lanzaderas a nivel regional. Esto con el fin de otorgar una mayor accesibilidad a las diferentes ciudades mediante un simple transbordo. No obstante, dependiendo

152 Solamente frecuencias diurnas. No se cuenta el servicio nocturno.

de la estación de origen, el intercambio puede producirse en los andenes de Ourense o en Santiago de Compostela.

Con respecto a los enlaces que facilita la propia operadora, hay que destacar que en su mayoría tienen una duración entre los 10 y 20 minutos. Igualmente, en la estación de Ourense, el intercambio entre el tren de media distancia y el de larga distancia, se efectúa en un corto espacio físico, solamente el ancho de un andén. Al mismo tiempo, como ya hemos descrito en el anterior capítulo, la Xunta de Galicia ha reforzado la conexión por carretera entre la estación intermodal de Ourense y varias ciudades gallegas¹⁵³. No obstante, es necesario hacer un ejercicio de crítica hacia esta acción. Pese a la buena voluntad desde la administración autonómica, esta planificación de coordinación de horarios entre el ferrocarril y los autobuses supralocales, no existe en las relaciones internas de Galicia. Especialmente en el Eje Atlántico. Esta deficiencia la analizaremos con mayor detalle en un siguiente apartado.

Ciudad	Servicios directos	Servicios con enlace (ciudad de transbordo)	Total
Ourense	10 (8 Alvia y 2 en AVE)	0	10
Santiago de Compostela	4	6 (Ourense)	10
A Coruña	3	7 (6 enlaces en Ourense y 1 en Santiago)	10
Vigo	4	4 (3 enlaces en Santiago y 1 en Ourense)	8
Pontevedra	4	3 (Santiago)	7
Lugo	1	3 (Ourense)	4
Ferrol	2	0	2

Tabla 35 – Número de servicios por sentido entre las principales ciudades de Galicia y Madrid a partir del 21 - 12 - 2021.

Fuente de información: MITMA (22-11-2021).

Gracias al número destacado de conexiones directas con Madrid, así como los enlaces con las demás ciudades de Galicia, Ourense ha fortalecido su posición en la red ferroviaria interna. Ante esto, la estación de Ourense se ha convertido en un auténtico *hub* para los desplazamientos de larga distancia en ferrocarril

¹⁵³ Transporte Público de Galicia, 20-12-2021

10.1.2. La reivindicación de Vigo de una conexión directa con la Meseta.

A lo largo de esta investigación, hemos resaltado en diferentes ocasiones la particularidad de la alta velocidad en España como objeto de reivindicación o promesa política. El teórico *derecho* que se otorgó a todas las ciudades y comunidades autónomas a partir del 2000, provocó que estas últimas puedan demandar continuamente la posibilidad de acceder directamente a la nueva red de alta velocidad ferroviaria (Cruz Villalón, 2017). Sin embargo, estas reclamaciones no suelen estar emparejadas con motivos de gran calado. Como puede ser la reducción del peso del avión en el reparto modal o la constitución de una nueva conexión inexistente en la actualidad. En muchas ocasiones, el deseo suele estar basado en una disputa localista o en un discurso *victimista* o *envidioso* debido a que otras ciudades vecinas o de semejantes características, ya disponen del nuevo tren. Sin embargo, como analiza Offner (1993), algunas veces, el beneficio de poseer la tecnología más avanzada y actualizada es mínima.

Como hemos descrito anteriormente, la conexión ferroviaria de Vigo con la Meseta se debe realizar por dos vías diferentes. La primera, por Guillarei (Tui) mediante la línea paralela al río Miño, mientras que la segunda es mediante el Eje Atlántico hasta las proximidades de Santiago de Compostela, donde se enlaza con el tramo central hasta Ourense. Esta última opción obliga a efectuar un mayor número de kilómetros, pero el tiempo empleado es ligeramente más reducido que por la línea convencional del Miño (en torno a 5 – 10 minutos). Igualmente, esta última frecuenta cortes por su mal estado de conservación y las dificultades geográficas para llevar a cabo importantes actuaciones (ver figura 91). El itinerario por las proximidades de la capital gallega ha sido impuesta recientemente durante el verano del 2021 para los servicios de larga distancia entre las Rías Baixas y Madrid.

El anhelo, principalmente por parte de la ciudad de Vigo por una nueva conexión con las características propias de la alta velocidad, viene derivado por el debate a finales de los 1990 y principios de los 2000 por la priorización de la conexión entre el Eje Atlántico y Ourense. Una disputa que ya hemos analizado en un apartado anterior y donde, finalmente, se optó por concentrar los esfuerzos por el actual tramo Santiago-Ourense. Sin embargo, también es necesario destacar que la propuesta oficial por parte de la Administración Central también se recogía la adaptación del corredor paralelo al río Miño. A pesar de que se llegaron a realizar estudios informativos, las potenciales características tampoco eran del agrado para las fuerzas políticas.

En cuatro años, desde el 2000 al 2004, ni el Gobierno conservador central ni la Xunta neoliberal, ni el PP local, propusieron nunca ninguna alternativa seria para conectar Vigo con Ourense; solo contemplaban – y esto está recogido – desdoblarse por la orilla del Miño en algunos puntos la vía actual; tiempo de viaje: 60 minutos. [...] Tramo Ourense-Vigo, siguiendo el corredor del Miño para velocidades de 220 kilómetros por hora. Esa era vuestra propuesta, ese era vuestro sueño, ese era vuestro anhelo.

Pablo López Vidal (diputado autonómico del PSdG), 18-12-2008, Parlamento de Galicia

El origen de estas declaraciones no solo viene dado por las diferencias políticas, ni como un ataque por el supuesto poco trabajo realizado en años anteriores por las comunicaciones en el sur de Galicia. También, porque es durante estas fechas cuando el Gobierno Central recoge la proposición de la denominada como Variante de Cerdedo en el PEIT 2005-2020. Esta contaría con las mismas características técnicas que el tramo central Ourense-Santiago. Sin embargo, como ya hemos analizado anteriormente, esta propuesta ya fuera anunciada por el anterior ministro de Fomento, A. Cascos (PP) a finales del 2003.

La Variante de Cerdedo es la denominación para la construcción de una nueva infraestructura de más de 50 kilómetros y que tiene como objetivo la unión del Eje Atlántico con el tramo Ourense-Santiago. De esta manera, el espacio de las Rías Baixas dispondría de una conexión más corta con Ourense y consigo, una reducción de los tiempos comerciales en ferrocarril. Este trazado tiene su origen en una propuesta del sindicato UGT después de que se rechazase la alternativa en forma de L para la conexión del Eje Atlántico con Ourense.

Cuando se hizo este trazado, Ourense – Santiago, nosotros les dijimos: no vayas por allí (comarca del Deza), porque si vienes por aquí, Cerdedo está a 20 kilómetros de Pontevedra y entonces solo se gasta 500 millones. Hacemos ya la misma velocidad. Era una entrada para toda Galicia.

[...]

Pues Cerdedo nace como mal menor, para contrarrestar esto (Ourense – Santiago), para buscar más viajeros, más frecuencias, lo que estamos diciendo es: deja el tren de A Coruña con toda la carga de viajeros de Santiago y métele a Vigo los viajeros de Portugal. Porque Porto, la única forma de que tenga un tren para Madrid es viniendo por aquí.[...] Cuando nos dijeron que no hacían la L, pues dijimos, vamos hacer la L con Porto. Cargamos nuestros trenes y justificamos a Madrid que el AVE a Galicia va a tener viajeros.

Cándido Rodríguez y Manuel de la Fuente (Sindicato UGT). Entrevista realizada el 26-03-2018

Como explican los promotores originales de la Variante de Cerdedo, en un primer momento procuraron una modificación del actual Santiago-Ourense. De esta manera, procuraban aún la consecución de una única conexión entre el Eje Atlántico y Ourense. Debido a la falta de un respuesta afirmativa, decidieron estudiar una nueva conexión individual. La postura defendida por el sindicato UGT es que el proyecto por Cerdedo serviría de enlace para los desplazamientos procedentes del Norte de Portugal, especialmente la ciudad de Porto. De este modo, se aumentaría el número de viajeros, con lo que la construcción de la LAV a Galicia sería rentable económicamente en el futuro.

El trazado estudiado para este proyecto partiría desde el ayuntamiento de Barro, en el norte de la ciudad de Pontevedra hasta la villa de O Carballiño (Ourense). Lleva este nombre por el ayuntamiento que atraviesa de oeste a este en el sector intermedio del trazado (ver figura 92). A pesar de su corta longitud, en comparación con otras líneas de alta velocidad, el contexto geográfico por el cual se proyectó el hipotético trazado (atraviesa las sierras de Candán y Cando), impone unas series restricciones. Estas tienen como resultado que más de la mitad del nuevo tramo sería soterrado (38 km.) Igualmente, el estudio del proyecto recoge la necesidad de construir 14 viaductos y 7 túneles. Unas obras que elevan la inversión económica. Un estudio

realizado en el 2020 sobre el gasto público en infraestructuras de transporte en España, elaborado por la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, estimaba el coste de la Variante de Cerdedo en más de 2.000 millones de euros (AIReF, 2020). Concretamente, 2.226.652 (en miles de euros). En un momento donde se prioriza la contención del gasto público, especialmente en los principales pilares del Estado del Bienestar, cabe preguntarse hasta que punto es necesario una inversión de esta magnitud con el fin de obtener un beneficio muy reducido.

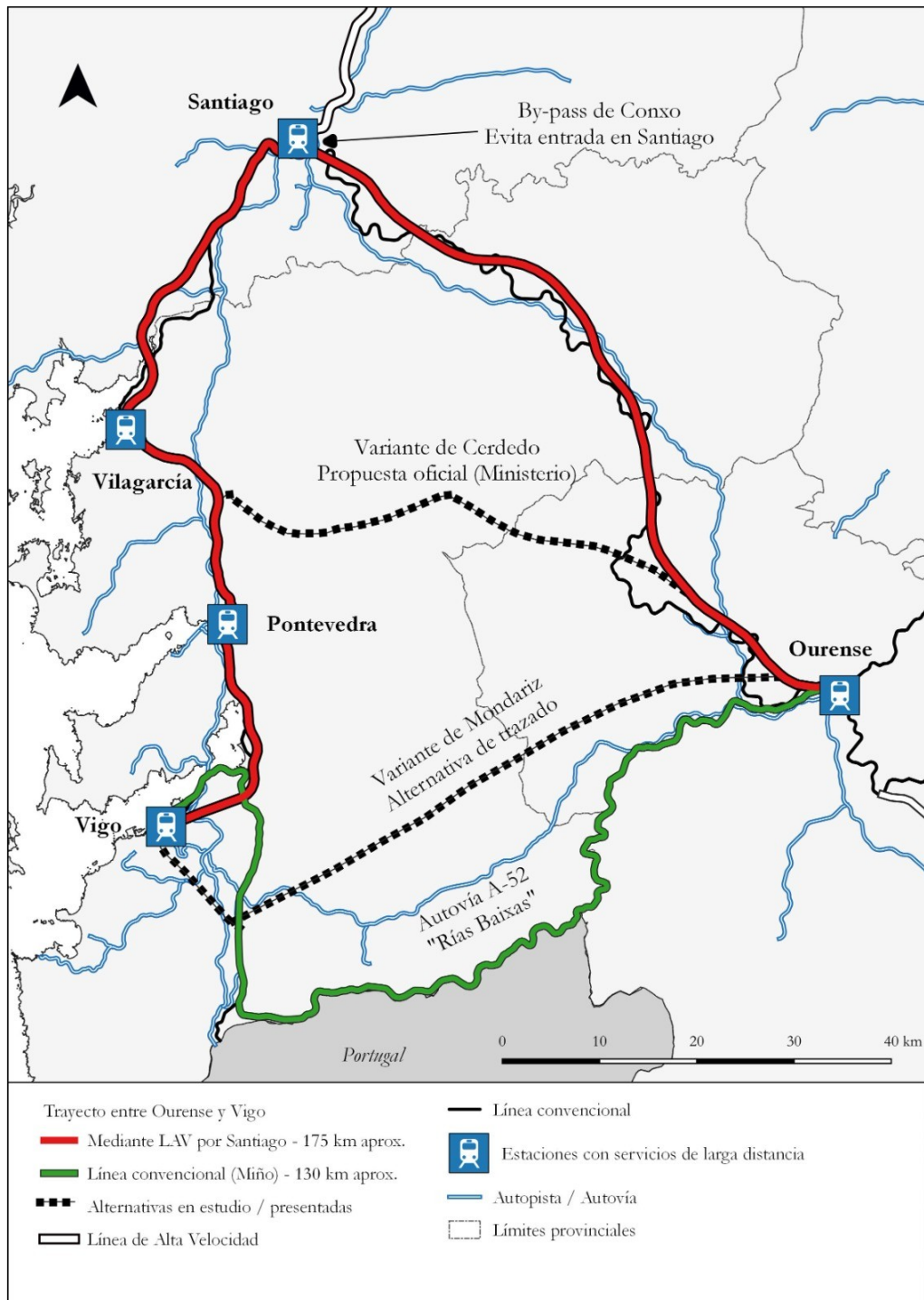


Figura 91 – Comparativa de los actuales trayectos ferroviarios entre Vigo y Ourense. Elaboración propia. Fuente de información: IGN, BOE, Plataforma Variante Mondariz.

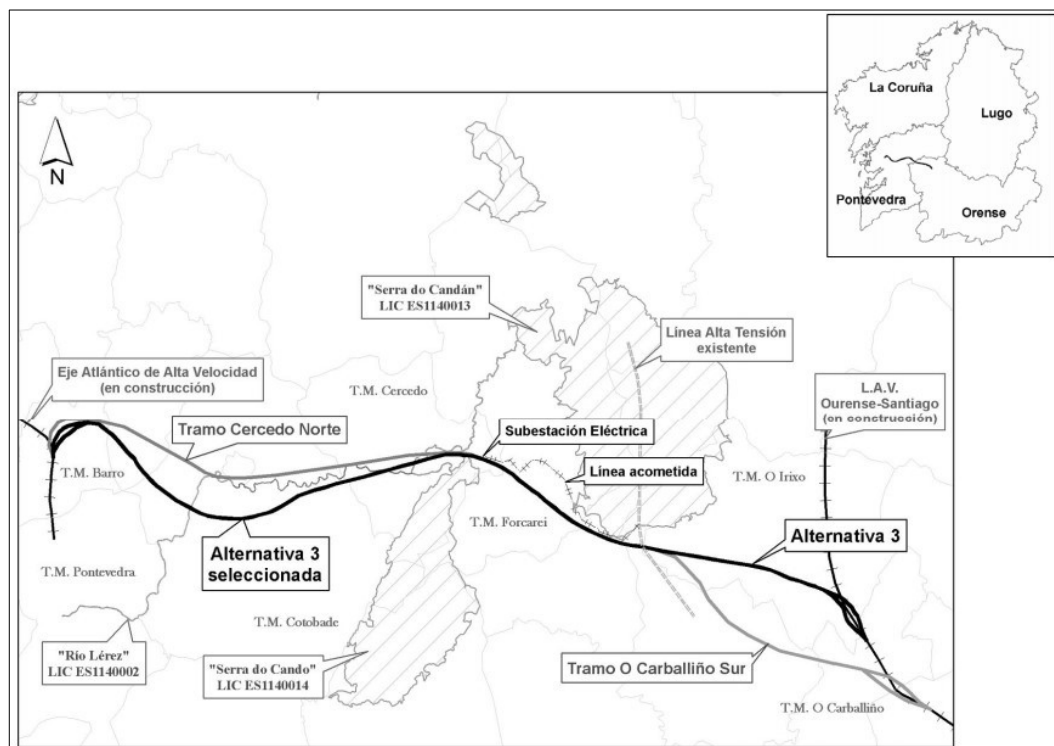


Figura 92 – Trazado de la Variante de Cerdedo.

Extraído de: BOE (15-3-2010)

El hipotético gasto necesario, unido al escaso beneficio que supondría (reducción 15 – 20 minutos entre Ourense y Vigo), además del contexto socioeconómico desde el estallido de la crisis en el 2008, provocaron su paralización de manera consecutiva. Sin embargo, esta reivindicación ha sido continua por parte del ayuntamiento de Vigo, con su alcalde, Abel Caballero, a la cabeza de las demandas. El punto álgido fue la concentración promovida por el propio ayuntamiento vigués en el verano del 2017 para el desbloqueo de la deseada infraestructura. Igualmente, el carismático alcalde, apoyado por un fuerte movimiento localista, no escatima en críticas públicas a otros dirigentes políticos, que no lo apoyan de manera pública.

Como se ha descrito anteriormente, la Variante de Cerdedo se recogía en el PEIT 2005 – 2020, elaborado durante la I Legislatura del presidente J.L. Zapatero. De esta manera, se mostraba una clara voluntad para llevarla a cabo al estar proyectada en un plan estratégico en materia de infraestructuras de transporte. Simultáneamente, este período coincidió en buena parte con la legislatura autonómica presidida por el gobierno bipartito en la Xunta de Galicia. Tanto la *conselleira* de Política Territorial, María José Caride, como el presidente autonómico, E. Pérez Touriño, mostraban su confianza en el desarrollo de esta nueva línea.

Porque por primera vez con el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte se puso encima de la mesa la necesidad de que Vigo contara con una comunicación directa con la alta velocidad hacia Ourense y hacia Madrid porque hasta este momento a nadie le preocupara la comunicación del sur de Galicia.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 13-7-2007, Parlamento de Galicia

Conexión (con Portugal), por cierto, que se verá potenciada con el enlace Vigo-Ourense, por Cerdedo, directo, línea a la que en ningún caso renunciamos.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 7-10-2008, Parlamento de Galicia

Posteriormente, en las elecciones autonómicas del 2009, el partido político ganador, el PP, con A. Núñez Feijóo recogía en su programa político, la construcción de la Variante de Cerdedo y la conexión Ourense – Lugo (PP, 2009). Esto sería gracias a la nueva herramienta creada expresamente para esta cuestión, el ente ferroviario. A pesar de los primeros indicios de la crisis económica iniciada en el 2008, el II Gobierno Central de J.L. Rodríguez Zapatero no suspendía la idea de llevar a cabo esta nueva conexión. Ante una pregunta oral en el Congreso de los Diputados, la exministra de Fomento, Magdalena Álvarez, reconocía esta promesa.

La variante por Cerdedo la hemos aprobado nosotros, la hemos decidido nosotros y la estamos trabajando nosotros. Y cuando estén todos los estudios y todo el trámite administrativo terminados se procederá a la iniciación de las obras, obras que mientras tanto estamos haciendo en el resto del trayecto, porque no podría existir un AVE que conectara solamente Cerdedo

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 29-10-2008, Congreso de los Diputados.

Concretamente, la pregunta oral fue realizada por la diputada del PP, Ana Pastor, que posteriormente ocupó el mismo cargo en el I Gobierno de M. Rajoy. En el momento de la cuestión en el Congreso de los Diputados, exponía los siguientes motivos:

Señoría, Vigo es el motor de Galicia y Vigo necesita venir a Madrid por AVE sin tener que ir a coger el AVE a Santiago, y eso, señora ministra, lo entienden todos los pontevedreses, lo entienden los sindicatos - que se lo han reclamado – lo entienden los empresarios, lo entienden las asociaciones vecinales, lo entiendes todos los que formamos parte de esa provincia y vivimos en ella¹⁵⁴.

Ana María Pastor Julián (diputada del PP) 29-10-2008, Congreso de los Diputados

Igualmente, el segundo ministro de Fomento durante la presidencia de J.L. Rodríguez Zapatero, José Blanco (2009-2011) reconocía los avances burocráticos durante su mandato, así como la posibilidad de iniciar las obras próximamente.

También nos vimos en la obligación de impulsar la conexión directa de Vigo con Ourense y la línea a Madrid a través de la variante de Cerdedo, y lo hicimos teniendo que comenzar a trabajar desde cero porque nada se había hecho, esto es, realizando el estudio informativo, la declaración de impacto y licitando y adjudicando los

154 Con respecto a esta afirmación, existe un amplio consenso en Galicia por reconocer a la ciudad de Vigo como la más importante, tanto en términos demográficos como económicos. No obstante, un uso detallado de las estadísticas puede contradecir esta declaración. En primer lugar, como ya hemos analizado en el capítulo 5, el ayuntamiento vigués es el más poblado de Galicia, sin embargo, como núcleo urbano, es la ciudad de A Coruña la que cuenta con un mayor número. En segundo lugar, el Informe ARDÁN Galicia 2021, un análisis de la situación económica y competitividad, establece que la comarca de A Coruña aglutina el 61,31% del Valor Añadido Bruto de toda la comunidad. Así como el 31,05% de los empleos. En cuanto a la comarca de Vigo, en segundo lugar, el 12,37% y el 19,42% respectivamente. El gran peso de la comarca de A Coruña viene dado por la sede del grupo textil, Inditex, en el ayuntamiento vecino de Arteixo.

proyectos que ahora se encuentran en redacción y que la próxima primavera estarán terminados y en condiciones de poder ser licitadas sus obras

José Blanco López (ministro de Fomento) 15-9-2011, Congreso de los Diputados

En el 2011, con el cambio en el gobierno central y la llegada de Ana Pastor al Ministerio de Fomento, no hubo modificaciones en las promesas. De nuevo, la Variante de Cerdedo se recogía en el PITVI 2012-2024 presentado por el ejecutivo central como nuevo marco estratégico (Ministerio de Fomento, 2012). No obstante, a pesar de las primeras declaraciones de la ministra de Fomento, que incluían esta infraestructura dentro de la conexión de alta velocidad a Galicia. El secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, reconocía ciertas modificaciones y de por sí, la elaboración de un nuevo estudio de impacto ambiental. Una obligación burocrática que retrasaría el inicio de las obras.

Es verdad que los trabajos entre Ourense y Vigo por Cerdedo están mucho menos avanzados. Nos hemos encontrado con un proyecto poco menos que nominal, por calificarlo de alguna manera, en el que todavía es necesario desarrollar la declaración de impacto ambiental – y hemos trabajado con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente –; vamos a tener que hacer una nueva información pública, una nueva declaración de impacto ambiental, lo cual sin duda nos va a llegar un cierto tiempo.

Rafael Catalá Polo (secretario de Estado de Infraestructuras) 20-6-2012, Congreso de los Diputados

La realización de los trámites informativos necesarios, unido a la situación económica de España, así como la concentración de los esfuerzos en la construcción del tramo Ourense – Zamora y la finalización del Eje Atlántico, provocaron una paralización en el inicio de esta conexión. Sin embargo, en las reuniones entre el alcalde de Vigo, Abel Caballero, con la ministra de Fomento, Ana Pastor, esta última prometía el inicio de las obras para los próximos años. Un hecho que recogían diferentes medios locales¹⁵⁵. Sin embargo, a partir de finales del 2015, las reivindicaciones procedentes desde el ayuntamiento vigués aumentaban. Especialmente, tras la presentación de los Presupuestos Generales del Estado del 2016, donde las partidas destinadas a la infraestructura eran muy reducidas. Por lo que se podría entender como una congelación en el proyecto.

A partir de este momento, Abel Caballero orientó sus críticas, no solo contra Ana Pastor, exministra de Fomento, y el presidente de la Xunta de Galicia, A. Núñez Feijóo. Este último por no apoyar con el mismo ímpetu que la conexión con el exterior. El alcalde de Vigo también señaló a uno de los grupos políticos de la oposición local por no apoyar una moción en el pleno municipal que instaba al Gobierno Central a aumentar una partida a la proyectada originalmente. Este grupo de la oposición era el colectivo *Marea de Vigo*¹⁵⁶. Su portavoz municipal explicaba sus argumentos en la propia sesión.

Nosotros pensamos que no es una prioridad para esta ciudad, seguramente, ahora mismo la alta velocidad tal como se está a proponer. Recuerdo que la variante de Cerdedo que publicitariamente suena muy bien y que podemos hacer millones de

155 La Región, 23-07-2015 // La Voz de Galicia, 22-07-2015

156 Marea de Vigo: coalición de partidos de izquierda estatal y soberanistas próximos a Podemos.

ruedas de prensa sobre su variante, el coste técnico que el ADIF argumenta son más de 1.900 millones de euros. Vamos gastar 1.900 millones de euros más en ganar media hora o una hora con un trayecto ferroviario a Madrid. Este grupo municipal está radicalmente en contra de la política de alta velocidad en este país, y si que teniendo claro que Vigo tiene que tener una conexión importante ferroviaria con la Meseta, ponemos en duda el gasto ferroviario.

Rubén Pérez Correa (portavoz local de Marea de Vigo) 8-9-2015, Ayuntamiento de Vigo

Pese a que la moción presentada por el PSOE vigués, fue aprobada gracias a la mayoría absoluta en el pleno municipal, Abel Caballero aprovechó la rueda de prensa posterior para criticar a la *Marea de Vigo*. Además de rescatar la idea de que A Coruña y Santiago de Compostela se oponían a la construcción de la conexión por el sur de Galicia, junto a otras ciudades gobernadas por agrupaciones próximas a Podemos.

Es un escándalo. Es un escándalo. Que el grupo de Mareas, Partido Comunista y todos estos que se agrupan en eso que llamamos en Mareas, se oponen a que Vigo tenga un tren de alta velocidad. Pero oiga, estos mismos, en Coruña tienen tren de alta velocidad y están encantados. En Santiago tienen tren de alta velocidad y están encantados. En Madrid tienen tren de alta velocidad y están encantados. En Barcelona también. En Zaragoza también. ¿Y en Vigo? No quieren tren de alta velocidad. ¿Saben por qué? Se lo voy a explicar muy rápido. Porque Marea de Vigo depende del alcalde de Coruña, que es el que le dice que no quiere un tren de alta velocidad en Vigo. Otra vez, Mareas de Vigo a la orden de Santiago y Coruña diciendo que no quieren un tren de alta velocidad en Vigo.

Abel Caballero Álvarez (Alcalde de Vigo) 8-9-2015, TeleVigo¹⁵⁷

Cabe destacar que las declaraciones sobre la alta velocidad en A Coruña y Santiago no son ciertas por parte de Abel Caballero. Estas dos ciudades disponen en la actualidad de la misma dotación en materia de infraestructura ferroviaria que Vigo. Es decir, el Eje Atlántico inaugurado en el 2015. Por lo que este tipo de discursos simplemente son para alentar un localismo vigués. Este sentimiento volvió a ser recuperado en la concentración promovida por el ayuntamiento en junio del 2017. Ante el bloqueo en los estudios y un nuevo horizonte que recogía la infraestructura en el 2025, el alcalde de Vigo alentó a la población local y colectivos sociales para demandar el que denominaba *AVE directo Vigo-Madrid*. La concentración fue defendida como una muestra del apoyo civil por este derecho (ver figura 93). A continuación, una muestra de ciertos párrafos expuestos por el propio Abel Caballero el 14 de junio del 2017 en la Porta do Sol de Vigo.

Aquella L parecía la mejor opción. Era un gran AVE desde A Coruña a Santiago, a Vigo, a Ourense y a Madrid. Era eficiente, hacía el viaje en el mínimo tiempo y con todas las frecuencias que da a casi la totalidad de la población de Galicia. Pero algunos no quisieron. Prefirieron primar al norte de Galicia en detrimento del sur. Y así se decidió el AVE desde A Coruña-Santiago-Ourense-Madrid. Vigo, la primera y más industrial ciudad de Galicia, quedó fuera de las redes europeas de alta velocidad ferroviaria. Vigo quedó sin AVE.

[...]

157 Declaraciones recogidas por Televigo (0m25s) 09-09-2015

Y los mismos que paralizaban nuestro AVE emprendieron una nueva idea: que el AVE de Vigo a Madrid se hiciera por Santiago. Vigo se convertiría en una sucursal ferroviaria de A Coruña y Santiago. La misma canción de tantas veces. Y en esto está ahora. Y muchos trenes circulan ahora ya de Vigo a Madrid por Santiago. 100 kilómetros hacia atrás y 100 kilómetros hacia adelante. Después de miles de millones de euros en inversiones, si no lo evitamos, Vigo quedará fuera del AVE para siempre.

[...]

Vigo es la única gran ciudad de España sin AVE. Vigo es la duodécima ciudad de la España peninsular en población, la novena en potencial económico, puntera en industria y será la única sin AVE.

[...]

Vigo reclama, reclamamos, el tren de alta velocidad. Vigo reclama y exige que se remate la Declaración de Impacto Ambiental. Vigo reclama que se haga el proyecto. Vigo exige que se inicie la obra. Vigo reclama el tren de alta velocidad Vigo-Madrid directo por Cerdedo. Lo queremos ya.

Abel Caballero Álvarez (Alcalde de Vigo) 14-6-2017¹⁵⁸



Figura 93 – Abel Caballero dirigiéndose al público presente en la concentración por el TAV directo.

Xornal Vigo – Gabinete de prensa del Concello de Vigo.

El cambio en el Gobierno Central en el 2018 supuso una relajación en las proclamas del Ayuntamiento de Vigo. De hecho, la vuelta del PSOE supuso la recuperación de los estudios informativos necesarios para llevar a cabo la construcción. En febrero del 2019, el Boletín Oficial del Estado recogía el anuncio del Adif para la licitación del estudio y seguimiento hidrológico de la Variante de Cerdedo¹⁵⁹. Este hecho suponía un nuevo respaldo por parte de Madrid a la construcción del anhelo vigués.

Por su parte, el MITMA está impulsando varios estudios informativos en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Galicia: conexión entre las líneas A Coruña-León y

¹⁵⁸ Discurso extraído de Xornal Vigo – Gabinete de Prensa del Ayuntamiento de Vigo, 14-06-2017

¹⁵⁹ Boletín Oficial del Estado, 05-02-2019

Betanzos Infesta-Ferrol, salida sur de Vigo del Eje Atlántico, o la variante entre Ourense y Vigo por Cerdedo.

Isabel Pardo de Vera Posado (Presidenta de Adif 2018-2021) Entrevista realizada el 20-03-2021

La expresidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera, detalla los diferentes proyectos que en la actualidad están siendo estudiados por parte del Ministerio. Entre estos, la conexión entre Vigo y Ourense por Cerdedo. De hecho, la re-activación de los estudios informativos para esta hipotética conexión, provocaron que desde el gobierno vigués se le concediese a Isabel Pardo de Vera con la *Medalla de Oro* de la ciudad¹⁶⁰.

El último episodio de confrontación fue el rechazo frontal del propio alcalde a los nuevos servicios de larga distancia propuestos por Renfe-Operadora. Como se ha citado anteriormente, la operadora ferroviaria decidió que los ferrocarriles con destino y/u origen las Rías Baixas pasarían por las proximidades de la ciudad de Santiago de Compostela, mediante el *by-pass* de Conxo. Pese a que el ferrocarril nunca entraría en la estación compostela y, como consecuencia, una pérdida de tiempo, Abel Caballero se mostró muy crítico con esta decisión. Hasta el punto de manifestar:

No vamos a ir a Madrid en Alta Velocidad por Santiago.

Abel Caballero Álvarez (Alcalde de Vigo), 27-10-2020¹⁶¹

Sin embargo, durante el verano del 2021 aceptaría la propuesta establecida por la empresa ferroviaria. Es decir, dos frecuencias directas sin necesidad de transbordo, a la que se podría sumar una más si existe mayor demanda.

Con respecto a las opiniones y declaraciones de los diferentes actores, existe una clara polarización en torno a la construcción de esta infraestructura. Así como otras posibilidades para conectar las ciudades de Vigo y Ourense, como veremos a continuación. En primer lugar, el propio ayuntamiento vigués, claramente favorable y reivindicativo con esta nueva LAV. Hasta el punto, como hemos comprobado anteriormente, de promover una concentración ciudadana o incluso atacar a la oposición política por no apoyar sus metas. Pese a la enorme cantidad económica y el bajo beneficio que se obtendría en la reducción de los tiempos, María José Caride, concejala de urbanismo en el gobierno olívico y *exconselleira* de política territorial en la Xunta de Galicia, detalla la posición a favor de la siguiente manera:

(Ante una pregunta sobre el coste y beneficio social de la Variante) Yo entiendo perfectamente que es eso. Lo entiendo perfectamente. Pero también hay una cuestión que tiene que ver con que a un ciudadano no se le puede perjudicar por llegar tarde. Esa análisis coste – beneficio no se hizo cuando se decidió que el tren llegara de Ourense a Santiago. No se hizo. Entonces ahora, los que no tenemos tren, somos los que vamos a ver perjudicada nuestra situación porque ahora de repente, alguien va hacer una análisis de rentabilidad social. Cuando lo de ahora no lo hicieron (Santiago-Ourense). Por lo tanto, yo lo único que digo, e invito a cualquiera a que coja los horarios de tren que tenemos a día de hoy (2018), y que mire cuanto tardamos de

160 La Voz de Galicia, 17-03-2022

161 Palabras extraídas de Xornal Vigo - Gabinete de Prensa del Ayuntamiento de Vigo, 27-10-2020

Vigo a Ourense porque las diferencias van estar en este trazado, no van estar en otro lado.

Las diferencias que se pueden generar para el viaje a Madrid solamente van estar hasta llegar a Ourense. A partir de Ourense, todos vamos tardar lo mismo, porque vamos a ir por la misma vía y con los mismos trenes. Pues yo invito a cualquiera que haga una análisis hoy y mire, ir de Vigo a Ourense por la orilla del Miño o ir de Vigo a Ourense por Santiago, y que mire cuanto tardamos. Y ahorramos tiempo yendo a Ourense por la línea del Miño. Es decir, ¿para qué hicimos esa inversión? Claro, yo también soy gallega, yo me pregunto, ¿para que me sirvió a mi la inversión entre Ourense y Santiago? Para nada. No me sirvió para nada en términos prácticos. Por lo tanto, si alguien tomó la decisión de hacer esa análisis sin tener en cuenta la ciencia económica, ahora a mi no me pueden aplicar exactamente los mismos datos. Es decir, no, es que para ahorrar 20 minutos, ahora hablamos de una inversión de tantos millones.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Como se comprueba en las declaraciones de la concejala, apela de manera indirecta al supuesto error de priorizar Ourense – Santiago, tal y como se ha recogido anteriormente. En esta ocasión, M.J. Caride detalla el derecho que tiene Vigo a disponer de una conexión directa con Ourense, a pesar de que las críticas u opiniones negativas por el bajo beneficio en relación con el alto coste. Es así como argumenta que si este análisis sobre coste/beneficio no se hizo con el tramo central, tampoco se debe de hacer con el proyecto del sur de Galicia. A continuación, agrume otros argumentos diferentes.

Bueno, es que la diferencia entre que el TAV llegue realmente a donde se concentra la población de Galicia o una parte de Galicia, siga sin conexión a la alta velocidad. Porque en términos prácticos es lo que va acontecer. Si yo voy a seguir tardando lo mismo que tardaba, ¿que ventaja tiene esa infraestructura para mi? Yo creo que el sur de Galicia sigue reclamando esa inversión a pesar de que es una inversión cara, porque no queremos quedar descolgados de la alta velocidad. Le invito a cualquiera hacer lo que llaman las isócronas. La isócrona que antes existían desde Madrid decía que a Vigo llegabas mucho antes que A Coruña en ferrocarril. Esa es la realidad de las isócronas antes de meternos en ninguna mejora ferroviaria. Las isócronas que tenemos con las infraestructuras ferroviarias que tenemos hoy sin la Variante de Cerdedo, significa que Vigo hoy está mucho más lejos que A Coruña de Madrid.

Es decir, que el territorio de Vigo – Pontevedra, queda claramente discriminado frente a lo que estaban antes. Bueno, pues esta situación no parece que sea de recibo. No es que solamente no mejorara mi situación relativa, si no que empeoramos nuestra situación relativa. Algo que solamente se podría corregir con una conexión ferroviaria directa entre Pontevedra o Vigo y Ourense. Por lo tanto, es lo que este territorio va a continuar reclamando porque si no es que va seguir estando en una peor posición relativa. Que es algo que yo no entiendo que es deseable y desde luego, nosotros reivindicamos que no debería acontecer

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

En esta segunda parte, el discurso se aproxima al expuesto frecuentemente por el alcalde, Abel Caballero. En esta situación, desde la institución viguesa no aceptan la evolución de los tiempos comerciales desde 1980 entre Galicia y Madrid. Bien es cierto que desde la ciudad de Vigo, el trayecto en ferrocarril hasta la capital estatal era más reducido que desde A Coruña (en torno a 30-40 minutos). Un hecho que en la actualidad es más favorable a la ciudad herculina (aprox., 20-30 minutos). Por lo tanto, sí que es verídico la diferencia relativa en relación con el norte de Galicia. No obstante, si nos centramos en los términos absolutos, gracias a la nueva infraestructura y servicios de alta velocidad, el trayecto se ha reducido a más de la mitad de que se ofertaba en la etapa pre-TAV. A pesar de este enorme beneficio, el mensaje transmitido es que no respectan el cambio de posición tras el transcurso de los años.

Una opinión igualmente favorable a la Variante de Cerdedo es la expuesta por Pavón (2011). En su obra, “El ferrocarril en Galicia, una opción de futuro”, argumenta la necesidad de la conexión por Cerdedo, ya que captaría el mercado del Norte de Portugal, y consigo, un aumento de las frecuencias entre Madrid y Galicia. Igualmente, se muestra crítico con el trayecto por Santiago de Compostela porque ya que estimaba una pérdida de un 30% del tráfico entre el sur de Galicia y Madrid. De una manera semejante, este argumento es expresado por los promotores originales del proyecto por Cerdedo, el sindicato UGT.

Con Cerdedo, pues lo que consigues es darle más viajeros al AVE gallego y no el de Vigo.

Cándido Rodríguez y Manuel Lafuente (Sindicato UGT). Entrevista realizada el 26-03-2018

Por el contrario, la reivindicación de una nueva conexión directa de Vigo a Ourense mediante alta velocidad es criticada por algunos actores. Es el caso del sindicato CGT.

Es una locura reclamar que nos llegue el AVE a cada puerta de ciudad. Queremos el tren a gusto de todos. Son obras millonarias que realmente no van a dar servicio a la población por la que atraviesan. La reducción de tiempos no es para nada representativa. Es una obra faraónica para que llegue el AVE a Vigo. Son peticiones que no tienen ningún tipo de sentido. Lo que necesita la ciudadanía tanto de Vigo, como de A Coruña como de Lugo, es un tren que les lleve desde las aldeas a las ciudades y viceversa.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

En estas palabras, podemos comprobar la contraposición sobre el modelo ferroviario a desarrollar. En este caso, el sindicato CGT se muestra claramente en contra de la construcción del proyecto. Los altos costes y el bajo beneficio son sus principales argumentos. Al mismo tiempo, reivindica la necesidad de otro modelo ferroviario, más acorde con las necesidades diarias de movilidad de la población. Este mismo sindicato presentó en los últimos años una alternativa de inversiones en la red ferroviaria de Galicia (CGT, 2020). Aquí, también recogían la mejora de las conexiones entre Vigo y Ourense. La diferencia radica en la construcción de la Salida Sur de Vigo y el aumento de las prestaciones de la actual línea convencional entre ambas ciudades. Así como la dotación de la doble vía hasta el ayuntamiento de As Neves (Pontevedra).

Otro colectivo sindical que se ha manifestado es el Sindicato Ferroviario-Intersindical. A diferencia del anterior, aquí se muestran partidarios de un replanteamiento del proyecto. De llevarse a cabo, las nuevas vías deberían de ser factibles igualmente para la circulación de ferrocarriles de diversa tipología.

Sobre la Variante de Cerdedo, no tiene lógica si se construye solamente para la alta velocidad y si no hay núcleos de población por el medio en el que parase el tren. Tiene que ser de vía mixta.

Miguel Fernández (Sindicato Ferroviario). Entrevista realizada el 03-12-2020

En una posición neutra en relación a la infraestructura pero sí crítica con el discurso del Ayuntamiento de Vigo es la que expone el secretario general del Eixo Atlántico, X. Vázquez Mao.

Al final cuál es el tema, para salvarse de la disputa (debate A Coruña – Vigo), se inventa lo de Cerdedo. Esto no tiene ni pies ni cabeza. Porque gastarse 3.000 millones que se pagarían toda la red gallega, para apenas ahorrar 15 minutos y convertirlo en una proclama populista, como está haciendo...no tiene ninguna lógica. Sabemos que no se va hacer nunca. Están distrayendo la perdiz con estudios de impacto, gastando algún millón cada X años. Pero en principio no se hace.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

Esta opinión relativa a la inviabilidad de la construcción del tramo por Cerdedo en los próximos años, también es compartida por el periodista, David Reiner¹⁶². El alto coste de la obra es criticado por el sindicato UGT, ya que suponen que desde el Ministerio decidieron mudar ciertos parámetros con el fin de aumentar el presupuesto necesario, y consigo argumentar lo irrealizable.

Como no quieren hacer Cerdedo, esto es una suposición, pasan el túnel de 10 kilómetros a 18 kilómetros. En menos de hacer una vía doble, hicieron dos vías únicas. Sabes que normalmente en una vía doble, hay un puente con dos vías, pues ahora aquí hay dos puentes. Entonces claro, se ha disparado a 2.100 millones de euros

Cándido Rodríguez y Manuel Lafuente (Sindicato UGT). Entrevista realizada el 26-03-2018

Este aumento del coste provocó, varios meses después, que el propio sindicato presentase al Ministerio de Fomento una modificación que permitiese una disminución en torno a los 800 millones de euros. Ante esto, recomendaron un nuevo trazado, diferente al propuesto en su idea original. En esta nueva ocasión, el nuevo proyecto llevaría el nombre del ayuntamiento vecino de la ciudad de Pontevedra, Pontecaldelas¹⁶³. Sin embargo, en el 2021, los promotores del trazado directo y acogido tanto por la Administración Central como por el Ayuntamiento de Vigo, abandonaron su idea primaria¹⁶⁴.

162 Entrevista realizada el 14-12-2017

163 Atlántico, 10-04-2019

164 La Voz de Galicia, 25-06-2021 // Faro de Vigo, 24-06-2021

Igualmente, en una posición neutra se expresa Celso Delgado. Su opinión, como ya se ha comprobado anteriormente, es que en la actualidad la ciudad de Vigo dispone de buenas conexiones con Madrid mediante el Eje Atlántico. Además, recalca la necesidad de evaluar la transformación de los últimos años para darse cuenta de las mejoras en los servicios ferroviarios. Del mismo modo, explica que las importantes inversiones que se llevaron a cabo en Vigo para la construcción de la nueva línea ferroviaria. Entre estas, hay que destacar la nueva estación ferroviaria, diseñada por el arquitecto estadounidense Thom Mayne. A diferencia de las demás ciudades de Galicia, Vigo es hasta la actualidad (2022) la única que dispone de una terminal totalmente nueva y construida expresamente para la llegada de la alta velocidad. Por el contrario, en otras ciudades aún no se han iniciado ni las obras para la dotación de nuevos espacios. Como es en A Coruña, Lugo o Ferrol.

Si comparamos lo que teníamos, con lo que tenemos...Para llevar la alta velocidad a Vigo hubo que hacer obras monumentales, la entrada soterrada en Vigo, una nueva estación magnífica, una provisional en Guixar, el centro Vialía en Urzáiz. Quiero decir, que hay inversiones fuertes en esa ciudad en la que se destinan por parte de la Xunta y del Estado.

[...]

¿Qué no hay conexión directa? Bueno. Pues, seguramente en el futuro habrá. Habrá que pensar en los de Lugo que no tienen comunicación por la vía, de calidad ferroviaria. Ferrol también. No vamos poder tener todos al mismo tiempo. Algunos no tienen nada. Habrá que intentar equilibrar.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

En relación a la Xunta de Galicia, y especialmente desde la llegada de A. Núñez Feijóo a la presidencia. Esta última se muestra de manera tímida partidaria de una conexión mediante alta velocidad entre Vigo y Ourense. Además del programa electoral del 2009, en las elecciones del 2016 volvía a aparecer esta demanda por parte del PP: *Impulsaremos el avance de la línea de alta velocidad Ourense-Vigo* (Partido Popular, 2016). También, la actual *conselleira* de Mobilidade, Ethel Vázquez, pronunciaba en el inicio de la legislatura autonómica (2016-2020) su satisfacción por el compromiso mostrado por el Ministerio de Fomento. No solo por la finalización de las obras de conexión con la Meseta, también por otras actuaciones como la Variante de Cerdedo.

Valoramos también, positivamente, que el ministro de Fomento se comprometiera a venir a Galicia cada tres meses para supervisar las obras en marcha, y, por lo tanto, agradecemos al ministro ese compromiso. Y esa voluntad también con el compromiso renovado con otras actuaciones, como la mejora ferroviaria a Lugo, como la mejora ferroviaria también a Ferrol, y también con la variante de Ourense y con la variante de Cerdedo.

Ethel M^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade), 7-2-2017, Parlamento de Galicia

Recientemente, tras la presentación del proyecto para los Presupuestos Generales del Estado del 2022. Ethel Vázquez llamó la atención por la baja dotación prevista para las infraestructuras ferroviarias en Galicia. Entre estas, la Variante de Cerdedo¹⁶⁵.

165 Xunta de Galicia, 27-10-2021

Una opinión negativa en relación con la Variante de Cerdedo (versión oficial de la administración) es la presentada durante junio del 2021 por la nueva *Plataforma por la Defensa del Ferrocarril Vigo a Ourense por Mondariz*¹⁶⁶. Este nuevo colectivo recoge las ideas defendidas durante los últimos años por uno de los principales referentes ferroviarios de Galicia, Xosé Carlos Fernández. Este último se ha mostrado frecuentemente crítico con el trazado de Cerdedo por su mayor longitud entre Vigo y Ourense. Por lo tanto, el beneficio sería muy reducido. Simultáneamente, Xosé Carlos Fernández ha promovido, en varias ocasiones, un diseño más directo entre ambas ciudades. De esta manera, desde su opinión, el trayecto entre ambas ciudades se podría desarrollar en tan solo 30 minutos (Fernández Díaz, 2009).

Entre los principales argumentos no solo se encuentra la reducción de los kilómetros recorridos y consiguiente, un menor tiempo de desplazamiento. También la complementariedad con la futura Salida Sur de Vigo a la altura de O Porriño. Esta hipotética infraestructura de la área urbana de Vigo permitiría continuar el Eje Atlántico hasta la frontera portuguesa, además de servir para el proyecto de Xosé Carlos Fernández. Asimismo, de igual modo que acontece con el argumento defensor de Cerdedo, el objetivo de esta última postura también está en conectar Vigo con Madrid. De hecho, el manifiesto de la nueva plataforma hace hincapié en esta idea, al igual que en la discriminación con respecto al norte de Galicia.

La inadecuada solución por la que optó el Ministerio de Transportes (anteriormente Fomento) para resolver la conexión ferroviaria de Alta Velocidad entre Ourense, Madrid y la ciudad de Vigo [...] exige que los ciudadanos de Vigo y Ourense tomemos conciencia y reaccionemos ante semejante despropósito que dejaría a Vigo en situación de discriminación competitiva, frente a Santiago y A Coruña, para las próximas décadas y generaciones

Extraído del manifiesto de presentación de la Plataforma por la Defensa del Ferrocarril Vigo a Ourense por Mondariz.

Como se puede comprobar, de nuevo renace el discurso *localista*. Igualmente, la supuesta discriminación de Vigo, en comparación con A Coruña y Santiago de Compostela. A esto, también se le añade un teórico objetivo de los tiempos comerciales para que la relación ferroviaria sea competitiva.

...al proyecto de una línea de alta velocidad verdaderamente directa que permita realizar el viaje entre Vigo y Ourense en menos de media hora, y llegar a Madrid en 2 horas y 45 minutos

Extraído del manifiesto de presentación de la Plataforma por la Defensa del Ferrocarril Vigo a Ourense por Mondariz.

La última actualización con respecto al proyecto oficial defendido por el MITMA, es decir, la Variante de Cerdedo en su versión original, fue la presentación de los avances del estudio hidrológico elaborado por Adif el 28 de junio del 2021 en Vigo¹⁶⁷. Estos servirán para la elaboración de un posterior estudio informativo.

166 Faro de Vigo, 03-06-2021

167 MITMA, 28-06-2021

10.1.3. La relación ferroviaria Galicia – Portugal, ¿la culminación del Eje Atlántico?

Pese a los fuertes lazos culturales y económicos entre Galicia y el Norte de Portugal, las conexiones ferroviarias entre ambos territorios sigue siendo en la actualidad un asunto pendiente. Como hemos comprobado anteriormente, la evolución de los tiempos de desplazamiento entre las principales ciudades de Galicia y Madrid se han reducido considerablemente. Por el contrario, el único servicio comercial entre las ciudades de Vigo y Porto solamente se ha beneficiado por una mudanza en su tipología comercial. De ser un ferrocarril que realizaba paradas comerciales en todas las estaciones y apeaderos, a convertirse en un *semi-directo* entre ambos núcleos urbanos.

A pesar de esta favorable mudanza, la construcción de la nueva LAV con la Meseta ha acentuado aún más las diferencias entre desplazarse a Porto o a Madrid. Es así como, por ejemplo, entre Ourense y la capital estatal, separadas aproximadamente por 400 kilómetros de vías ferroviarias, el tiempo comercial es de 2 horas. En cambio, entre Vigo y Porto, donde es necesario recorrer una distancia menor a la mitad de la existente en la anterior relación citada, el tiempo comercial es superior. A mayores, debemos de tener en cuenta las disparidades en las políticas comerciales de las operadoras ferroviarias. Desde diciembre del 2021, Vigo cuenta con hasta 4 conexiones directas con Madrid por sentido, sin contar los enlaces disponibles en Ourense o Santiago. Esto contrasta con las dos frecuencias diarias de las que dispone con Portugal (*Tren Celta*).

Durante las dos últimas décadas, la llegada del nuevo tren de alta velocidad desde la Meseta ha sido la principal reivindicación desde la Xunta de Galicia. Una exigencia que también era compartida por otras instituciones locales, como hemos comprobado en el anterior apartado. La concentración de la demanda en esta única conexión, provocó en la práctica el abandono del proyecto entre los dos espacios que conforman la Eurorregión. No obstante, es necesario tener en cuenta el contexto, tanto territorial como temporal, en el que se ha desarrollado esta hipotética conectividad.

En primer lugar, la LAV entre Galicia y Madrid se enmarca principalmente dentro de un proyecto a nivel interno en España. Es más, dentro de la lógica radial reinstaurada a partir del 2000 (Bel, 2010; Libourel, 2015; Audikana Arriola, 2019). Por el contrario, entre Galicia y Portugal, estamos describiendo una propuesta internacional donde es necesaria la cooperación entre dos estados diferentes. Pese a que la Comisión Europea vio en la alta velocidad una herramienta eficaz en la cohesión territorial en el continente (Vickerman, 1997), el amplio rango de competencias en manos de los Estados centrales ha dificultado el desarrollo trans-europeo (Beyer, 2015). Debido a esto, un informe del Tribunal de Cuentas Europeo (2018) criticó el tímido avance de formación de las conexiones internacionales, ya que se primaba más la constitución de redes estatales antes que la europea. Por lo tanto, se puede comprender hasta cierto punto que España haya postergado la construcción de la *Salida Sur* de Vigo mientras no exista un compromiso firme de Portugal.

En segundo lugar, la crisis económica iniciada en el 2008. El rescate y el programa de recortes en Portugal lastraron toda posibilidad para llevar a cabo dicha construcción. El crítico

ferroviario, Xosé Carlos Fernández ¹⁶⁸ opina que se estuvo muy cerca de ponerse en marcha, pero el estallido de la crisis imposibilitó su inicio. Una opinión que comparte igualmente M. D. Rodríguez Bugarín¹⁶⁹. Además, este último detalla que llegó a existir una posibilidad de cofinanciamiento por parte de la Unión Europea. Una ayuda económica que fue anunciada en el Parlamento de Galicia en el 2007 por parte de María José Caride.

Además, puede constatarse que la conexión Vigo-Porto viene de recibir el respaldo de la Unión Europea al destinar para la misma 244 millones de euros en la sección internacional Vigo – Ponte da Lima (Portugal), siendo uno de los proyectos españoles que más se beneficiará del financiamiento comunitario para las redes transeuropeas durante el nuevo período 2007-2013

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial) 5-12-2007, Parlamento de Galicia

La crisis económica también tuvo sus consecuencias en el lado gallego con el retraso de la llegada definitiva de la alta velocidad o la cancelación de algunos proyectos presentados en el Plan Galicia 2003. Asimismo, esto ocasionó la paralización de la *Salida Sur* de Vigo durante esta etapa.

No hay que hacer ningún estudio. Ya está todo estudiado. Estaba aprobado. La línea del AVE llegaba hasta la frontera. Con Zapatero (presidente gobierno central) y de ministro, José Blanco, demandaron levantar las tuneladoras. Estaba todo aprobado.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

Como explica el secretario general del Eixo Atlántico, las evaluaciones técnicas ya estaban totalmente realizadas y solamente era necesario el visto bueno para iniciarse la construcción. En lo que se refiere a los estudios que hace mención, viene dado por la polémica surgida entre el 2020 y el 2021 por la licitación de un nuevo estudio informativo por parte del MITMA¹⁷⁰. Este provocaría un nuevo retraso ante la necesidad de cumplimiento de los tiempos burocráticos.

Un tercer punto a tener en cuenta en la ausencia de esta nueva conexión son las prioridades de Portugal y España. Como se ha comprobado, no solo estamos ante una infraestructura internacional y que se aleja del concepto radial. También, su posición en el contexto ibérico le otorga una menor importancia con respecto a los pasos fronterizos existentes entre España y Francia. Principalmente, los localizados entre las localidades de Irún y Hendaye (costa atlántica) y La Jonquera y Le Perthus (costa mediterránea). Estos últimos sirven de salida principal hacia el centro de Europa para el transporte de mercancías o de pasajeros desde la Península Ibérica. Ante esto, el secretario general del Eixo Atlántico ve clave la visión política de España con relación al estado vecino.

España nunca miró para Portugal. Siempre para Francia y para el Mediterráneo. Estratégicamente, no mira para Portugal.

Xoán Vázquez Mao (secretario general del Eixo Atlántico). Entrevista realizada el 30-11-2020

168 Entrevista el 16-03-2018

169 Entrevista el 06-03-2018

170 MITMA, 07-05-2021

Por el contrario, desde el punto de vista de Agustín Hernández, *exconselleiro* en la Xunta de Galicia (2009-2014) cree que uno de los problemas estuvo en la falta de consenso en materia de políticas de infraestructuras por parte de Portugal.

Lo que aconteció es que Portugal no tuvo claro cuales eran sus prioridades en relación al transporte de mercancías por ferrocarril, y más en el de viajeros.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

Debemos de resaltar que el período de estancia en el gobierno autonómico por parte de Agustín Hernández, coincide con la peor etapa de la crisis económica en Portugal¹⁷¹. Debido a esto, podemos comprender la falta de consenso que existía en el estado luso. De una manera semejante, el diputado del PP en el Congreso, Celso Delgado, también acredita que desde Portugal no han mostrado el mismo nivel de interés para la dotación de la nueva conexión. Igualmente, también reconoce que la situación económica fue determinante.

Tiene el triple de interés España en conectarse con Portugal que el que tiene Portugal de conectarse con España. (En relación a las palabras de la ministra lusa) Eso no son más que palabras, porque los hechos acreditan hasta el momento lo contrario. El gobierno portugués para nada apostó por una conexión en alta velocidad desde Porto con Galicia. [...] La situación económica de Portugal era muy mala, de estar intervenido por la Troika. Piensa que tuvieron que poner peajes en todas las autovías gratuitas porque no eran quien de sostener las infraestructuras viarias

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

Simultáneamente, el propio Celso Delgado expone un argumento a mayores con respecto a Portugal. Este se trata de las diferencias políticas que existen con relación a España, con un sistema más próximo al federalismo.

Portugal es un país centralista 100% y dominado por Lisboa. Hay el polo de Porto, pero al final las cosas son como son. [...] Esa centralización férrea que tienen de muchas inversiones, pues no la veo como una oportunidad. Yo la veo como un problema.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

Con relación a esta última cuestión, María José Caride también coincide en gran parte con Celso Delgado. La ganancia de poder político que podría conseguir la ciudad de Porto, en una hipotética competencia con su capital, Lisboa, no sería bien recibida desde esta última. Una nueva conexión ferroviaria entre Porto y Vigo, permitiría aumentar la área de influencia de la segunda ciudad lusa en el cuadrante noroeste peninsular. Por consiguiente, convertirse en un importante contrapeso político en un estado caracterizado por su centralismo político.

171 Inicio de la *Troika* (rescate financiero) en mayo del 2011

No sé si desde la toma de decisiones también en Portugal, que es un país poco descentralizado, y donde la hegemonía política se ejerce desde Lisboa, tienen interés en darle a Porto ese plus de empoderamiento que podría tener en esa Euroregión Galicia – Norte de Portugal.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Esta visión de pérdida de poder político también podría ser asimilada desde el caso español. Las tensiones políticas existentes a nivel interno en relación con el Corredor Mediterráneo (Libourel, 2017) podrían ser semejantes en el caso de Galicia. La principal diferencia radicaría en la aproximación de esta última región autónoma a un estado extranjero. Sin embargo, como ya hemos explicado anteriormente, el noroeste peninsular se trata de un espacio singular y con pocas diferencias internas (Palmeiro Piñeiro, 2011). Por lo tanto, se trataría de un reforzamiento interno de la Euroregion. No obstante, esto también induciría a profundos cambios. Galicia podría ver en la ciudad de Porto, cuya área de influencia principal sobrepasa los dos millones de habitantes, su principal ciudad internacional de referencia, en detrimento de Madrid.

Ante esta cuestión, nos preguntamos cuál de las dos conexiones (Madrid vs. Porto) debió de ser la prioritaria para Galicia cuando se planteó la expansión de la alta velocidad ferroviaria en la Península Ibérica. Frente a la decisión escogida del modelo radial, son varios los hechos que podrían haber mudado la resolución. Por una parte, el apoyo desde las instituciones europeas a la formación de un corredor en la fachada atlántica (Comisión Europea, 1999; Comisión, 2005). Sin embargo, como ya hemos comprobado, la decisión final recae en los Estados. Esto provoca una contradicción con respecto al discurso de fortalecer los espacios transfronterizos, en este caso, las Euroregiones.

Otra cuestión importante es la mayor facilidad orográfica. El valle del río Miño muestra una menor dificultad para la construcción de infraestructuras que las Sierras Orientales de Galicia. Estas últimas siempre han sido un desafío para la ingeniería. Finalmente, también se puede considerar la mayor voluntad política que existía durante la década de los 1990 por parte de la Xunta con respecto a este proyecto transfronterizo (Xunta, 1998; Xunta, 1999). Esta se fue diluyendo conforme pasaban los años y con mayor rapidez a partir de la crisis económica. Pese a esto, Celso Delgado se muestra más favorable por la opción que se ha priorizado finalmente durante el siglo XXI.

Estamos en el Estado español y la conexión económica fundamental se hace con la Meseta. Es la base logística y del movimiento para toda España.

[...]

Pero realmente, la conexión prioritaria (Portugal vs Meseta), ni comparación la necesidad y la conveniencia para Galicia de una cosa y de la otra, sinceramente. Aunque yo considere que para Galicia sea imprescindible las relaciones económicas con la Euroregión. Entiendo que las relaciones económicas no están basadas, en este momento, en tener una mejor conexión ferroviaria. Sería un plus a mayores.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

En opinión de Celso Delgado, la consideración de que Madrid sea el principal nodo logístico en la Península Ibérica, tanto en el transporte de personas como de mercancías, hace que esta conexión sea primordial. Aunque cree que las relaciones de Galicia con el Norte de Portugal son importantes, opina que un nuevo ferrocarril simplemente se trataría de un motivo positivo pero secundario. Por otra parte, María José Caride opina que ambas conexiones son valiosas para Galicia y que, por lo tanto, no son excluyentes.

Creo que una no tiene porque olvidar a la otra. Es decir, son dos relaciones absolutamente imprescindibles que afortunadamente por carretera están razonablemente bien y resueltas. Creo que la conexión con Madrid es importante, muy importante, pero la conexión ferroviaria con Portugal en condiciones adecuadas, tanto desde la competencias por el precio como la calidad de las frecuencias y los servicios, es imprescindible.

[...]

Yo pienso que Galicia no debe de renunciar a su relación de calidad con Portugal. ¿Por qué? Porque además en esa Euroregión, pasamos a configurar una área que tiene un entorno poblacional mucho más grande.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

Si bien en la realidad nunca se llegó a producir un debate profundo sobre cuál de estas dos conexiones externas había que priorizar. Es decir, de una manera semejante a lo que aconteció con las vías de entrada desde la Meseta o el enlace entre Ourense y el Eje Atlántico. Sí creemos que se tuvo que haber producido mediante una evaluación exhaustiva de los beneficios e inconvenientes de cada una de las dos opciones (ver figura 94). Con el fin de obtener un mayor rendimiento. No obstante, al igual que la opinión expresada por María José Caride, la dotación de ambas LAV no es contradictoria. Frente a estas cuestiones, consideramos necesario expresar los beneficios de una nueva hipotética conexión mediante alta velocidad en el interior de la Euroregión, así como, de manera relativa, estos pueden tener un mayor impacto que los correspondientes a la nueva infraestructura con la Meseta.

Para comenzar, el beneficio en los tiempos de desplazamiento entre las principales ciudades de Galicia y Porto sería mayor que los relativos con Madrid. Durante las últimas décadas, siempre ha existido una importante relación entre las tres terminales aeroportuarias (A Coruña, Santiago y Vigo) y el aeropuerto de Barajas (Madrid). De hecho, en el último año pre-covid (2019), el cómputo total de viajeros de este corredor aéreo ha sido de 2 millones (Aena, 2021). Ahora bien, el tiempo comercial en avión es de 60 minutos aproximadamente, mientras que en el TAV es de mínimo 3 horas desde las ciudades del EUA. Por lo que, aunque se pueda dar una competición entre ambos medios, así como un trasvase en el reparto modal, la llegada del nuevo tren no supone un gran beneficio (a excepción de otras variables no tratadas, como comodidad, frecuencias o tarifas).

En el hipotético caso de una nueva conexión entre Vigo y Porto, esta sería de entorno a los 60 minutos. Un estudio de viabilidad para esta futura línea elaborado en el 2004 estipulaba el tiempo en 50 minutos (A.E.I.E.- AVEP, 2004). Posteriormente, el reciente *Plan Nacional de Inversión 2030* (República Portuguesa, 2020) estipula un objetivo aproximado a la hora de viaje. Esto supondría reducir en más de la mitad de los tiempos actuales mediante el *Tren Celta*. Por

consiguiente, la nueva infraestructura supondría un cambio significativo en la accesibilidad entre las ciudades de Galicia y Portugal. Además, el nuevo tren se convertiría en el medio más rápido para realizar desplazamientos entre los principales núcleos urbanos de la fachada atlántica de la Eurorregión, ya que además, por las características de los posibles tiempos comerciales, el tren competiría con el vehículo privado (Fröidh, 2005; de Ureña et al., 2009).

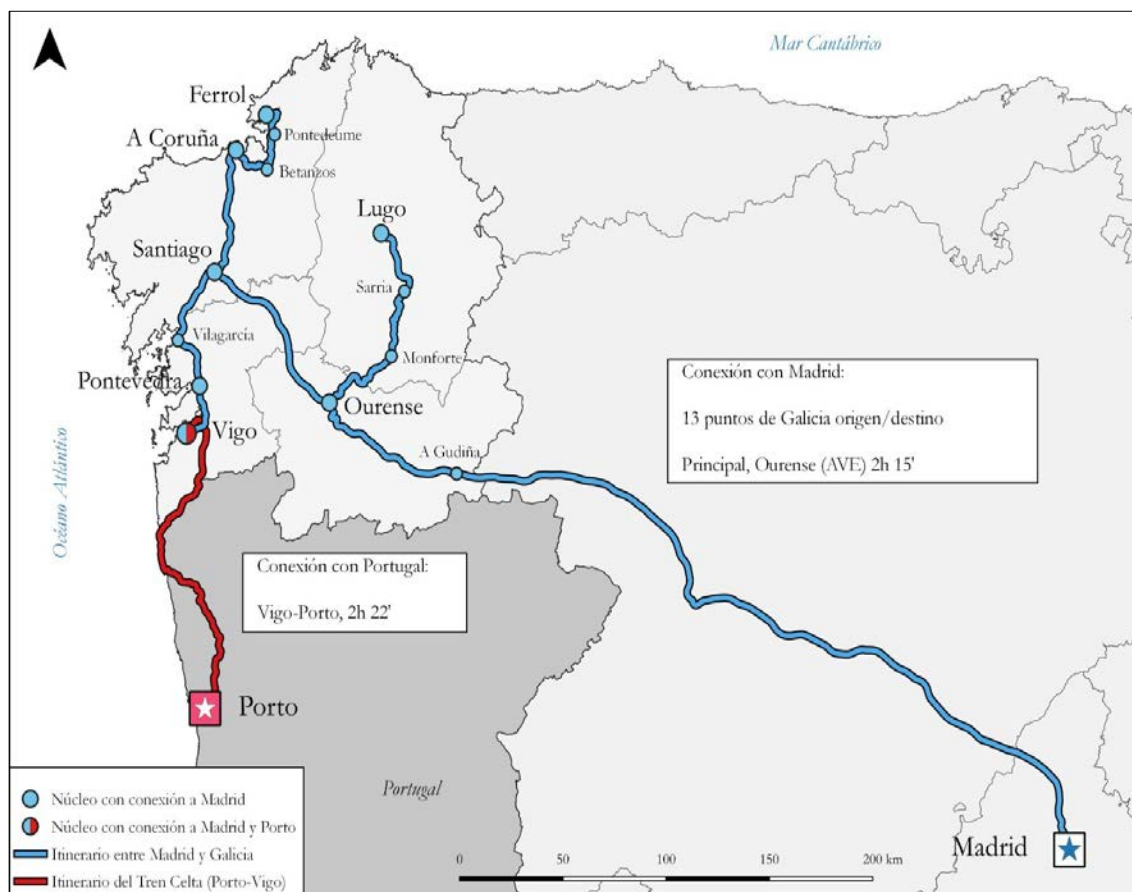


Figura 94 – Comparación de las conexiones de Galicia con Madrid y Porto en el 2022.
Elaboración propia. Fuente de información: Renfe-Operadora.

Un segundo punto importante es la incorporación de Braga al nuevo nexo ferroviario entre ambos espacios. La configuración actual de la red ferroviaria en la tercera área urbana de Portugal, después de Porto y Lisboa¹⁷², es muy semejante a la situación de Vigo, una estación de fondo de saco. Por consiguiente, no existe la posibilidad de establecer servicios ferroviarios directos entre Braga y las ciudades de Galicia.

El tercer asunto a tener en cuenta es la conexión ferroviaria de manera directa en la terminal aeroportuaria de Sa Carneiro (Porto) (ver figura 95). Como ya hemos explicado anteriormente, este aeropuerto duplica el número de viajeros totales de las tres terminales gallegas. Igualmente, por su proximidad, se ha convertido durante la última década en la preferencia para miles de viajeros procedentes de Galicia. El expresidente de la empresa gestora de las terminales aeroportuarias de España estimaba en un millón el número de gallegos que

172 El *concelho* de Braga sumaba en el 2021, 193.349 habitantes (INE, 2021).

empleaban la terminal de Porto¹⁷³. Anteriormente, un medio de comunicación luso recogía que el porcentaje era de un 12% con respecto a la totalidad¹⁷⁴.

De existir este servicio de alta velocidad, la accesibilidad a la terminal de Sa Carneiro desde Galicia aumentaría considerablemente. No solo se trataría de un recorte de los tiempos, también la posibilidad de un acceso directo al aeropuerto, sin necesidad de realizar un trasbordo en el centro de la ciudad, como acontece en la actualidad. De esta manera, el segundo aeropuerto portugués se podría asemejar, salvando las distancias, a la experiencia internacional de Basilea-Mulhouse-Friburgo. Tenemos que tener en cuenta que esto supondría un fuerte impacto en los tres aeropuertos de Galicia, al que se le sumaría la reducción de las conexiones aéreas con Madrid tras la inauguración de la nueva línea de alta velocidad con la Meseta.

Por último, la importancia Porto como urbe. No solo se trata de la segunda ciudad de Portugal, también su consideración como la principal área urbana del noroeste peninsular (Guichard, 1992). La área metropolitana de Porto contaba en el 2021 con una población de 1.736.491 habitantes (INE, 2021). Estas cifras suponen aproximadamente el triple de cada una de las dos regiones urbanas de Galicia. Otro fundamento que se puede tener en cuenta sobre esta ciudad, es su clasificación como ciudad global. El *think-tank* inglés *GaWC (Globalization and World Cities)* elabora periódicamente una clasificación de las diferentes ciudades a nivel mundial dentro de esta categoría. En los 4 principales escalones de orden que recogen, Porto aparece en el 2020 en el tercero (GaWC, 2020) En concreto, en este último, en el rango más alto, Gamma +. Igualmente, las dos capitales estatales, Lisboa y Madrid, se encuentra en el primer escalón (Alpha).



Figura 95 – Presentación del proyecto Porto-Valença-Vigo en el PNI 2030

Extraído de: PNI 2030

173 La Voz de Galicia, 24-05-2018
 174 Público (Portugal), 15-02-2011

Esta visión de pérdida de poder político también podría ser asimilada desde el caso español. La progresiva disolución de la frontera política entre Portugal y Galicia desde 1986 (entrada en la antigua Comunidad Económica Europea), ha tenido como consecuencias el aumento de las relaciones de todos los ámbitos socioeconómicos a ambos lados de la *raia*. La mejora de las conexiones ferroviarias permitiría afianzar aún más este proceso. Sin embargo, como hemos comprobado, pese a que finales de la década de los 1990, la Xunta de Galicia otorgaba una gran importancia a esta conexión, desde el inicio de la crisis económica del 2008, la única prioridad para el gobierno autonómico fue la finalización de la LAV con la Meseta.

No obstante, la finalización de la nueva infraestructura entre Ourense y Zamora, unido a la reciente política de transportes desde el sur del río Miño, más favorable al ferrocarril, han recuperado la idea de un nuevo enlace entre las ciudades de Vigo y Porto. De hecho, el propio Gobierno de Portugal ha reclamado recientemente de manera pública al Gobierno de España la aceleración de los proyectos ferroviarios en España¹⁷⁵. Asimismo, el anuncio de la Comisión Europea en diciembre del 2021 han otorgado un nuevo impulso¹⁷⁶.

10.2. Vertebración Interna de Galicia

Por vertebración interna entendemos todos aquellos servicios o infraestructuras cuyo radio de acción se limita únicamente al interior de la comunidad autónoma de Galicia. En este apartado, de manera semejante al anterior, donde la evolución de las conexiones con Madrid concentraron gran parte del contenido, también enfocaremos con mayor atención el impacto de las dos LAV interiores de Galicia (Eje Atlántico y Ourense-Santiago). La inauguración de estas infraestructuras durante la última década supusieron un salto considerable en los servicios ferroviarios. Un hecho que se podrá justificar más adelante mediante los consiguientes resultados.

La entrada en servicio de las dos líneas, no solo tuvo sus incidencias directas en la comercialización y oferta de los servicios ferroviarios, también en las relaciones territoriales y urbanas. En primer lugar, el ferrocarril se ha convertido en el medio más competitivo para los desplazamientos entre los principales núcleos de población entre A Coruña y Vigo (Pazos et al., 2015). Una reducción de los tiempos comerciales que ha ocasionado simultáneamente una mayor cohesión territorial. De esta manera, el nuevo ferrocarril se aproxima a la idea expuesta por Alonso Logroño y Pazos Otón (2010) donde se asemejaría a un servicio de metro ligero, más propio de una área metropolitana o gran ciudad. En un segundo punto, el tramo Ourense-Santiago ocasionó la aproximación relativa de la capital ourensana con respecto al EUA. A priori, existe la posibilidad de llegar a afirmar que Ourense es un exclave perteneciente al espacio socioeconómico más dinámico de Galicia. Estaríamos, por lo tanto, ante un proceso de metropolización a saltos en el espacio (de Ureña et al., 2009; Bellet Sanfeliu, 2010)

Simultáneamente, a estos dos espacios donde se han concentrado las principales actuaciones ferroviarias durante las dos últimas décadas, nos encontramos con el restante de la red ferroviaria. Las políticas y medidas implantadas a partir de la década de los 1980, cuyos objetivos procuraron especializar el papel del ferrocarril dentro de la gestión global de la

175 Faro de Vigo, 24-04-2022 // 04-06-2022

176 Comisión Europea, 14-12-2021

movilidad y el transporte colectivo, han provocado una pérdida continua de su protagonismo en la mayoría de las comarcas rurales. Las altas inversiones en la alta velocidad, así como la búsqueda de un equilibrio en las cuentas económicas, se contraponen a las posiciones defensoras del tren convencional como servicio público.

Sin embargo, también algunas áreas urbanas se han situado al margen de las mejoras ferroviarias. En este caso, es necesario destacar las ciudades de Ferrol y Lugo. Estos dos núcleos urbanos, a pesar de estar conectados a la infraestructura, y consigo a la oferta de transporte, disponen en la actualidad de una posición secundaria debido principalmente a las características generales de la red ferroviaria. Por lo tanto, estamos ante sendos espacios perdedores en la reciente transformación del ferrocarril de Galicia.

10.2.1. Proceso de construcción de las dos líneas de alta velocidad en Galicia.

Antes de analizar las consecuencias de la gobernanza ferroviaria en el interior de Galicia, es necesario evaluar el proceso de construcción de las dos LAV (Eje Atlántico y Ourense-Santiago). Como ya se ha descrito anteriormente, ambas construcciones disponen de características técnicas diferentes (Adif, 2021). Un hecho que ha provocado, del mismo modo, una disparidad en la serie de consecuencias en el territorio y la accesibilidad antes de sus entradas en plenitud. Simultáneamente, el origen y la concepción de estas dos infraestructuras es diferente entre sí.

En primer lugar, el actual Eje Atlántico (A Coruña-Vigo) tiene su origen en la firma del convenio del 2000 entre la Xunta, Ministerio de Fomento y RENFE. Como explica M. D. Rodríguez Bugarín¹⁷⁷, antes de producirse esta signatura, la empresa ferroviaria era partidaria de actuaciones con un menor calado. De hecho, en 1996, se elaboró un estudio informativo que tan solo pretendía aumentar las velocidades hasta los 160 km/h. No obstante, a partir de la nueva política ferroviaria iniciada en el 2000, con Álvarez Cascos en la cartera de Fomento, es cuando se le otorga un aumento en las características finales del proyecto. De esta manera, la nueva línea ferroviaria se materializaría a partir del trazado convencional y la dotación de nuevas variantes. Con esto, se conseguía llegar a unas velocidades máximas (200-220 km/h) que le permitirían obtener la clasificación de alta velocidad (Directiva 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo).

De manera semejante en el tiempo, el tramo Ourense-Santiago también tiene su origen en el nuevo rumbo político en materia de infraestructuras iniciado con el PIT 2000. Sin embargo, debemos de tener en cuenta que este segmento interior forma parte de una línea con una mayor envergadura. Esta se trata de la línea Olmedo (Valladolid)-Santiago, es decir, la nueva conexión de alta velocidad de Galicia con la Meseta. Esta característica nos deriva directamente a su concepción. A diferencia del Eje Atlántico, el tramo Ourense-Santiago forma parte de una línea radial, donde su objetivo principal es la unión de los territorios periféricos con la capital estatal, Madrid. No obstante, como ya se ha mencionado en varias ocasiones, a pesar de su diseño

177 Entrevista realizada el 06-03-2018

externo, también provoca importantes consecuencias en el interior de un territorio determinado. En este caso, la creación de un corredor de máximas prestaciones entre dos ciudades de Galicia.

Por otra parte, también existe una particularidad con respecto al segmento Ourense-Santiago. A diferencia de la mayoría de las líneas radiales de España, donde su construcción se ha materializado de manera continua desde Madrid hacia los extremos. El tramo del interior de Galicia se inauguró con 10 años de avance con respecto a la finalización parcial¹⁷⁸ de la línea. Esto viene derivado de la aceleración burocrática que se le otorgó tras el Plan Galicia del 2003. Sin embargo, esta diferencia de tiempos provocó el *aislamiento* de este segmento con respecto a las demás LAV en España. Ante esto, y con el objetivo de evitar un serio problema en la explotación del nuevo tramo, se instaló el ancho ibérico. De esta manera, se pudieron iniciar los nuevos servicios de alta velocidad entre A Coruña y Ourense.

En lo que se refiere a la concepción original del Eje Atlántico (A Coruña – Vigo), esta se desmarca totalmente del concepto radial imperante en las políticas ferroviarias de España. Como se ha comprobado anteriormente, durante dos décadas (1990 y 2000), una de las principales reivindicaciones de la Xunta de Galicia era la mejora de la línea ferroviaria en la fachada occidental de la comunidad. De hecho, una de las principales actuaciones antes de su reconversión a los parámetros de la alta velocidad fue el inicio de los nuevos servicios TRD (160 km/h).

Las principales ciudades gallegas, de Vigo a A Coruña, estaban incomunicadas por el ferrocarril de una manera moderna. Un tren convencional de muy poca calidad. Entonces la necesidad de impulsar el Eje Atlántico ferroviario, con un nivel de altas prestaciones. Primero, vertebrar la franja costera de Galicia, que para bien o para mal, yo soy una persona del interior, reconozco que es donde vive la mayor parte de la población de Galicia.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

Como detalla el diputado Celso Delgado, el peso demográfico de la dos provincias occidentales es clave para comprender el orden de prioridades por parte de la Xunta de Galicia. No obstante, no solo de comprenderse por el peso demográfico de este espacio. Además de servir como nexo entre las dos principales ciudades de Galicia, también conecta otros núcleos urbanos, como la capital autonómica (Santiago), Pontevedra, o pequeñas ciudades, Vilagarcía o Redondela. También hay que tener en cuenta los altos índices de movilidad en la fachada occidental gallega (Pazos Otón, 2003b; Pazos Otón y Alonso Logroño, 2009). Estos propiciaron la apuesta por un ferrocarril de mayores prestaciones con el fin de captar esta demanda. Basándose en esto, se procuró igualmente ofrecer una posibilidad de movilidad más sostenible, especialmente en las relaciones directas entre los principales núcleos urbanos. Los desplazamientos con origen o destino a las principales ciudades conectadas por la AP-9 eran los más numerosos (IDEGA, 2000). Por lo tanto, la mejora de la infraestructura ferroviaria era necesaria para aumentar el peso relativo del transporte colectivo en el reparto modal.

178 Ausencia de la Variante Exterior de Ourense.

Simultáneamente, el factor diferencial del Eje Atlántico aumenta si se realiza una comparación con otras CCAA del Estado. En varios casos, aún no se han finalizado sus conexiones internas mediante un nuevo servicio ferroviario. Por ejemplo, en el País Vasco, la conocida como Y vasca que permitirá la conexión de las tres capitales provinciales (Bilbao, San Sebastián y Vitoria-Gasteiz) se encuentra aún en obras. En la Comunidad Valenciana, Castellón, Valencia y Alicante, disponen en la actualidad del nuevo TAV y conexiones con Madrid. Sin embargo, entre Valencia y Alicante, aún no se ha desarrollado el futuro Corredor Mediterráneo. Otro ejemplo importante es Andalucía. Varias de sus principales ciudades ya poseen el nuevo modelo ferroviario. Pese a esto, los problemas económicos desde el estallido de la crisis económica en el 2008 han provocado un atraso continuo en la finalización del Eje Transversal entre Sevilla y Granada.

Los casos más próximos a la situación gallega serían Cataluña y un futuro próximo, Extremadura. La diferencia radica en que en estas dos situaciones, la LAV que sirve de nexo entre las ciudades más importantes tiene un carácter estatal y no simplemente autonómico. De este modo, Xosé Carlos Fernández Díaz reivindica el carácter del Eje Atlántico.

El Eje Atlántico surgió aquí, sin ser planificado en Madrid por sus necesidades

Xosé Carlos Fernández Díaz – Entrevista realizada el 16 – 03 -2018

Sin embargo, esta diferencia de concepción entre el Eje Atlántico y el tramo Ourense-Santiago es vista al mismo tiempo como una declaración de intereses por parte del Ministerio y en su conjunto, de la Administración Central. Para el exdiputado nacionalista en el Congreso de los Diputados, Francisco Rodríguez, el Ministerio de Fomento no era partidario de llevar el mismo ritmo de inversión y construcción en la principal línea gallega. Es así como realiza una comparación entre ambas líneas de alta velocidad de Galicia.

(Sobre el Eje Atlántico) Lo boicotean continuamente. Se inicia, pero lo hacen de manera progresiva, por parches. Ese es el problema. [...] La diferencia está en, Santiago – Ourense, 5 años y todo entero. Para ir a Madrid. A Coruña – Vigo, 14 años, con inversiones malas.

Francisco Rodríguez Sánchez (diputado del BNG en el Parlamento de Galicia 1993-1996 y Congreso de los Diputados 1996-2008). Entrevista realizada el 27-03-2018

Igualmente, se puede comprobar la diferencia de intereses en ambas líneas y consigo, la concepción original de ambas (radial vs. periférica/transversal). No obstante, hay que reconocer que los 88 kilómetros del Ourense-Santiago son prácticamente la mitad del Eje Atlántico (155 km.). Además, el proceso de adjudicación conjunta de proyecto más construcción posterior permitió acelerar los tiempos de finalización de la línea interior. Igualmente, el territorio de inserción de ambas líneas es diferente si tenemos en cuenta la distribución de la población.

Otra diferencia importante entre las dos nuevas líneas internas de Galicia ha sido el proceso de su materialización. Con respecto a Ourense-Santiago, se decidió la construcción de una infraestructura totalmente nueva, con una plataforma independiente a la línea convencional y bajo los parámetros más elevados de la alta velocidad. Por lo consiguiente, una de las principales

características del nuevo trazado son las velocidades máximas permitidas. En este caso, 350 km/h, muy superiores a las establecidas en el Eje Atlántico (200-220 km/h).

De este modo, la operatividad comerciales de las dos líneas entre Ourense y Santiago se especializaría. Por un lado, los servicios de pasajeros de alta velocidad, tanto de larga como de media distancia en la nueva; mientras que en la convencional, circularían los regionales o convencionales. Igualmente, los trenes de mercancías transitarían por esta última. No obstante, el número de circulaciones por la línea antigua ha disminuido en los últimos años hasta ser *quasi* testimonial. Esto es sido debido a dos principales motivos. El primero, el traspaso de las operaciones de larga distancia a la línea nueva tras su inauguración. Posteriormente, el segundo con los recortes en la oferta ferroviaria en el 2013.

El hecho de mantener en servicio la antigua línea, con un trazado totalmente paralelo a la de alta velocidad, es una divergencia muy destacada con respecto al Eje Atlántico. Esta línea se adecuó a los parámetros de la alta velocidad a partir del diseño convencional. Es decir, mediante la construcción de nuevas variantes unido al desdoblamiento y mejora de ciertos sectores de la línea convencional. De hecho, el primer tramo inaugurado en el 2003, en las proximidades de Santiago de Compostela, respondía a esta acción. En otros tantos sectores fue necesaria la construcción de variantes de nueva planta. Sin embargo, paralelamente a estos nuevos tramos, el correspondiente al convencional se desmanteló en ciertos espacios. Especialmente entre las ciudades de A Coruña y Santiago, donde no se conservó ningún tramo antiguo¹⁷⁹.

Entre estas dos ciudades de la provincia coruñesa, el desmantelamiento de diversos tramos convencionales provocó al mismo tiempo el cierre de 11 estaciones/apaderos. En la actualidad, solamente existen 3 puntos de acceso al ferrocarril entre estas dos ciudades, de los cuales, 2 son de nueva construcción (Ordes-Fosado y Cerceda-Meirama). El restante es el apeadero de Uxes (Arteixo). Por lo tanto, entre las primeras consecuencias que se pueden describir con la transformación del Eje Atlántico está la pérdida de accesibilidad física a los servicios ferroviarios (ver figura 96). Principalmente en diferentes ayuntamientos rurales. Un hecho diferenciador con respecto a los recortes en las operaciones comerciales. En este último caso, la infraestructura sigue intacta, y en un momento dado, a través de una reorientación de las políticas ferroviarias por parte de la administración pública, o incluso mediante una iniciativa privada, se puede recuperar la oferta. El desmantelamiento y el posterior levantamiento de las antiguas vías hace imposible esta recuperación.

Por el contrario, en el tramo sur del Eje Atlántico (Santiago-Vigo), sí que se conservaron trazados antiguos y que en la actualidad posibilitan la circulación diaria de un número destacado de ferrocarriles. Estos tramos son, Padrón-Vilagarcía, Portela y Arcade-Redondela-Vigo. Además, los servicios ferroviarios que circulan por estos tramos cuentan con un mayor número de paradas intermedias, lo que aumenta la accesibilidad y capilaridad territorial. Ciertas estaciones de estos tramos convencionales superan los 25.000 usuarios anuales (Adif, 2020). Entre estas, Padrón en la provincia de A Coruña, o Catoira, Arcade o Redondela-Galicia en la provincia de Pontevedra.

179 Ver Anexo - 6

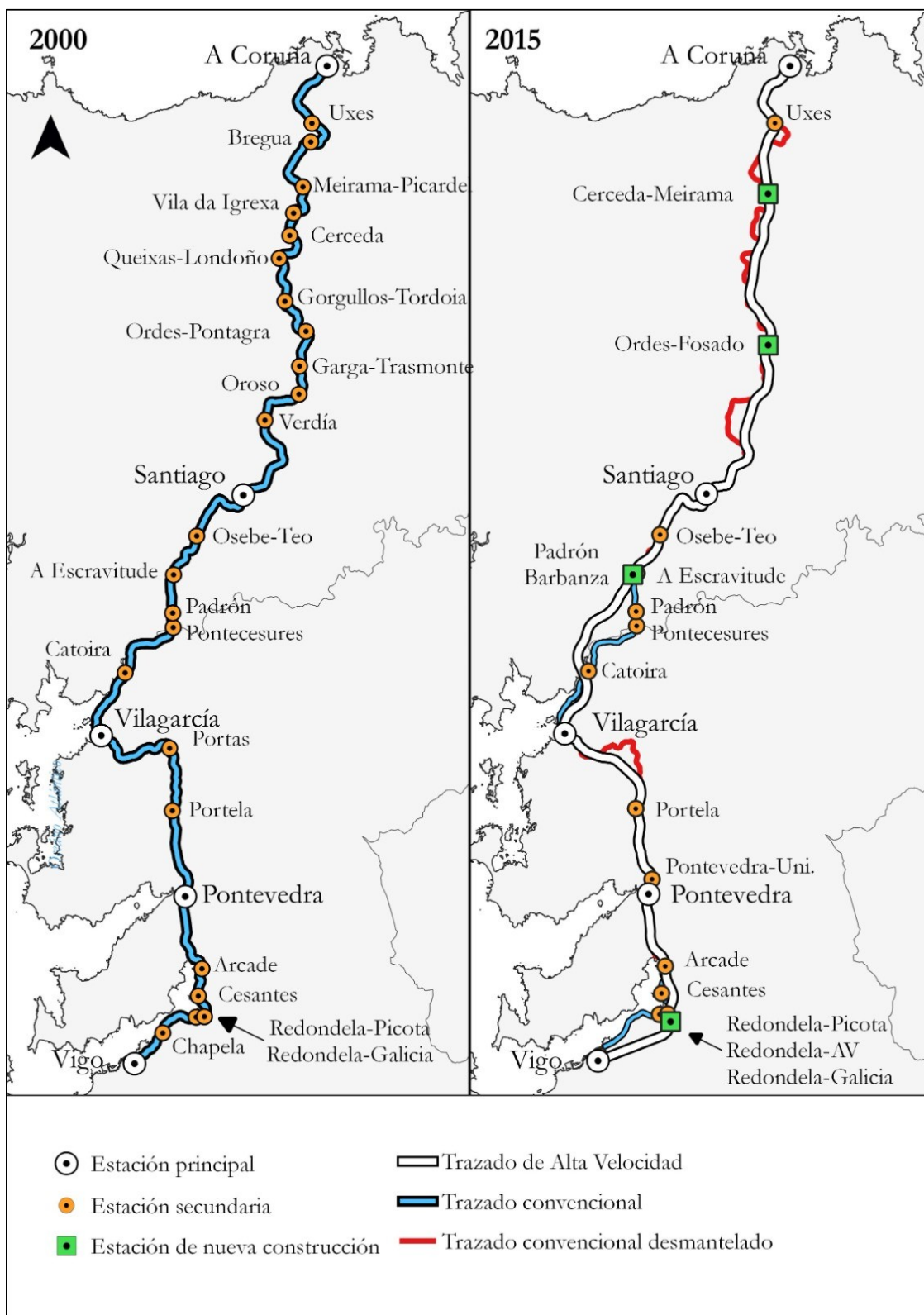


Figura 96 - Resultados de la transformación del Eje Atlántico entre el 2000 y el 2015

Fuente de información: IGN y Renfe

Pese al destacado uso del ferrocarril en estos espacios, durante un tiempo, estos tramos convencionales corrieron el peligro de desmantelarse, al igual que otros tantos. La sucesión de diferentes gobiernos, tanto autonómicos como estatal, conllevaba simultáneamente diferentes opiniones y cambios de visión con relación a diferentes proyectos. Esto es una buena muestra de la ausencia de una planificación a largo plazo. La improvisación o la ausencia de medidas posteriores, como el futuro de las vías y estaciones abandonadas, fue una tendencia muy destacada en la construcción del actual Eje Atlántico. Esto se puede comprobar en el devenir de los tramos desmantelados entre Santiago y A Coruña, ya que tuvieron que pasar más de 10 años para decidir su reconversión a Vía Verde. Un caso semejante, pero en el que finalmente se decidió mantener su uso original como vía ferroviaria, es el trazado convencional entre Padrón y Vilagarcía de Arousa.

En el Eje Atlántico, cada ministro que venía, se cambiaban los planes. Vilagarcía – Portas, se iba mantener, luego se eliminó. Después se habló de recuperar. También se habló que iba a desaparecer la línea de Vilagarcía (hasta Padrón), pero al final vino otra ministra y la mantuvo. Cada ministra tenía una opinión.

Miguel Fernández (Sindicato Ferroviario). Entrevista realizada el 03-12-2020

Como detallan desde el Sindicato Ferroviario, los cambios en la dirección del Ministerio de Fomento provocaban la modificación de los proyectos. Durante el período de Magdalena Álvarez (2004-2009), el tramo entre Vilagarcía y Padrón corrió el riesgo de ser desmantelado por completo (ver figura 97). De hecho, la propia ministra llegó a pronunciarlo durante una sesión en el Congreso de los Diputados. A pesar de la pérdida de los apeaderos próximos a los núcleos urbanos de Padrón, Pontecesures y Catoira, Magdalena Álvarez disponía que el servicio ferroviario seguiría ofertándose. No obstante, en su versión de alta velocidad, pero con unos puntos de accesos más alejados a los convencionales.

Señoría, quiero descartar cualquier inquietud sobre la posibilidad de dejar de atender a las poblaciones de Catoira, Pontecesures y Padrón, porque estarán perfectamente atendidas con el servicio ferroviario de alta velocidad cuanto entre en servicio el Eje Atlántico.

[...]

Si analizamos el caso concreto por el que usted pregunta, Vilagarcía – Padrón, este tramos es, efectivamente, de nuevo trazado en su totalidad. [...] En un tramo de menos de 30 kilómetros habrá dos estaciones. Los 53.000 habitantes de Vilagarcía, Padrón, Catoira y Pontecesures estarán situados a menos de 10 kilómetros de una estación de línea de alta velocidad. La futura estación de Vilagarcía dará servicio a Vilagarcía y Catoira, y la nueva de Padrón y Barbanza a Pontecesures y Padrón, a menos de 5 kilómetros de ella.

Magdalena Álvarez Arza (ministra de Fomento) 17-10-2007, Congreso de los Diputados

En relación con los tramos desmantelados o que no habían sido transformados a los parámetros de la alta velocidad. Durante la presidencia de E. Pérez Touriño en el gobierno de Galicia (2005-2009), el Ministerio de Fomento llegó a plantear el traspaso de estos a la Xunta de Galicia. Esto se uniría al proyecto de creación de un Ente Ferroviario, con el fin de desarrollar su propia política en materia de ferrocarril. Sin embargo, esto fue rechazado en una primera

instancia, debido especialmente al estado de abandono que ya había sufrido alguno de los diferentes tramos convencionales.¹⁸⁰ Dicho de otro modo, la administración gallega no era partidaria de una cesión de un potencial problema, debido a las necesidades económicas que serían necesarias para la rehabilitación de estos tramos. Hasta la realización definitiva del traspaso de titularidad, la infraestructura se encuentra bajo competencia estatal. Por consiguiente, es de comprender la posición de la Xunta de Galicia ante esta decisión. La eventual transferencia para que fuese gestionada desde las oficinas de San Caetano debería de estar simultáneamente acompañada de una transferencia económica.

Pese al teórico interés por parte de la Xunta de Galicia por hacerse administrador de algunos sectores convencionales, así como la fuerte contestación social por la pérdida de servicios, encauzada principalmente por la antigua plataforma cívica *Salva o Tren* en la antigua estación de Portas; la Xunta también comprendía la imposibilidad de realizar una oferta universal para todos los núcleos de población. La antigua *conselleira* de Política Territorial lo reconoce de la siguiente manera.

Cuando se construyó el Eje Atlántico, hubo algunas estaciones con parada de ferrocarril que se dejaron. Cambió el trazado ferroviario y se dejaron de utilizar. Si uno echa una mirada al número de usuarios que había en la estación de Portas (más de 10.000, Adif), pues se dará de cuenta que no se justificaba la penalización de tiempo que se incorporaría a todos los usuarios de ese sistema, para que una persona al día, dos personas. Las cifras eran muy pequeñas. Tener el derecho para subir a un tren está muy bien para todos nosotros pero hay que optimizar los recursos públicos. Por lo tanto, yo entiendo también que nos debemos de dedicar a aquellos sitios donde hay más posibilidades de captación de demanda

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

A pesar de la pérdida directa de la oferta diaria de servicios ferroviarios, se procuró el establecimiento de alternativas en transporte colectivo para los núcleos de población afectados.

Casi todos los tramos que quedaron sin servicio son parecidos a los que cité (caso de Portas). Lo que se intentaba hacer es que fuera posible o intentar analizar, tener una prestación de transporte público en esos entornos. Esa alternativa la entendíamos que se podía garantizar con el autobús. Por lo tanto, la idea era que en el momento en el que esas estaciones dejaran de tener utilidad, garantizar una ruta de autobús alternativa para que nadie quedase sin servicio

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial 2005-2009). Entrevista realizada 21-02-2018

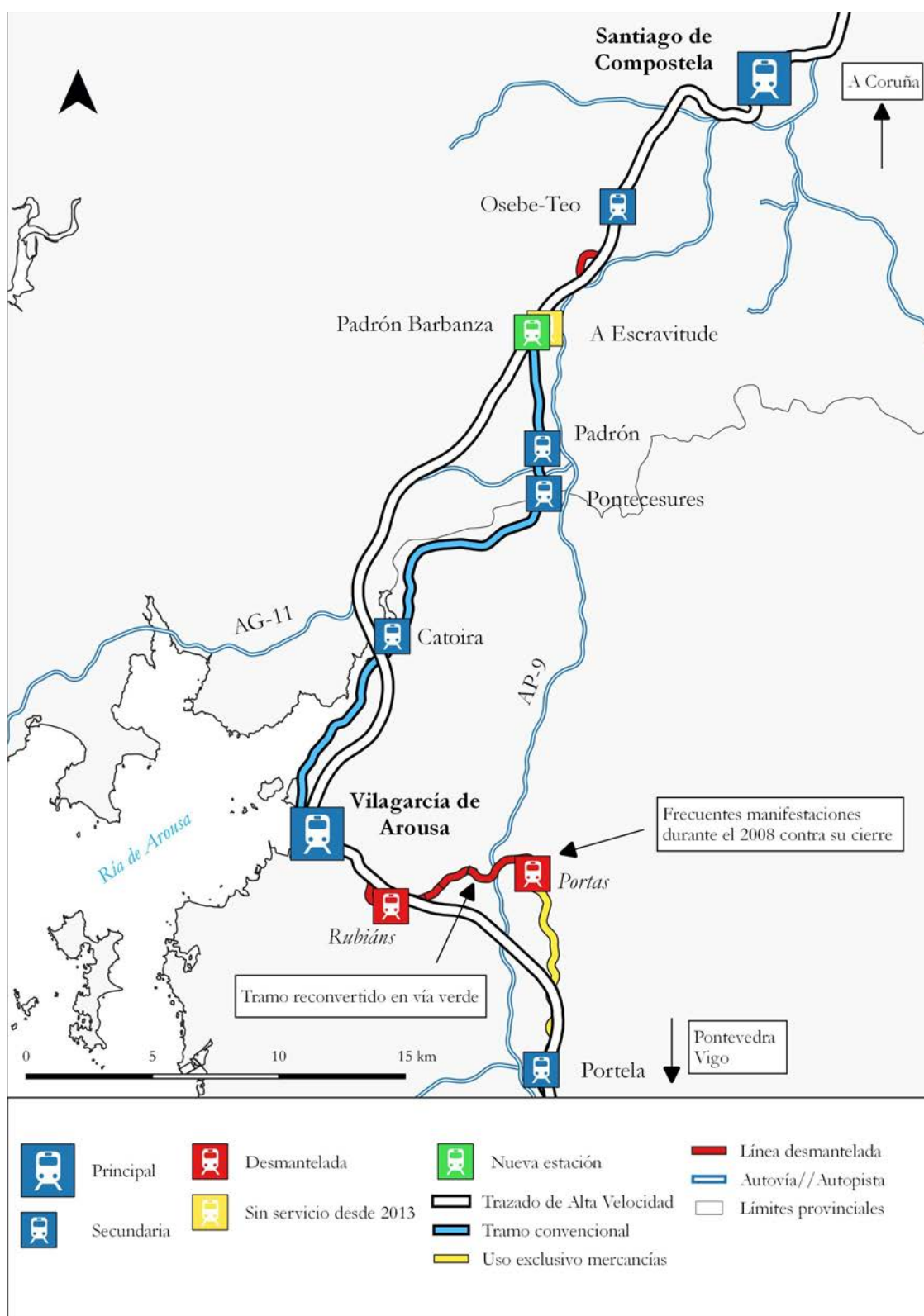


Figura 97 – Tramo del Eje Atlántico entre Santiago de Compostela y Portela (Pontevedra).

Elaboración propia. Fuente de información: IGN y Adif.

Como se ha explicado en anteriores párrafos, el proceso de construcción entre las dos LAV de Galicia ha sido diferente. Esta pérdida de accesibilidad a los servicios ferroviarios por parte de los núcleos intermedios en el Eje Atlántico, se podría haber evitado de llevarse a cabo la construcción de manera semejante al Ourense-Santiago. Durante la construcción de la línea occidental, Fernández Díaz (2009) manifestó los perjuicios por la forma en que se había propuesto la adecuación de los trazados por dos razones principales. La primera, como ya se ha descrito, por el desmantelamiento de una buena parte de los tramos convencionales. De conservarse en su totalidad, como se hizo entre Ourense y Santiago, se podría continuar empleando para la circulación de los servicios de transporte regionales, cercanías y también los mercancías. Por lo tanto, se evitaría el impacto negativo por el levantamiento de las vías.

Un segundo motivo, expresado por este mismo crítico ferroviario, son las características técnicas del actual Eje Atlántico. Estas derivan del proceso constructivo mediante variantes de nueva planta. A semejanza de la propuesta del *L* promovido por el sindicato UGT¹⁸¹, Fernández Díaz (2009) también defendía la construcción de una infraestructura totalmente individualizada y que permitiese las máximas velocidades (+ de 300 km/h). De llevarse a cabo esta opción, se habría podido solucionar el problema actual con el ancho de vía al individualizarse las diferentes tipologías de tráfico ferroviario. Esta problemática actual ya se hizo referencia en el anterior apartado, en relación con la llegada de los servicios comerciales de alta velocidad procedentes de la Meseta.

En el capítulo referente al estado actual de las infraestructuras de transporte en Galicia (cap.6), se hace mención al debate en torno a la clasificación como *alta velocidad* del actual Eje Atlántico entre A Coruña y Vigo. Fernández Díaz (2009) suele emplear la denominación *velocidad alta* para esta línea, ya que entiende que las velocidades máximas, en torno a los 200 km/h (Adif, 2021) se alejan de las prestaciones que se permiten en otros corredores, como es el caso del acceso desde la Meseta o Santiago-Ourense, superiores a los 300 km/h. De manera semejante, Pazos Otón (2019) también emplea este concepto como crítica a las características técnicas de la principal línea ferroviaria de Galicia. Del mismo modo, utiliza las velocidades máximas como único factor para retirar la categoría de alta velocidad al Eje Atlántico.

El origen de la denominación *velocidad alta* se encuentra a mediados de la década de los 1990, justamente después de la inauguración de la nueva LAV entre Madrid y Sevilla en 1992. Audikana Arriola (2019) describe que estaba destinado para aquellas actuaciones que posibilitarían la puesta en marcha de líneas nuevas o reformadas y con velocidades máximas entre los 160 km/h y 220 km/h. Es decir, unas prestaciones inferiores a la línea inaugurada en 1992. Sin embargo, esto permitiría, al mismo tiempo, destinar las infraestructuras ferroviarias para una diversidad de tráficos y no ser exclusiva para el de pasajeros de larga o media distancia. Además, detalla el *fracaso político* en el uso de esta denominación y como a partir de este momento, se generaliza la denominación *alta velocidad*.

A pesar de las dificultades a la hora de definir la alta velocidad, especialmente debido a que se trata de un conjunto de elementos interrelacionados, tanto la Unión Internacional de Ferrocarriles (2021) como la última Directiva del Parlamento Europeo (2016/797), simplifican la definición sobre la base de las velocidades comerciales. En este caso, se clasifican aquellas líneas

181 Entrevista realizada el 26-03-2018

de nueva construcción diseñadas para velocidades superiores a los 250 km/h. En un escalón secundario, las convencionales que se acondicionaron en torno a máximos de 200 km/h. En este grupo estaría encuadrado el actual Eje Atlántico. Un hecho que recoge la propia UIC en su última base de datos (2021b). Igualmente, el catedrático de ferrocarriles de la UDC, M. D. Rodríguez Bugarín, en un número especial de la revista *Vía Libre* (2015) dedicado especialmente a la apertura de los últimos tramos de esta línea, hace mención a este debate.

Hay también quien cuestiona si la nueva línea del Eje Atlántico que une Vigo y A Coruña es realmente de alta velocidad. A partir de la línea existente, se ha mejorado su trazado, construyendo varios tramos en variante que permiten alcanzar velocidades de hasta 250 km/h. Se trata, por lo tanto, de lo que el Anexo 1 de la Directiva 96/48/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, identifica como líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 km/h. (*Vía Libre*, 2015, pp. 11-12).

Del mismo modo, el Adif incluye a este tramo como alta velocidad en su catálogo de infraestructuras. A pesar de que después de su división interna, entre Adif y Adif Alta Velocidad, el trazado del Eje Atlántico se divide entre estos dos grupos. No obstante, esto no afecta a su explotación comercial. Por el contrario, de manera semejante a los criterios expuestos por Fernández Díaz (2009), desde el Sindicato Ferroviario explican que el Eje Atlántico no puede ser considerado como alta velocidad. Igualmente, incluyen el tramo Ourense-Santiago. También cuestionado tras el accidente de Angrois en el 2013.

Al Eje Atlántico lo llaman de Alta Velocidad pero no lo es. Es línea mixta de mercancías, más trenes de viajeros. [...] De hecho, la línea no está concebida de la misma manera. Analizas el trazado Santiago – A Coruña, de alta calidad, 220-230 km/h. El trazado Vigo-Santiago no es igual. La ciudadanía y la prensa lo llaman de alta velocidad, no lo es. Fue un parche para acabar rápido, con el menor coste posible.

[...]

A día de hoy, en Galicia no existen ni 2 milímetros de alta velocidad. Para ser alta velocidad, tiene que tener 3 características. El 1º, el ERTMS (sistema de seguridad). 2º, ancho internacional. Por último, la catenaria de 25kv. La velocidad máxima por lo tanto es de 220-250 km/h. Con lo cual, nos vendieron una LAV cuando no es cierto.

Miguel Fernández (Sindicato Ferroviario). Entrevista realizada el 03-12-2020

No obstante, estas corrientes de opinión, contrarias a la clasificación como alta velocidad, están relacionadas únicamente con las características técnicas de la infraestructura. Un hecho que se podría haber solucionado mediante la construcción de una línea ferroviaria individual y con las máximas prestaciones. Sin embargo, como ya había evaluado el documento presentado por la Xunta de Galicia (Nebot Beltrán y Sanz Alduán, 1989), existían grandes dificultades para la construcción de nuevos tramos o variantes en la fachada occidental gallega. Esto era debido tanto por la orografía como por la distribución demográfica.

Pese al ruido que se produce en torno a este debate sobre la caracterización de las dos principales líneas ferroviarias de Galicia, es necesario describir que destaca más por su sentido mediático y político que propiamente técnico. Igualmente, la obsesión que existe por parte de

ciertos actores en la redes sociales por aumentar las velocidades máximas en sendas infraestructuras. Especialmente, cuando las mayores deficiencias están en la planificación y gestión externa, es decir, la intermodalidad.

Por último, una de las principales diferencias entre las dos líneas es su accesibilidad territorial. Como se ha evaluado anteriormente, debido a las características demográficas en la fachada occidental de Galicia, en el Eje Atlántico ferroviario se encuentran varias estaciones. Estas pueden ser clasificadas entre principales y secundarias. Las primeras son A Coruña, Santiago, Vilagarcía, Pontevedra y Vigo. Estas concentran la práctica totalidad de los servicios diarios, tanto los directos como los que realizan paradas intermedias. Igualmente, el número de viajeros en cada una de estas estaciones es superior al medio millón anual.

Con respecto a las secundarias, también se puede establecer una nueva sub-división interna. Por un lado, aquellas que ya existían antes del 2000, tanto en los trazados convencionales independientes de las nuevas variantes (A Escravitude, Padrón, Pontecesures, Catoira, Portela, Cesantes, Redondela-Picota y Redondela-Galicia) o bien, están en aquellos segmentos de la línea convencional que se transformaron a la alta velocidad (Uxes, Osebe-Teo, Pontevedra-Universidade¹⁸² y Arcade). En el otro, las nuevas estaciones construidas a partir del inicio de la transformación del actual Eje Atlántico. Estas son de norte a sur, Cerceda-Meirama, Ordes-Fosado, Padrón-Barbanza, en la provincia de A Coruña y Redondela-Alta Velocidad en Pontevedra.

Entre estas últimas cuatro nuevas estaciones existen ciertas divergencias, especialmente motivadas por su situación como por su origen. Solamente una se puede considerar como urbana, Redondela-AV. Esta se une a las dos mencionadas anteriormente. El hecho de disponer hasta tres estaciones en un núcleo urbano y con una variedad de destinos en cada una, suele provocar ciertos inconvenientes a los potenciales usuarios. En la nueva terminal de Alta Velocidad únicamente se puede acceder a los servicios directos de Media Distancia del Eje Atlántico, es decir, aquellos que mayoritariamente realizan parada en las principales estaciones¹⁸³.

Con respecto a las tres restantes, por sus características se aproximan al concepto de *estación verde* o *gare-vert* (en francés). Estas se vulgarizan por su localización lejana con respecto a un núcleo urbano y en la mayoría de las ocasiones están en pleno campo (Troin, 1995; Facchinetti-Mannone, 2005; Bellet Sanfeliu, 2016). El predominio original de la alta velocidad por la conexión de grandes ciudades, provoca el abandono de algunos núcleos urbanos ya que, por su peso demográfico no es viable la modificación del trazado (Troin, 1997). Por este motivo, la administradora ferroviaria suele responder con la construcción de una terminal periférica. De esta manera, no se ve comprometido el ahorro de tiempos entre los principales destinos e igualmente se consigue una clientela suplementaria (Troin, 1995). En algunas ocasiones, la dotación de una estación o apeadero de esta tipología es vendida como una victoria para las administraciones locales y regionales (Bellet Sanfeliu, 2016). A pesar de la baja oferta que pueda tener a lo largo de una jornada. Sin embargo, ya existe la posibilidad de acceder de manera física a la nueva infraestructura, y por consiguiente, a unos potenciales servicios ferroviarios.

182 Este apeadero fue inaugurado en el 2002, no obstante por su concepción original de construcción está considerada como perteneciente a la etapa pre-TAV.

183 De la totalidad de frecuencias *directas* del Eje Atlántico, un número reducido al día (tres por sentido, enero 2022) realiza paradas intermedias en ciertas estaciones como Redondela AV o Padrón-Barbanza.

No obstante, a pesar de ciertas características semejantes, las estaciones periféricas en las líneas de alta velocidad en España como en Francia se alejan de las tres del Eje Atlántico. Principalmente por las diferencias de escala territorial. Como ya hemos analizado, la principal línea ferroviaria de Galicia tiene un carácter regional. Por lo tanto, las distancias entre diferentes puntos son bastante más reducidas. Ante esto, Troin (2010) es crítico con el potencial de accesibilidad que pueden otorgar estas estaciones dentro de una escala regional. El motivo es la ruptura de carga impuesta a los usuarios mediante el vehículo privado. Debido a las dificultades para establecer una conexión mediante transporte colectivo, principalmente el autobús, la mayoría de los usuarios llegan a estas terminales en vehículo privado.

En la situación de las tres del Eje Atlántico, su accesibilidad se ve aún más agravada, no solo por la ausencia de conexiones diarias de autobús, sino que también por las características de la red viaria. Tanto en la terminal de Padrón-Barbanza (ver figura 98) como en Ordes-Fosado, el acceso se debe de realizar por carreteras locales y donde puede llegar a haber dificultades de cruzarse varios vehículos privados. Igualmente, la señalización es bastante defectuosa y de mala calidad. Sobre la nueva estación de Padrón, algunos actores consideran que su localización fue errónea. Una decena de kilómetros hacia el sur, la nueva línea ferroviaria dispone de un pequeño tramo paralelo a la Autovía del Barbanza (AG-11). De construirse en este entorno, dispondría de un acceso mucho más rápido y cómodo, principalmente para los autobuses procedentes de la comarca de Barbanza.

Una estación en Padrón-Barbanza que tenía que estar en el nudo de las autopistas [...] al final se ha hecho en un sitio alejado. Está en A Escravitude. No sirve ni para nudo, ni para estación intermodal que permita que los autobuses lleguen allí y que suban al tren para que lleguen a Santiago o hasta A Coruña o Vigo.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

Con el fin de mitigar el déficit de accesibilidad, desde la Xunta de Galicia reconoció la posible valoración antes del inicio del nuevo PTPG.

(Sobre la ausencia de líneas regulares) Lo tendremos que valorar ahora en el Plan de Transporte Público de Galicia, que tiene de horizonte finales del 2019. Es una de las cosas a valorar, porque las líneas de transporte son concesiones que tienen líneas, digamos, no es fácil de moverlas. Tendremos que valorarlo como incluirlas.

Ignacio Maestro Saavedra (*director xeral de Mobilidade*. 2017-actualidad). Entrevista realizada el 28-02-2018



Figura 98 – Estación de Padrón-Barbanza (Ayuntamiento de Padrón).

Fuente: Varela Cornado (2015).

Finalmente, se recogió en el nuevo mapa de concesiones del transporte por carretera. Sin embargo, pese a estar incluida como parada, en el portal oficial *Bus.gal* no se recoge información sobre los horarios y las frecuencias. En cambio, en una de las principales concesionarias, Monbus, la información que muestra es solamente de dos servicios por semana. De este modo, podemos afirmar que su conexión mediante autobús continúa siendo una deficiencia.

Pese a su deficiente conexión como por su lejanía física, el motivo principal de estas estaciones viene dado por las recomendaciones en materia de seguridad ferroviaria. Estas tres estaciones, al igual que Redondela AV, son originalmente un PAET (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes) (Bellet Sanfeliu, 2016). Estas instalaciones son necesarias cada cierta distancia en las LAV. Debido a esto, se pueden emplear igualmente como parada comercial por las operadoras ferroviarias.

En algunas situaciones, el desconocimiento de esta necesidad técnica, provoca críticas ante la dotación de estaciones de alta velocidad en espacios de baja densidad demográfica. Uno de los mejores ejemplos ha sido el descrito por Romero et al. (2018). Dentro de un análisis sobre el despilfarro en infraestructuras durante las dos últimas décadas en España, los diferentes investigadores ponen en juicio el proyecto de construcción del nuevo apeadero de Otero de Sanabria (Zamora) en la LAV de Ourense a Zamora por el bajo número de habitantes en este espacio.

Por último, con respecto a estas nuevas estaciones periféricas del Eje Atlántico, incluido Redondela AV, existen algunas disparidades que se reflejan en el número de usuarios anuales de cada una (ver tabla 36).

Nombre	2015	2016	2017	2018	2019
Cerceda-Meirama	14.221	13.447	10.851	10.881	10.074
Ordes-Fosado	2.087	2.163	2.028	2.291	2.252
Padrón-Barbanza	2.283	3.264	2.894	3.507	3.593
Padrón (centro)	38.967	34.603	34.120	32.857	35.642
Redondela AV	4.922	6.832	10.355	11.152	10.692
Redondela (Galicia ¹⁸⁴ y Picota)	43.899	43.279	43.683	46.240	53.439

Tabla 36 – Número de usuarios entre el 2015 y el 2019 en las nuevas estaciones periféricas del Eje Atlántico.

Elaboración propia. Fuente de información: Adif.

Como se comprueba, entre las nuevas estaciones periféricas existen algunas diferencias en el número de usuarios anuales. En primer lugar, Ordes-Fosado y Padrón-Barbanza muestran unas cifras reducidas en comparación a las demás. En el caso de Ordes, la estación se encuentra a más de 8 kilómetros y la oferta diaria de ferrocarriles (únicamente facultativas) no es competitiva contra los servicios de autobuses que realizan su parada en el propio núcleo urbano. De manera semejante es la coyuntura que acontece en Padrón. El hecho de que se conservara el tramo de la antigua línea convencional permitió mantener la oferta ferroviaria en la antigua estación de Matanza¹⁸⁵. De esta manera, la accesibilidad es mucho más fácil en la segunda. Simultáneamente, la oferta diaria en la nueva de Padrón-Barbanza es muy reducida (tres trenes por sentido) y se reduce únicamente a los enlaces con las principales ciudades. Por lo tanto, se puede diferenciar entre el usuario que necesita el ferrocarril para un desplazamiento corto, pero con una mayor amplitud de frecuencias (tren convencional), con respecto de aquel que se dirige a puntos más lejanos, pero donde el tiempo del tren es más competitivo que el vehículo privado/autobús (alta velocidad).

En cambio, en los ejemplos de Cerceda-Meirama y Redondela-AV, sí que existe un mayor uso del ferrocarril. En el caso de Cerceda, las estadísticas de Adif anteriores a la inauguración de los nuevos tramos de alta velocidad, muestran un destacado uso en los antiguos apeaderos de este municipio. Mientras, en Redondela-AV, la oferta única de servicios rápidos hacia las principales ciudades en esta terminal, pese a su bajo número diario, unido a la proximidad del núcleo urbano, muestran unas cifras destacables.

¹⁸⁴ Por su situación en un cruce ferroviario, también dispone de destinos que no corresponden a la línea del Eje Atlántico.

¹⁸⁵ Denominación por la que se conoce a la estación de la línea convencional de Padrón

Esta situación de diferentes estaciones intermedias con tipologías y servicios especializados no se encuentra en la nueva línea entre Ourense y Santiago. La prioridad por conectar de manera directa los extremos, propia de la alta velocidad, dio como resultado la aparición del *efecto túnel* (Plassard, 1992; Gutiérrez Puebla, 2004). Pese a las considerables diferencias en el peso demográfico entre el interior de Galicia y la fachada occidental, la construcción del tramo interior pudo haber sido aprovechada para la reconexión de ciertos núcleos urbanos a la red ferroviaria. Los mejores ejemplos son Lalín (Pontevedra) y O Carballiño (Ourense), ambos con más de 10.000 habitantes. En estas cabeceras comarcales, el trazado de la nueva línea de alta velocidad se encuentra solamente a un par de kilómetros (ver figura 99).

En el caso de Lalín, una hipotética nueva estación estaría más próxima al núcleo urbano que la convencional. En este punto de la LAV Santiago-Ourense, la administradora de la infraestructura, Adif, construyó parte de un futuro PAET. Aquí, se dotó de los andenes correspondientes a ambos lados de las vías. No obstante, el edificio correspondiente para el resguardo de los futuros pasajeros no ha sido construido¹⁸⁶. En relación con esta demanda, el motivo viene más derivado en obtener una oferta ferroviaria de larga distancia, la cual ya había dispuesto anteriormente mediante el *tren-hotel*. Sin embargo, la reestructuración de este servicio nocturno en el 2016, supuso el fin de la circulación por la línea convencional entre Ourense y Santiago. En diversas ocasiones, el gobierno local de Lalín, especialmente con Xosé Crespo de alcalde (1990-2015 y 2019-actualidad) ha demandado la finalización de las instalaciones para un posible uso del transporte de viajeros, y consigo, atraer una operadora ferroviaria que oferte parada comercial en la comarca de O Deza¹⁸⁷.

No obstante, cabría preguntarse hasta que punto la construcción de una nueva estación periférica sería atractiva para que una operadora comenzase a hacer uso de estos puntos nodales. En Lalín, al igual que en Ordes, la dotación de una estación de autobuses en su centro urbano y con mayor rango de oferta diaria, hace más atractivo el uso de este último. Por el contrario, en O Carballiño se podría beneficiar especialmente con las conexiones con Santiago. En la actualidad, únicamente existe una frecuencia diaria directa por sentido con la capital autonómica. Esta se realiza mediante el tren convencional. Pese a que está situado en el corredor interior Santiago-Ourense, los autobuses bajo concesión autonómica que recorren esta ruta no hacen parada en O Carballiño.

186 Ver anexo - 7

187 Faro de Vigo, 18-10-2019

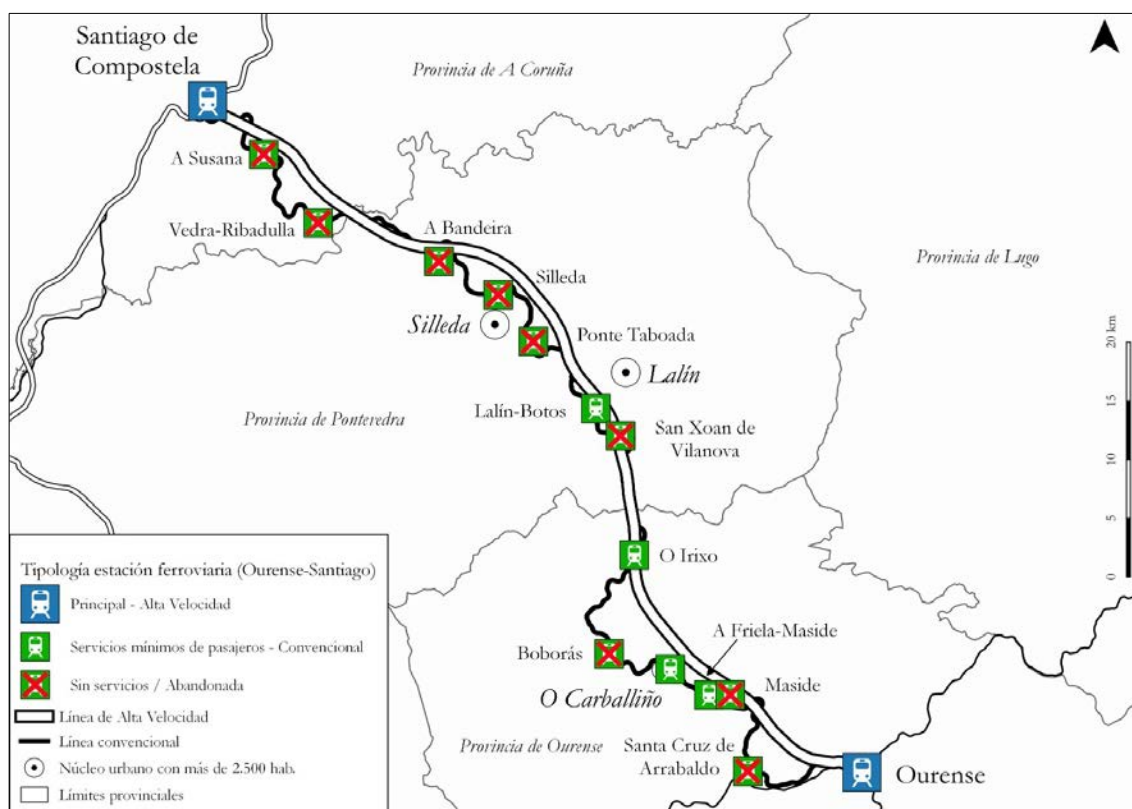


Figura 99 – Red ferroviaria entre las ciudades de Santiago y Ourense.

Elaboración propia. Fuente de información: Adif y Renfe.

Como se puede apreciar en la figura superior, la nueva LAV Ourense-Santiago es un claro ejemplo del efecto túnel en el interior de Galicia. Simultáneamente, la antigua línea convencional dispone de una mayor capilaridad territorial. No obstante, como ya se ha detallado anteriormente, la oferta comercial es mínima y la demanda en la actualidad es muy reducida. De ahí los recortes en el Plan de Racionalización Ferroviaria en el 2013. Del mismo modo, la mayoría de las estaciones de pasajeros en esta línea se encuentran alejadas de los principales núcleos urbanos de población. Con respecto al futuro, no se prevé el cierre de la infraestructura, ya que el transporte de mercancías hace uso de esta. Por el contrario, no sería extraño en la próxima revisión de las OSP ferroviarias del Gobierno Central, se decidiese el fin de las subvenciones públicas a la única frecuencia diaria para el transporte de viajeros.

10.2.3. Resto de la red ferroviaria de Galicia.

La unánime apuesta promovida por los sucesivos gobiernos centrales, apoyada por gobiernos autonómicos y locales, por la materialización de nuevas LAV o la reforma de algunas convencionales con el fin de aumentar sus prestaciones técnicas, ha provocado el abandono de actuaciones en la restante red convencional. Como se ha evaluado en el anterior apartado, las dos LAV se centran únicamente en un tramo del EUA y su conexión con el exterior, vía Ourense. De este modo, principalmente las ciudades de Lugo y Ferrol han quedado en una

posición desfavorable ante las mejoras de los servicios ferroviarios llevadas a cabo en Galicia durante las dos últimas décadas.

En primer lugar, se encuentra el caso de Lugo. Pese a tratarse de una capital provincial, debido a su posición geográfica dentro del contexto gallego, la ciudad lucense no ha conseguido beneficiarse de manera directa de las últimas actuaciones en la red ferroviaria gallega. Esto se ha traducido en el mantenimiento del mismo trazado construido en el siglo XIX. Por lo tanto, los tiempos comerciales son muy poco atractivos para un potencial usuario. Esto se ha traducido en una baja utilización del ferrocarril como medio de transporte en las conexiones internas, tal y como hemos comprobado en el capítulo 6. Igualmente, el número de frecuencias diarias que conectan con las ciudades de A Coruña y Ourense son muy reducidas, en comparación con las actuales en el Eje Atlántico.

El hecho de no favorecerse de importantes inversiones, hay que añadirle un prejuicio diferente. Lugo es la única de las 6 restantes ciudades gallegas que no posee de conexión directa con la capital autonómica, Santiago de Compostela. En la actualidad, este trayecto puede realizarse por dos trazados diferentes, por el norte, a través de la ciudad de A Coruña o por el sur, por medio de Ourense. La posibilidad de una conexión directa con Santiago y que provocaría la materialización de un nuevo itinerario, se había demandado durante la década de los 1990 desde la Xunta de Galicia. Concretamente, en 1998, a partir de la presentación del PDF (Xunta, 1998). Esta hipotética conexión se efectuaría mediante la construcción de un ramal entre los ayuntamientos de Ordes (Eje Atlántico) y Curtis (Línea Betanzos-Lugo).

La reivindicación de esta obra ha sido recuperada recientemente tanto por el partido nacionalista, el BNG, como por otros actores sociales. Entre estos, la asociación ecologista ADEGA y la plataforma cívica que denuncia el abandono de la red ferroviaria lucense, *Lugo...non perdas o tren*¹⁸⁸. Sin embargo, esta posibilidad se muestra complicada en la actualidad, ya que los principales esfuerzos económicos, anunciados recientemente, estarán destinados al tramo entre Lugo y Ourense. Esto tiene como objetivo principal, expandir los beneficios de la llegada de la alta velocidad de larga distancia.

La conexión de Lugo con Ourense, y consigo, con la alta velocidad, había sido una de las principales promesas políticas del actual presidente autonómico durante la campaña electoral de las elecciones del 2009. Sin embargo, el estallido de la crisis económica provocó la paralización y suspensión de las sucesivas variantes necesarias. En este caso, solamente se llegó a finalizar una pequeña construcción de 7 kilómetros, la Variante de A Pobra de San Xiao (Láncara) entre Lugo y Sarria. Con respecto a este último tramo, se había iniciado su construcción en el 2006, pero el estallido de la crisis económica del 2008 obligó a su paralización. Mismo se llegaron a sellar las entradas de los túneles con el fin de evitar un deterioro. Finalmente, en el 2018 se produjo su inauguración¹⁸⁹.

Por otra parte, M. D. Rodríguez Bugarín también añade las dificultades técnicas y económicas que supone la construcción de diferentes variantes próximas al río Miño¹⁹⁰. Durante los próximos meses, el MITMA solamente se centrará en la electrificación de la línea y la reposición de la plataforma entre Monforte y Lugo. Por lo consiguiente, las sucesivas variantes

188 Entrevista realizada el 04-11-2020

189 La Voz de Galicia, 23-04-2018

190 Entrevista realizada el 06-03-2018

proyectadas años atrás (Os Peares-Canabal, entre Ourense y Monforte, y Rubián entre Monforte y Lugo) no se llevarán inicialmente a cabo. Asimismo, las actuaciones que se materializarán durante el 2022 están principalmente motivadas por la consecución de una mejora de las conexiones de Lugo con la Meseta.



Figura 100 – Concentración de la plataforma defensora del ferrocarril en la estación de Lugo.

Fuente: Eixo Atlántico¹⁹¹

En una situación semejante a Lugo se encuentra la área urbana de Ferrol. La ausencia de intervenciones directas en la infraestructura ferroviaria ha provocado la pérdida de competitividad de este medio con respecto al autobús y el vehículo privado. La *Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas* denuncia la situación actual del ferrocarril entre las ciudades de A Coruña y Ferrol, así como su abandono.

La línea de Coruña-Ferrol tiene 110 años y no se ha modernizado la infraestructura salvo cambio de traviesas. Ni su trazado desde su construcción. Vía única.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

Entre las principales causas se encuentra el abandono de la expansión del Eje Atlántico entre A Coruña y Ferrol a partir de la crisis económica del 2008. Ante esto, el debate de mejora se centra principalmente en la construcción de un bypass en la localidad de Betanzos que permitiría la reducción del desplazamiento entre 5 y 10 minutos. En este cruce, los ferrocarriles que realizan el trayecto entre las dos ciudades del Golfo Ártabro deben de realizar una maniobra con el fin de cambiar el sentido de su circulación. Desde la *Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas* se muestran pesimistas con el futuro de esta actuación.

¹⁹¹ Eixo Atlántico , 19-12-2016

El estudio del bypass de Betanzos lleva casi 30 años pendiente. [...] No queremos más estudios. Ya lo hemos estudiado y re-estudiado. Tenemos proyectos de todo tipo. Incluso hechos por la propia plataforma. Queremos que se haga ya esa inversión que es necesaria para esa línea ferroviaria (A Coruña-Ferrol). Basta ya de estudios.

Alberto Díaz Ruíz (Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas – Sindicato CGT). Entrevista realizada el 10-11-2020

La sucesión de estudios informativos sin que se llevara a cabo una actuación destacada es el principal motivo de crítica por parte de la Plataforma. Igualmente, David Reinero, periodista especializado en la gestión y planificación de las infraestructuras de transporte en Galicia, ha analizado este seguimiento de documentos realizados desde la Administración Central. De una manera semejante, también comprueba que la redacción de nuevos estudios es una manera de prolongar el inicio de las obras.¹⁹² Del mismo modo, la Xunta de Galicia también llevó a cabo su propio estudio en esta demandada conexión con el fin de presionar al Ministerio su mejora.

En la Xunta exigimos al Gobierno Central, pero también trabajamos y así lo demostramos [...] también con el estudio de movilidad en la línea ferroviaria entre A Coruña y Ferrol, con el objetivo de contribuir al impulso, por parte del Gobierno español de la necesaria modernización ferroviaria de este eje, que sigue aplazándose.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Por último, la agrupación del Eixo Atlántico también presentó durante el 2021 su propio análisis (Eixo Atlántico, 2021). En este caso, estiman una inversión mínima de 730 millones de euros para conseguir reducir el trayecto entre Ferrol y A Coruña hasta los 40 minutos. En la actualidad, el tiempo más competitivo en ferrocarril es de aproximadamente 70 minutos (servicio Alvia, sin paradas intermedias), mientras que aquellos que realizan servicios en todas las estaciones pueden sobrepasar los 80 minutos. Es decir, a pesar de pertenecer ambas a la misma región urbana y con dinámicas socioeconómicas entre sí, una persona de A Coruña dispone de una mayor facilidad para desplazarse en ferrocarril hasta la ciudad de Vigo que a Ferrol. Más adelante, debido a que se trata de una conexión con un carácter metropolitano, volveremos a esta importante conexión y como la Xunta de Galicia ha respondido en los últimos meses ante las altas tasas de movilidad.

10.2.4. Evolución de los tiempos comerciales.

Uno de los principales objetivos en el desarrollo de las nuevas líneas ferroviarias en España ha sido incrementar el papel del ferrocarril en el reparto modal. Un objetivo promovido desde las instituciones europeas (Comisión Europea, 2009; Comisión Europea, 2011). De esta manera, las grandes inversiones económicas se han destinado esencialmente a la construcción de nuevos trazados con el fin de permitir un aumento de las velocidades máximas y medias. Esto conllevó simultáneamente una reducción de los tiempos comerciales entre los principales núcleos de población.

Como ya hemos evaluado en el capítulo 6, en la actualidad, el nuevo ferrocarril es el medio de transporte que realiza el trayecto entre varios de los principales núcleos de población en un tiempo más reducido. Por consiguiente, tanto el vehículo privado como el autobús, emplean una mayor cantidad de tiempo para hacer un trayecto semejante. No obstante, como analizaremos más adelante, el factor tiempo no debe de ser considerado como el principal a la hora de promocionar unas políticas de movilidad sostenible y a favor del transporte colectivo. A continuación se puede comprobar la evolución de los tiempos comerciales (ver tabla 37).

Relación	Tiempo de recorrido 2000 (min.)	Tiempo de recorrido 2021 (min.)	Diferencia (%)
A Coruña-Santiago	55	28	-49,09
Santiago-Vilagarcía	30	19	-36,66
Vilagarcía- Pontevedra	25	14	-44
Pontevedra-Vigo	26	14	-46,15
A Coruña-Vigo	138	80	-42,02
Santiago-Vigo	83	50	-39,75
A Coruña-Ferrol	92	75	-18,47
A Coruña-Lugo	117	105	-10,25
Lugo-Monforte	70	50	-28,57
Monforte-O Barco	60	52	-13,33
Monforte-Ourense	58	45	-22,41
Lugo-Ourense	115	95	-17,39
Vigo-Ourense	123	120	-2,5
Ourense-A Gudiña	135	40	-70,37
Santiago-Ourense	98	38	-61,22

Tabla 37- Evolución de los tiempos de recorrido en las principales relaciones urbanas.

Elaboración propia. Fuente de información: Renfe-Operadora y Guía de horarios de Renfe-2000

Como se aprecia en la tabla superior, la evolución de los tiempos comerciales tiene una relación directa con las principales actuaciones en la infraestructura ferroviaria. De esta manera, en la actualidad se puede diferenciar fácilmente dos situaciones. En primer lugar, allí donde se han implantado los nuevos servicios ferroviarios, es decir, entre A Coruña y Vigo, además del tramo Santiago-Ourense, y su prolongación hacia A Gudiña. En este caso, la construcción de la nueva LAV ha supuesto la relación más beneficiada. De hecho, entre Ourense y Santiago, el ferrocarril realiza el trayecto en menos de 40 minutos por el trazado nuevo, mientras que la duración por la línea convencional sobrepasa los 90 minutos.

En el Eje Atlántico, la reducción de los tiempos también ha sido destacada. Es así como desde la implantación de los nuevos servicios en el 2015, los desplazamientos sin paradas intermedias entre los principales núcleos urbanos es inferior a los 20 minutos. Solamente entre A

Coruña y Santiago, el tiempo es superior a esta barrera. El corto tiempo empleado en los desplazamientos, unido a una amplia oferta de frecuencias diarias, tanto directas como con paradas en las estaciones secundarias, es uno de los principales motivos del alto uso del ferrocarril dentro del contexto de Galicia.

Ante estos cortos tiempos comerciales, cabe preguntarse si realmente estamos ante un sistema de alta velocidad. De hecho, se ha llegado a plantear el concepto de *cercanías de alta velocidad* (Villarino Valdivieso, 2014). La particularidad del policentrismo urbano en la fachada occidental de Galicia ha repercutido en gran medida en la actual red ferroviaria. Como se ha analizado anteriormente, en 150 kilómetros de separación entre A Coruña y Vigo, existen, por lo menos, tres paradas intermedias en aquellas frecuencias más rápidas. Igualmente, también se ha cuestionado el Eje Atlántico ferroviario por sus características técnicas. Por lo tanto, estaríamos hablando de una realidad semejante a la descrita por Campos y de Rus (2009), donde está implantada una LAV pero con circulación mayoritaria de servicios convencionales o de un rango inferior a la alta velocidad.

En una posición totalmente opuesta, se encuentran las restantes líneas ferroviarias de Galicia. Al no realizarse intervenciones destacadas, más allá de las relativas a la seguridad, mantenimiento o actualización del material de circulación, los tiempos comerciales no han sufrido una mejora en las mismas proporciones. De esta manera, como se puede comprobar en la tabla evolutiva, las diferencias durante estos últimos 20 años se han incrementado. En algunas situaciones, como se ha mencionado anteriormente, se han originado situaciones contradictorias. El ejemplo aludido de la conexión entre Ferrol y A Coruña, en comparación con la establecida entre las dos principales ciudades gallegas. Igualmente, el nexo del sur de Galicia entre Vigo y Ourense, donde actualmente se emplea menos tiempo efectuando el trayecto vía Santiago de Compostela que de manera directa por la línea paralela al río Miño.

Uno de los resultados de esta transformación ferroviaria producida durante el siglo XXI en Galicia es la división interna. Por una parte, disponemos de una Galicia que se beneficia de servicios y trazados propios del siglo XXI, mientras que una gran mayoría de las comarcas continúan ancladas en una red ferroviaria con los mismos trazados inaugurados a finales del XIX.

10.2.5. El impacto en el número de usuarios del ferrocarril.

El salto cualitativo provocado por la construcción de las dos LAV ha ocasionado simultáneamente un aumento en el número de usuarios en el ferrocarril. Ante esto, nos centremos exclusivamente en las 6 principales estaciones de Galicia por número de pasajeros (A Coruña, Ourense, Pontevedra, Santiago, Vigo¹⁹³ y Vilagarcía) (ver figura 101).

Antes de realizar el análisis evolutivo, es necesario tener en cuenta el significado de estas cifras. Debido al *secreto comercial* de la operadora ferroviaria, el cual no muestra públicamente las estadísticas de las diversas matrices origen-destino de Galicia; las cifras que se muestra representan la totalidad de los usuarios que han efectuado un desplazamiento con origen o destino en cada una de las estaciones en los servicios de Media Distancia. En lo que se refiere a

193 En el caso de Vigo, se ha unificado las estadísticas de las dos estaciones urbanas (Guixar y Urzáiz).

las matrices origen-destino, solamente se encuentran disponibles para el público en general, las de mayor demanda a nivel estatal en el informe anual del Observatorio del Ferrocarril (Fundación de los Ferrocarriles Españoles 2020). Durante el 2019, último año previo a la pandemia provocada por el Covid-19, se encontraban cuatro rutas gallegas entre las más destacadas en el contexto estatal. Estas eran, A Coruña-Santiago con 1.187.327 viajeros anuales; Vigo-Santiago con 352.372 viajeros; Vilagarcía-Santiago con 313.438 viajeros; y por último Ourense-Santiago con 306.385. Las cuatro cuentan con la particularidad de tener como origen y/o destino la capital autonómica. Más adelante, evaluaremos las causas de este hecho.

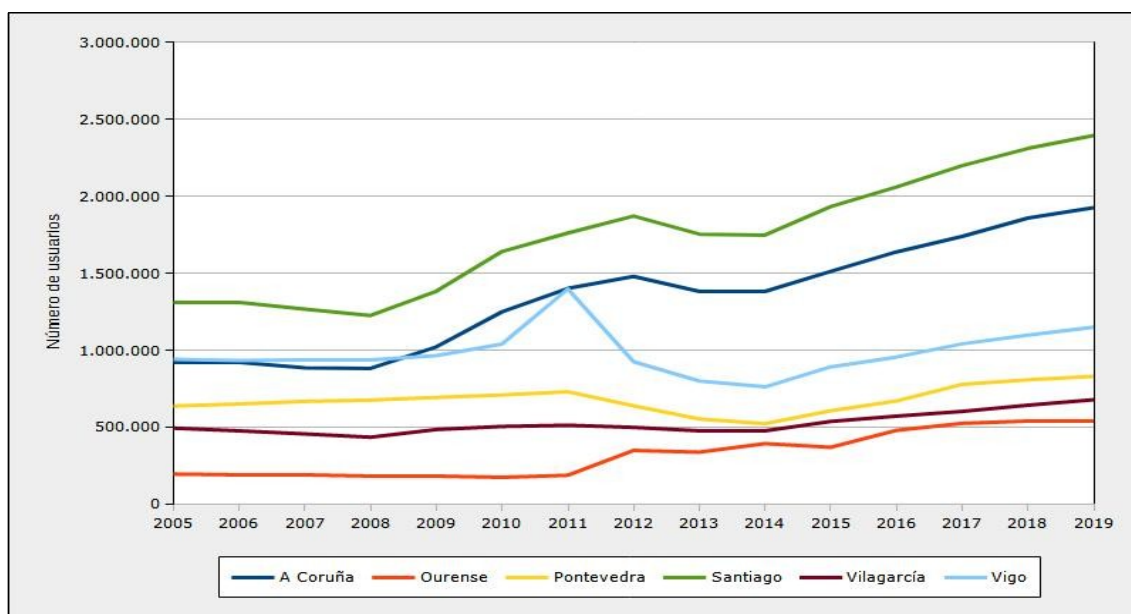


Figura 101 – Evolución del número de usuarios de Media Distancia en las estaciones de Galicia.

Elaboración propia. Fuente de información: Adif.

Como se comprueba, la tendencia desde el 2015 es de crecimiento unánime en las 6 principales estaciones de Galicia. No obstante, en los diferentes ejemplos evaluados, la evolución previa a la inauguración de los nuevos servicios de alta velocidad era de estancamiento o de crecimiento muy limitado. Es así como por ejemplo en el caso de Santiago y A Coruña se produce una ruptura en la tendencia a partir del 2009. Con la finalización del nuevo trazado, ambas estaciones representan una evolución muy semejante. El crecimiento en viajeros permitió a la ciudad herculina superar a Vigo y convertirse en la segunda en el ranking de Galicia.

Esta ruptura en la evolución también es muy representativa en las tres estaciones principales del sur del Eje Atlántico (Vigo, Pontevedra y Vilagarcía). A partir del 2015, con la inauguración de las últimas variantes, el número de viajeros ha aumentado consecutivamente cada año. De esta manera, la pérdida de protagonismo que estaba sufriendo el ferrocarril, ante el descenso de usuarios, se cambia por completo. En una situación muy similar es Ourense, donde el crecimiento se inicia con anterioridad, concretamente en el 2011. Por consiguiente, la adecuación del Eje Atlántico a la alta velocidad, así como la construcción del tramo Ourense-Santiago, ha supuesto una consecuencia positiva en la recuperación del ferrocarril como medio protagonista en parte de los desplazamientos internos de Galicia.

10.2.6. La ausencia de una gobernanza transversal y la infrautilización del ferrocarril.

Pese al teórico éxito del nuevo modelo ferroviario, principalmente si el análisis se basa únicamente en la reducción de los tiempos comerciales y el aumento del número de viajeros. En la actualidad, el ferrocarril en Galicia continúa en una situación de infrautilización en el sistema modal. Incluso en la línea del Eje Atlántico, tras su completa inauguración en el 2015, Pazos Otón et al., (2015) ya evaluaban sus deficiencias en materia de intermodalidad y coordinación con otros medios. Debido a sus características técnicas, el ferrocarril dispone de una capilaridad territorial menor en comparación con el autobús. Ante esto, el tren solamente beneficia a un reducido número de puntos en el territorio, que se convierten asimismo en estratégicos a la hora de establecer una política transversal (Bavoux et a., 2005).

Como se ha comprobado anteriormente, la disposición de la red ferroviaria no llega a la totalidad de las comarcas, donde deja de lado un destacado número de pequeñas ciudades o cabeceras comarcales. Igualmente, en las principales áreas urbanas, los puntos de acceso al ferrocarril es muy reducido. Por lo tanto, los beneficios de los nuevos servicios de alta velocidad no se expanden por el territorio gallego. Por estos motivos, son necesarias políticas y medidas transversales a la hora de gestionar el transporte colectivo desde las diferentes administraciones públicas.

Con relación a esto último, se trata de un hecho que ya hacía referencia la antigua Estrategia Española de Movilidad Sostenible presentada en el 2009 (Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2009). En concreto, uno de los objetivos recogidos en el apartado de coordinación y cooperación hacía hincapié en esta necesidad, “Desarrollar la cooperación entre administraciones y operadores, para potenciar una adecuada coordinación de los diferentes modos de transporte fomentando la intermodalidad” (Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2009, p. 37). Una aspiración que recoge de nuevo el reciente marco estratégico presentado por la Administración Central. Esta es la nueva Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible, Conectada – 2030 (MITMA, 2021). A lo largo del documento se realizan diversas alusiones a la necesidad de coordinación entre los diversos entes responsables de la movilidad. Por ejemplo:

Las competencias en el ámbito de la movilidad en España están muy distribuidas [...] Es por ello por lo que se precisa de una estrecha colaboración interadministrativa, con el fin de consolidar y alinear sinergias en los esfuerzos de transformación y optimizar los resultados de la Estrategia (MITMA, 2021, p. 103).

Los dos principales actores administrativos involucrados directamente en la gobernanza del transporte colectivo de carácter supralocal en Galicia son la Administración Central, especialmente todos los servicios ferroviarios (comerciales y amparados bajo OSP) y la Xunta de Galicia, en particular, el autobús. La ausencia de diálogo entre estas dos administraciones a la hora de establecer una única hoja de ruta es la que provoca simultáneamente una infrautilización del ferrocarril y una competición entre ambos medios de transporte en ciertas relaciones.

Desde la operadora ferroviaria reconocen que no existe ningún tipo de colaboración e igualmente, tampoco una compatibilidad de horarios con la Xunta de Galicia¹⁹⁴. Sin embargo, veían posible un acercamiento de posiciones conforme se construyan las nuevas estaciones intermodales en las principales ciudades. Ante esto, el actual *director xeral de Mobilidade*, Ignacio Saavedra, esgrimía las dificultades en la coordinación de los servicios. La autonomía en la gestión de ambos medios era la principal causa. No obstante, subrayaba que se tendrían en cuenta en la aprobación definitiva del nuevo PTPG (Xunta de Galicia, 2018).

(Sobre el PTPG) Una de las pautas es coordinar los horarios. Lo difícil también es, hay que entender, que el operador de ferrocarril tiene cierta libertad dentro de los horarios del ferrocarril. Entonces claro, tienes que coordinar las dos cosas. Si hay cambios en los horarios de ferrocarril, también puede haber en el del autobús. Es difícil coordinar dos sectores que son totalmente independientes.

Ignacio Maestro Saavedra (director xeral de Mobilidade. 2017-actualidad). Entrevista realizada el 28-02-2018

Como muestra el *director xeral*, el hecho de que exista una diferenciación en la gobernanza de ambos modos de transporte, es el principal inconveniente para materializar una gestión en común. No obstante, tampoco muestra una solución para intentar resolver este déficit con mayor facilidad. Es decir, una reclamación de la gestión ferroviaria desde la Xunta. Igualmente, una vez aprobado el nuevo marco, la *conselleira de Mobilidade* describía que el PTPG sí que tenía en cuenta la intermodalidad del autobús con el ferrocarril, y viceversa.

El nuevo Plan de Transporte Público de Galicia ya diseñó servicios que coordinan sus horarios y calendarios con los servicios ferroviarios y, sobre todo, establece mecanismos que permitirán la adaptación de esos parámetros de la explotación del servicio en un futuro, de tal manera que se pueda garantizar una permanente coordinación entre ambos.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

En relación con el PTPG elaborado por la Xunta de Galicia, en su documento para aprobación se hace referencia en diversas ocasiones a la necesidad de coordinación de los servicios pertenecientes a diferentes administraciones. No obstante, este hecho se refiere principalmente al establecimiento como punto de origen o destino de las nuevas estaciones intermodales en la demarcación de las nuevas rutas de transporte por carretera. El documento lo expresaba de la siguiente manera:

El diseño del nuevo sistema de transporte garantizará las interconexiones modales e intermodales en los principales nodos de comunicaciones. Para esto, se garantiza que las diferentes líneas de transporte proporcionen acceso a, entre otros: estaciones de ferrocarril. [...] El acceso a este tipo de instalaciones independientemente de la administración a que le corresponda la competencia sobre los modos de transportes que en ella se presente (Xunta, 2018, pp. 127-128).

194 Entrevista realizada el 02-11-2017

De una manera semejante, la propia *conselleira*, Ethel Vázquez, detalló que en las recientes medidas implantadas por la Xunta de Galicia se preveía la adhesión de otras administraciones públicas. Este es el caso de la *Área de Transporte de Galicia*. Con esta, se pretende extender el modelo implantado en las áreas de transporte metropolitano a la totalidad de la comunidad autónoma. Sin embargo, desde su punto de vista, existe una falta de voluntad por parte de otras administraciones públicas para participar en la reciente herramienta coordinada desde la *Consellería*.

Desde la Xunta de Galicia estamos a impulsar la implantación de una Área de Transporte de Galicia, que despenalizará completamente los transbordos en las viajes realizadas dentro de la Comunidad Autónoma, y que está abierta a la integración con otros modos de transporte de titularidad de otras Administraciones Públicas, como es el caso del transporte ferroviario.

[...]

La integración de otros modos de transporte, de titularidad de otras Administraciones públicas, como es el caso de los servicios prestados por Renfe-Operadora, depende de la voluntad de esas otras Administraciones públicas para adherirse a las actuales Áreas de Transporte Metropolitano o a la futura Área de Transporte de Galicia.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

Sobre esta nueva herramienta de la Xunta de Galicia (*Área de Transporte de Galicia*) y como se ha evaluado anteriormente, desde la CIM ofrecieron en diversas ocasiones a la Administración Central y especialmente a Renfe-Operadora, la implantación de una tarjeta única de transporte para todo el territorio gallego. No obstante, la ausencia de una respuesta por parte del Ministerio es una de las principales causas de que no se llevase este primer paso necesario en la coordinación de servicios, en este caso, el tarifario. Debido a esta deficiencia, un potencial usuario que realice un transbordo entre el autobús y el ferrocarril deberá de adquirir un billete diferente para cada medio de transporte. Un hecho que le impedirá dirigirse directamente al correspondiente andén o dársena de autobús.

En relación con la *Área de Transporte de Galicia*, entre sus diferentes objetivos, se remarca la necesidad de una mayor coordinación entre los entes administrativos que se adhieran. Una meta que es expresada de la siguiente manera:

Las Administraciones Públicas se comprometerán a llevar a cabo todas aquellas actuaciones que consideren necesarias para garantizar una mejora de la coordinación y de la conectividad entre los diferentes servicios y modos de transporte público en concurrencia, de manera que se incremente la calidad del transporte público en su totalidad. (Xunta de Galicia, 2021b, P. 19).

La ausencia del ferrocarril dentro de una política transversal por parte de la Xunta de Galicia, no ha sido un impedimento para continuar con sus objetivos, ofertar un modo de transporte colectivo en la totalidad de las comarcas. Durante el 2020, la administración autonómica estrenó un nuevo portal de información relativo al transporte colectivo, *Bus.gal*. Además de incorporar toda la información sobre horarios, frecuencias o localización de paradas,

la página web también dispone de un motor de búsqueda para mostrar las distintas posibilidades de desplazamiento entre dos puntos de Galicia. Sin embargo, al no adjuntar el ferrocarril, solamente se recogen los servicios gestionados por la CIM, es decir, el autobús supralocal. Por lo contrario, otros motores de búsqueda similares, pero de origen privado como *Google Maps* o *Rome2Rio* sí que muestran transbordos entre diferentes medios de transporte, con independencia de la autoridad competente.

La coordinación de ambas administraciones, tanto en los horarios como en las tarifas, permitiría que aquellas comarcas no servidas directamente por el nuevo ferrocarril, pudiesen obtener los beneficios de este mediante una simple intermodalidad. A largo plazo, esto originaría un mayor uso del transporte colectivo, tanto del autobús como del ferrocarril. Un hecho que permitiría reducir el número de vehículos privados en circulación, uno de los principales objetivos en la actualidad. El autobús serviría de alimentador de potenciales usuarios al ferrocarril, mientras que el segundo, debido a sus características, cumpliría su papel principal de conector entre los principales núcleos urbanos. Esta combinación permitiría simultáneamente reducir la competición que existe en algunas relaciones entre el autobús y el ferrocarril, ya que se otorgaría una mayor prioridad al medio de transporte más competitivo. No obstante, la opinión de la *conselleira de Mobilidade* es diferente a esto.

Cada modo de transporte tiene un perfil de usuarios diferentes, y todos merecen una atención por parte de las Administraciones Públicas. Así, por ejemplo, en el caso del Eje Atlántico, es un hecho que el ferrocarril ofrece un servicio más rápido entre algunas de las principales ciudades: A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo...pero por ejemplo no desde Ferrol; y que la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago de Compostela mejora con mucho los tiempos de viaje por carretera entre esas ciudades, o incluso entre Ourense y A Coruña.

Pero, en cambio, el transporte colectivo por carretera, en comparación con el transporte ferroviario, ofrece tarifas mucho más competitivas, gracias a su política de bonos (especialmente entre Ourense y Santiago de Compostela, pero también en el Eje Atlántico). Además, al tener una mayor capilaridad, atiende a poblaciones intermedias a las que no da servicio el transporte ferroviario, permite llegar a muchos lugares de nuestra Comunidad a donde el tren no llega.

[...]

En consecuencia, cada uno de los modos de transporte tiene sus ventajas y sus inconvenientes. Cada una de estas puede atraer a unas personas usuarias o a otras. Abandonar uno de los modos, para una determinada relación de tráfico, generaría prejuicios para las personas usuarios a las que le es más conveniente la utilización del modo alternativo.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestructuras e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

10.2.7. ¿Hacia una única ciudad con barrios distanciados?

La dotación de las dos LAV en Galicia ha tenido como principal consecuencia el aumento de competitividad del ferrocarril en los desplazamientos intra-urbanos. Este hecho viene provocado esencialmente por la reducción de los tiempos comerciales. Como se ha comprobado anteriormente, la práctica mayoría de los enlaces mediante alta velocidad en Galicia tienen una duración inferior a los 45 minutos. Las excepciones son aquellas conexiones realizadas entre los extremos de la red, como A Coruña-Ourense o A Coruña-Vigo. Al mismo tiempo, es necesario destacar la amplia oferta diaria entre las principales estaciones. Entre la capital autonómica y A Coruña, relación origen-destino con mayor cifra de viajeros anuales en Galicia, el alto número de frecuencias diarias posibilita el acceso al servicio prácticamente con un intervalo inferior a los 60 minutos de media.

Asimismo, estas características ferroviarias, más propias de la alta velocidad de media distancia que las concebidas originalmente para competir con el avión, han provocado un aumento de la accesibilidad entre las diferentes ciudades. Al mismo tiempo, el hecho de que la mayoría de los desplazamientos en ferrocarril sean inferiores a una hora, posibilita el surgimiento de nuevos *commuters* (Froidh, 2005; de Ureña et al., 2006; de Ureña et al., 2009; Bellet Sanfeliu, 2010). De hecho, esta es una práctica común en todas aquellas líneas de media distancia de alta velocidad implantadas en España (Menendez al., 2012). Con esto, las relaciones entre diferentes ciudades aumentan y se inician procesos de metropolitización a saltos en el territorio, especialmente cuando los núcleos urbanos están separados entre 30 y 60 minutos de distancia (Bellet Sanfeliu, 2013).

Sin embargo, estos procesos por los cuales las pequeñas y medianas ciudades se benefician de la alta velocidad, se producen en su gran mayoría gracias a la conexión con una gran ciudad (Coronado, 2006; Bellet Sanfeliu, 2010; de Ureña et al., 2009). En el ejemplo de España, ciudades de Castilla – La Mancha como Ciudad Real o Puertollano, se han adentrado en la área de influencia de Madrid. Una situación semejante con Lleida y Barcelona. No obstante, en nuestro espacio de investigación, debemos de tener en cuenta la particularidad de que la red ferroviaria de alta velocidad se ha mantenido aislada hasta finales del 2021. Además, pese a la nueva conexión con la Meseta, el tiempo de desplazamiento entre Ourense y Madrid sobrepasa las 2 horas de duración. Ante esto, las nuevas relaciones urbanas en Galicia se realizan entre pequeñas y medianas ciudades.

La singularidad de Galicia, en la relación entre el modelo ferroviario y el sistema urbano, ya había sido citada por Pazos Otón (2011). Para este investigador, haciendo referencia principalmente a la línea entre A Coruña y Vigo, el nuevo modelo de tren no se adecuaría a las características urbanas de la fachada occidental gallega. Esto es debido a la ausencia de una gran ciudad que pueda concentrar los flujos de movilidad. No obstante, la alta velocidad de media distancia también ha beneficiado y fortalecido las relaciones entre pequeñas y medianas ciudades entre sí. Para Ureña y Escobedo (2006), esto puede llegar a originar la formación de ciudades polinucleares, donde el tiempo de viaje entre estas es muy similar al que se produce entre localizaciones de una gran ciudad. Igualmente, Coronado (2006) en referencia al caso de Ciudad Real y Puertollano (Castilla-La Mancha)¹⁹⁵, previamente conectadas por una antigua red

¹⁹⁵ Estas dos ciudades están conectadas a la LAV Madrid-Sevilla.

convencional, describe que el nuevo tren funciona como una especie de tranvía. De manera pareja, Ureña et al., (2005) describían que estas dos ciudades funcionaban como una única gracias a la nueva comunicación ferroviaria.

Ante este contexto y en un espacio socioeconómico dinámico como el EUA caracterizado por su policentrismo urbano (Piñeira Mantiñan y Santos Solla, 2011; Lois González y Pino Vicente, 2015). Las particularidades de los nuevos servicios ferroviarios pueden fortalecer y cohesionar en mayor medida esta área de Galicia. Como explica Bellet Sanfeliu (2013) la alta velocidad dentro de la escala regional puede repercutir en una mayor interacción de los mercados laborales, consumo y servicios. Por lo tanto, podríamos estar describiendo una situación donde el nuevo tren ha creado una ciudad polinuclear y donde el movimiento entre los diferentes núcleos o *barrios* sea muy factible y cómoda. No obstante, el impacto del ferrocarril en la fachada occidental gallega depende de la situación previa en las comunicaciones de transporte, así como la escala y relaciones urbanas en las que se analice.

En primer lugar, como ya hemos analizado en el apartado referente a la actual red urbana de Galicia, en el EUA destacan dos regiones (Golfo Ártabro y Rías Baixas) y en el intermedio, la área urbana de la capital autonómica, Santiago de Compostela. Con respecto a las dos Regiones Urbanas, la situación es muy diferente. En el norte, la ausencia de una conexión ferroviaria de altas prestaciones entre las dos principales cabeceras urbanas, Ferrol y A Coruña, ha provocado un mayor aislamiento de la primera con respecto a las demás ciudades del EUA. Pese a las altas tasas de movilidad entre estas dos áreas urbanas (Pazos Otón, 2003b), la falta de competitividad del ferrocarril como elemento cohesionar en la Región Urbana del Golfo Ártabro supone un déficit a superar (Pazos Otón y Varela Cornado, 2018). Debido a sus características más propias a la escala metropolitana, volveremos en el siguiente apartado.

Por lo contrario, la debilidad interna del Golfo Ártabro se ha visto compensada durante la última década con el reforzamiento de las conexiones entre A Coruña y Santiago. La duplicidad del número de viajeros desde el 2009 es una muestra de esto. (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2020). A mayores, el alto número de frecuencias diarias y el reducido tiempo comercial (mínimo 28 minutos), hace del ferrocarril el medio más competitivo entre estas dos ciudades.

En relación con las Rías Baixas, principalmente entre Vigo y Pontevedra, las cortas distancias entre estas dos ciudades hacen replantearse el concepto de alta velocidad. A pesar del reducido tiempo de los servicios directos (en torno a los 15 minutos), las bonificaciones para los usuarios de la AP-9 o unas tarifas más reducidas en el autobús, hacen que el ferrocarril no disponga del protagonismo deseado. Igualmente, es necesario destacar la ausencia de una planificación más acorde a esta escala metropolitana. En la nueva terminal de Vigo-Urzáiz, el acceso al ferrocarril se hace después de atravesar todo un complejo comercial y de ocio. A mayores, los distintos controles de acceso y de seguridad suelen provocar largas colas. Esto tiene semejanza a la descripción expuesta por Givoni y Banister (2012). Donde el tiempo de acceso al tren de alta velocidad puede llegar a ser semejante o incluso mayor al destinado en el viaje.

Con respecto a Santiago de Compostela, esta es la más beneficiada con la nueva red. Como se ha evaluado anteriormente, las cuatro mayores relaciones por número de viajeros en

Galicia tienen la particularidad de tener la capital autonómica como origen y/o destino. Esto es debido a dos principales motivos. En primer lugar, a semejanza de lo que sucede en la escala estatal con Madrid, la centralidad de Santiago en la red de alta velocidad de Galicia le otorga una mayor accesibilidad a los principales núcleos de población. Un hecho que podría aumentarse en el hipotético caso de construirse una nueva conexión entre el Eje Atlántico y la ciudad de Lugo, como demandan algunos actores como ADEGA y la plataforma del tren de Lugo.

Esta situación privilegiada deriva en unos tiempos competitivos en la oferta de los servicios ferroviarios. Si tenemos en cuenta el límite máximo de 60 minutos considerado para la formación de viajes pendulares diarios (Menéndez, Rivas y Gallego, 2012), unido a que la totalidad de los nuevos servicios desde Santiago son inferiores a este tiempo, la capital autonómica se beneficia de una situación privilegiada. De este modo, estamos ante una dualidad de situaciones a nivel territorial. Por una parte, tanto A Coruña como Vigo, dispondrán, conforme se afiance las relaciones mediante el ferrocarril, de un nuevo núcleo urbano bajo sus áreas de influencia o regiones urbanas. Al mismo tiempo, Santiago dispondrá del privilegio de disfrutar del beneficio simultáneo, de considerarse parte de manera paralela del Golfo Ártabro y de las Rías Baixas. Igualmente, la nueva conexión con Ourense le otorga a la capital autonómica una mayor ventaja, ya que se trata de la única del Eje Atlántico que dispone de esta dentro de unos tiempos competitivos (inferiores a 1 hora).

Otro motivo importante es la tipología económica de la ciudad de Santiago. Los núcleos urbanos con mayor predominio del sector servicios son los que cuentan con mayor uso del nuevo ferrocarril (Menéndez et al., 2002; Rivas Álvarez, 2006). A diferencia de A Coruña y Vigo, el peso del sector industrial es menor en la capital autonómica, donde existe una mayor dependencia de las actividades económicas relacionadas con los servicios (sede Xunta de Galicia, Universidad, turismo). De hecho, desde Renfe-Operadora¹⁹⁶, expresan que uno de los perfiles principales de usuario es el estudiante universitario. Como consecuencia, las jornadas de los viernes era muy frecuente el anuncio de lleno absoluto en varias frecuencias. Igualmente, antes de la implantación del asiento asignado a cada billete, en algunas ocasiones la cifra de usuarios sobrepasaba al número de asientos disponibles, lo que provocaba que algunos viajeros debían de realizar el viaje a pie o sentados en las propias escaleras de acceso.

Una situación diferente es el caso de Ourense. A diferencia de los diferentes casos mencionados anteriormente, esta ciudad no se encuentra en la fachada occidental de Galicia. Por lo tanto, dispone de un contexto desfavorable en relación con el espacio socioeconómico más dinámico. Sin embargo, gracias a la nueva conexión ferroviaria con Santiago, es el mejor ejemplo de la constitución de una área metropolitana a saltos dentro de nuestro estudio de referencia. Como explicamos anteriormente, la llegada del TAV en el 2011 supuso conectar a la ciudad ourensana con el EUA, mientras que el territorio intermedio no se ha beneficiado de este nuevo modo de transporte.

Como explica Ureña et al., (2006), el proceso de metropolización será más intenso cuanto peor fueran las conexiones anteriores. En el caso de Ourense, los enlaces ferroviarios eran superiores a los 90 minutos, mientras que en la actualidad se redujeron más de la mitad en sus relaciones con Santiago de Compostela. Igualmente, otra situación que se asemeja en Ourense

196 Entrevista realizada el 20-12-2017

con respecto a la alta velocidad de media distancia es la descrita por Garmendia et al., (2008). En este punto, se trataría del nuevo ejemplo de articulación territorial, donde pequeñas ciudades rodeadas de un amplio espacio caracterizado por su baja densidad demográfica, se encuentran conectadas en menos de una hora con una gran área metropolitana. No obstante, en nuestro contexto estamos ante el EUA, y principalmente, la capital autonómica. También, tal y como analiza Bellet Sanfeliu (2013), la llegada del TAV a estas pequeñas ciudades se compara con la dotación de una terminal aeroportuaria al otorgar una gran accesibilidad hacia el exterior.

Sin embargo, pese a las destacadas prestaciones y características de la nueva conexión, el alto precio del billete entre Santiago y Ourense disminuye en gran medida el reforzamiento de las relaciones. Un billete sencillo del Avant entre ambas ciudades tiene un precio de 17,70 euros¹⁹⁷. Por el contrario, entre A Coruña y Santiago bajo el mismo servicio, la tarifa se reduce hasta los 7,60 euros. En esta última relación, los precios se equipararon a los correspondientes del Media Distancia del Eje Atlántico, ya que los servicios y prestaciones son idénticas. Desde Renfe-Operadora¹⁹⁸ explican que la diferencia viene por la disparidad de prestaciones entre ambas relaciones.

Sobre este déficit en la conexión con Ourense, el Parlamento de Galicia llegó a posicionarse por unanimidad mediante una proposición no de ley en febrero del 2018. En este caso, se reclamaba la equidad de las tarifas en el interior de Galicia con el fin de solucionar la discriminación territorial. Igualmente, el BNG ha reclamado en diversas ocasiones la necesidad de reformular los precios de esta relación. No obstante, estamos ante una OSP bajo competencia estatal. Por lo que el precio está fijado desde la Administración Central. La solución propuesta de reducir la tarifa directa del usuario podría suponer dos posibles consecuencias.

En primer lugar, de mantenerse el actual número de viajeros, el déficit del servicio comercial aumentaría. Esto supondría una mayor carga de las arcas públicas. Por lo contrario, una tarifa más atractiva o competitiva, podría suponer un aumento del número de usuarios. A largo plazo, posiblemente la diferencia entre ingresos y gastos del servicio público se redujera. Además, sería necesario tener en cuenta los beneficios sociales mediante la reducción del uso del vehículo privado en el caso de que los nuevos usuarios provengan de este.

A pesar del alto coste, el número de viajeros entre estas dos ciudades ha tenido un crecimiento continuo, tal y como muestran desde el Observatorio del Ferrocarril (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2020). En el 2013 fueron un total de 232.170 pasajeros, mientras que en el 2019, las cifras se establecían en 306.395 pasajeros. Esto es una buena muestra del aumento de las relaciones entre Santiago y Ourense, anteriormente con grandes dificultades por la ausencia de una autopista y una línea ferroviaria convencional con poco potencial. Por lo tanto, el EUA no solo se expande principalmente de norte a sur en torno a la AP-9, también estamos ante una tímida expansión hacia el interior, pero de manera discontinua en el espacio.

La conexión rápida y con numerosas frecuencias a lo largo de una jornada, provoca un aumento de la accesibilidad y consigo de las relaciones entre diferentes ciudades. Con esto, como se ha analizado, una parte selectiva de los núcleos urbanos de Galicia tenderán a evolucionar hacia

197 Tarifa correspondiente al servicio Avant del 02-02-2022.

198 Entrevista realizada el 20-12-2017

la consecución de una ciudad única, donde el tren será el principal elemento de comunicación. Esto se traduce simultáneamente en un aumento de las oportunidades laborales y de ocio. De esta manera, como describe Bellet Sanfeliu (2010), la alta velocidad incrementa los procesos de jerarquización. En el caso de Galicia, ante la ausencia de nuevas actuaciones en la red ferroviaria convencional, esto puede provocar un mayor aumento de las diferencias socioeconómicas internas.

10.3. Escala metropolitana. El ferrocarril en las dos Regiones Urbanas de Galicia.

Después de evaluar las dos escalas donde mayor impacto ha producido el ferrocarril, daremos paso a la escala metropolitana o supralocal. En especial, las dos regiones urbanas, el Golfo Ártabro y las Rías Baixas. Como hemos comprobado a lo largo de esta investigación, el ferrocarril cuenta con un papel secundario en estos dos espacios como elemento vertebrador y alternativo al uso del vehículo privado. No obstante, debido al tamaño demográfico de estos dos espacios urbanos, sobrepasando el medio millón de habitantes, la dotación de los servicios de cercanías se ha convertido en una de las principales demandas por parte de la sociedad civil de Galicia. Es así como en algunas situaciones, la propia Xunta de Galicia llegó a reivindicar la implantación de sendos *núcleos de cercanías* en estos dos espacios urbanos. Igualmente, en diversos documentos estratégicos elaborados por la administración autonómica se hace mención a esta tipología de servicio ferroviario. El más importante en relación con el territorio son las propias DOT (Xunta, 2011).

En primer lugar, es necesario tener en cuenta la definición del tren suburbano o metropolitano. En España se emplea frecuentemente el concepto *cercanías* debido al nombre comercial utilizado por Renfe-Operadora. El Informe del Observatorio del Ferrocarril elaborado anualmente por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2020) considera dentro de esta tipología “a todo aquel transporte de viajeros realizado en trenes o grupo de trenes en los que el recorrido medio del viajero es inferior a 60 kilómetros. Con este criterio se incluyen todos los servicios que las operadoras denominan cercanías”(p.84). De una manera diferente y basándose en otras variables, el estudio sobre la implantación de estos servicios redactado por la consultora pública Ineco (2014) definía estos sobre la base de las siguientes características, “los servicios de proximidad son servicios de transporte ferroviario de viajeros de interés público dirigidos fundamentalmente a dar solución a flujos metropolitanos e interurbanos intensivos de movilidad recurrente motivados por el trabajo y el estudio.” (p.1).

Igualmente, Troin (1995) dentro de una clasificación del transporte ferroviario de carácter regional, realiza una clasificación de 4 tipologías diferentes. En estas, las dos primeras serían las más próximas a las características propias de las dos regiones urbanas de Galicia. Es decir, los servicios urbanos que se ofertarían en las proximidades de la *banlieue* y después, los servicios periurbanos para aquellas áreas mal estructuradas y que sufrieron un proceso de urbanización muy rápido en las últimas décadas. Esta última tipología se asemejaría más a la situación gallega debido al crecimiento urbano y sin planificación que se produjo a partir de la década de los 1980 (Piñeira Mantiñan y Lois González, 2011). Un hecho que tiene como una de las principales

consecuencias el déficit en la gestión del transporte colectivo en la actualidad (Pazos Otón, 2009; Pazos Otón, 2015).

Es conveniente establecer una definición próxima a lo que en realidad se pueden considerar como urbanos o metropolitanos para evitar mayores confusiones. Especialmente en el caso de Galicia. Frecuentemente, desde la sociedad civil se apela a la demanda de los *cercanías* sin tener en cuenta sus características principales y, en su gran mayoría, como petición de los que se aproximarían más a los regionales o media distancia. Un ejemplo es el expresado por el presidente de la Confederación de Empresarios de Lugo sobre las conexiones ferroviarias en la homónima provincia.

Pero también es fundamental que el ferrocarril nos conecte con lo que son las grandes capitales de Galicia. Estamos hablando de un sistema claro de *cercanías* ferroviarias que nos pudiese unir con Santiago o bien A Coruña, de una manera clara y en un tiempo de media hora, 40 minutos, significaría que Lugo estaría conectado con toda Galicia.

Jaime Luis López Vázquez (secretario general de la Confederación de Empresarios de Lugo). Entrevista realizada el 11-12-2020

En este ejemplo, por las distancias físicas entre los diferentes núcleos urbanos citados por Jaime López, nunca se debería de hablar de un *cercanías*, si no de otra categoría superior. Esta confusión no es ajena igualmente a la administración pública. El último caso destacado ha sido protagonizado por Raquel Jiménez, titular del Ministerio de Transporte y Movilidad desde el verano del 2021. Ante una pregunta oral en el Congreso de los Diputados sobre las previsiones para la implantación de los *cercanías* en Galicia, la ministra alegó que estos ya existían.

El Gobierno, como usted bien sabe (en referencia a Nestor Rego – BNG), está financiado los servicios de transporte ferroviario de proximidad en Galicia, y lo hace fundamentalmente a través de su oferta de trenes de media distancia, correspondientes a las obligaciones de servicio público.

[...]

...que este Gobierno está comprometido con Galicia; y también lo estamos con los servicios ferroviarios de proximidad, se llamen o no se llamen servicios de *cercanías*.

Raquel Sánchez Jimenez (ministra del MITMA) 1-12-2021, Congreso de los Diputados

Una situación muy parecida fue la expuesta por la *conselleira de Política Territorial* durante el Gobierno Bipartito en la Xunta de Galicia (2005-2009). María José Caride (PSOE) reconoció en la Cámara Autonómica que lo más importante eran las características del servicio, antes que su denominación.

Ahora bien, le digo la verdad, a mi como se llame el servicio me preocupa menos que la calidad de servicio que prestemos a los usuarios. Me preocupa sobre todo conseguir mayores frecuencias, mejores horarios, mejor calidad del servicio, un material móvil renovado, y sobre todo una infraestructura competitiva con la carretera.

María José Caride Estévez (conselleira de Política Territorial), Parlamento de Galicia

Sin embargo, como ya hemos descrito en diversas ocasiones anteriormente, tanto desde la Xunta de Galicia como desde la compañía ferroviaria, la no declaración de un núcleo de cercanías es lo que impide el uso de la tarjeta autonómica de transporte metropolitano en el ferrocarril. Por lo tanto, aunque las características se aproximen a esta tipología, especialmente entre Vigo y Pontevedra, el hecho de que no se declaren como tal, impide mejorar la gobernanza del transporte colectivo de Galicia. Tal y como se ha citado anteriormente, la Xunta de Galicia llegó a tener un papel reivindicativo en relación con la implantación de estos servicios ferroviarios. El período de mayor demanda fue durante la legislatura autonómica del Gobierno Bipartito (2005-2009) y el I Gobierno Feijóo (2009-2012). En este último caso, el debate estaba relacionado simultáneamente con el proyecto de creación del Ente Ferroviario de Galicia, que se ha evaluado anteriormente.

Propondremos y demandamos del Gobierno de España, y en particular del Ministerio de Fomento, señoría (en relación al diputado Aymerich-BNG), la creación inmediata de ese servicio de cercanías ferroviarias, que debe en un primer escalón servir como servicio ferroviarios a las dos grandes áreas metropolitanas de A Coruña-Ferrol y de Vigo-Pontevedra.

[...]

En primer lugar, reitero delante de la Cámara, que es un objetivo del Gobierno, de la Xunta de Galicia la creación de un servicio ferroviario de cercanías, y que Galicia cuente cuanto antes con ese servicio ferroviario de cercanías.

Emilio Pérez Touriño (presidente de la Xunta de Galicia) 26-9-2007, Parlamento de Galicia

Sin embargo, durante el I Gobierno Feijóo (2009-2012) la demanda por la creación de los servicios de cercanías aumentó su intensidad. Principalmente, derivado por las diferencias políticas con el Gobierno Central y como una manera de llevar a cabo una presión continua de desgaste.

Y en esta Cámara aprobamos solicitarle al Ministerio de Fomento la implantación de una jefatura de cercanías para implantar los servicios de cercanías (23 septiembre 2009) [...] Nosotros no estamos dispuestos a que pase un año más y sigamos siendo la única comunidad del litoral que carece de servicio de cercanías.

Alejandro Gómez Alonso (diputado autonómico del PP) 14-12-2010, Parlamento de Galicia

Posteriormente, con la mudanza de gobierno en la administración central en el 2011, las reivindicaciones ferroviarias de la Xunta de Galicia disminuyeron. Pese a esto, se llegó a crear la gerencia de cercanías de Galicia¹⁹⁹. Esta acción se encontraba recogida en el plan estratégico presentado por la nueva ministra de Fomento, Ana Pastor, el PITVI 2012-2024 (Fomento, 2012).

¹⁹⁹ Xunta de Galicia, 21-03-2012

La propia ministra Pastor ya había anunciado la implantación de los cercanías en Galicia durante su intervención de presentación de sus políticas y medidas. A diferencia de otros núcleos de cercanías en funcionamiento en España, donde se limita su radio de cobertura en torno a una área o región urbana. En el caso de Galicia, el núcleo de cercanías propuesto englobaría toda la región. Es decir, al mismo tiempo, las dos regiones urbanas. Pese a este anuncio, desde las oficinas administrativas de Renfe-Operadora en A Coruña²⁰⁰ y a pesar de reconocer el establecimiento de esta área, estiman que se nombró por cuestiones políticas y que no disponía de contenido, ya que no existían estos servicios en Galicia.

La demanda del establecimiento de los cercanías o metropolitanos en Galicia no solo se recogía en los debates del Parlamento autonómico, también en documentos oficiales de la administración. Este es el caso del *Plan Estratégico Xunta de Galicia 2010-2014*²⁰¹ (Xunta, 2010). En el apartado relativo a las comunicaciones e infraestructuras, se recogía la necesidad de este modelo ferroviario en las dos regiones urbanas.

El tercer nivel territorial en el que el ferrocarril debe desarrollar un papel central son las estrategias de transporte en las regiones urbanas. La configuración como servicios de proximidad de los corredores entre A Coruña y Ferrol y entre Vigo y Pontevedra aparece como opción clave para evitar los problemas de congestión que amenazan a estos espacios (Xunta de Galicia, 2010, p. 53).

Por el contrario, el documento estratégico correspondiente al siguiente período (2015-2020) no recogía esta demanda (Xunta, 2015). Esto es una muestra del abandono reivindicativo de la Xunta de Galicia por estos servicios. De hecho, en la actualidad desde el gobierno autonómico no ven factible la puesta en marcha de estos servicios. El *director xeral de Mobilidade* estima que no hay demanda suficiente en los dos espacios urbanos. Simultáneamente, opina que la mejor alternativa, basándose en las competencias actuales de su departamento, es la promoción del autobús.

(Sobre el tren de cercanías) Hubo estudios, tanto desde la Xunta como del propio Adif. A ver, yo creo que a lo mejor esas cercanías que tienen esas áreas metropolitanas, ahora mismo es el Plan de Transporte Metropolitano. La conclusión de esos estudios, yo los vi muy por encima, es que no había esa masa crítica de personas para moverse en el ferrocarril. Desde la Xunta, desde nuestra competencias, nosotros actuamos con el Plan de Transporte Metropolitano. Ahí sí que estamos a desarrollar una propuesta activa de cercanías en transporte colectivo, que es en el autobús.

Ignacio Maestro Saavedra (director xeral de Mobilidade. 2017-actualidad). Entrevista realizada el 28-02-2018

Esta posición más técnica y basada en la rentabilidad económica también es compartida por el catedrático de ferrocarriles, M. D. Rodríguez Bugarín²⁰². En este caso acredita que todo se reduce a los números y que existe una gran carga política en el debate. Al mismo tiempo, reivindica la necesidad de buscar una mayor eficiencia en el gasto público. Para esto pone de ejemplo el núcleo de cercanías de Zaragoza (Aragón). En una revisión de los servicios declarados

200 Entrevista realizada el 20-12-2017

201 Traducción al castellano: Plan Estratégico Xunta de Galicia 2010-2014.

202 Entrevista realizada el 06-03-2018.

como OSP elaborada por la consultora pública INECO (2017), estimaban que el grado de cobertura económica durante el 2015 en el núcleo de Zaragoza era de solamente un 9%. Es decir, el restante 91% de los costes económicos eran cubiertos por fondos públicos. Desde Renfe-Operadora²⁰³ también estiman que en Galicia no existe demanda suficiente para su implantación debido a la ausencia de una mayor concentración demográfica.

De una manera semejante, el anterior *conselleiro de Política Territorial*, Agustín Hernández, reconoce las dificultades económicas para el inicio de un servicio con un carácter metropolitano. Así mismo, su visión de las cercanías en Galicia es a una escala mayor, entre las principales ciudades.

(Sobre las conexiones internas de Galicia) En mi opinión, lo que son las cercanías de Galicia. Pienso que no pueden pasar por, imaginar, entre Cambre, Oleiros y A Coruña. O como alguien habla de un tren en el Barbanza (comarca sin tren) con un nuevo trazado. Pienso que es bastante difícil en el ámbito ambiental, presupuestario, y en cuanto a número de usuarios.

Agustín Hernández Fernández de Rojas (conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, 2009-2014). Entrevista realizada el 17-12-2020

En una opinión similar se encuentra el diputado del PP en el Congreso de los Diputados, Celso Delgado. Sin embargo, acredita que los servicios de carácter metropolitano serían posible en las dos regiones urbanas de Galicia.

Yo creo en la Galicia, ciudad única. Hoy las distancias entre ciudades no se miden en kilómetros, se miden en tiempo. De alguna manera, casi se puede decir que el Eje Atlántico es un tren de cercanías, porque está moviendo personas, volúmenes importantes de personas, de un lado a otro. De los sitios más poblados. Un servicio de cercanías, pues puede ser que en los entorno de las urbes de A Coruña y de Vigo pueda tener sentido. Fuera de esto, pues unas cercanías, imagínate Ribadavía – Ourense o O Carballiño – Ourense, sinceramente, el número de viajeros o usuarios potenciales de esos servicios, no existe masa crítica para crear estos servicios.

Celso Luis Delgado Arce (diputado del PP por Ourense en el Congreso de los Diputados). Entrevista realizada el 25-11-2020

Por el contrario, ciertos actores sociales externos a la administración reclaman la puesta en marcha de este modelo ferroviario en estos dos espacios urbanos de la fachada occidental de Galicia. Esto es el caso de ciertos sindicatos.

El cercanías no lo hay porque no hay voluntad política. En el Eje Atlántico sí que podría funcionar bien, vía doble, especialmente en Vigo y Pontevedra; pero entre A Coruña y Ferrol es complicado debido al estado de la infraestructura. En Vigo podría potenciarse si se construye la salida sur.

Miguel Fernández (Sindicato Ferroviario). Entrevista realizada el 03-12-2020

203 Entrevista realizada el 20-12-2017

Núcleo de cercanías entre Ferrol y A Coruña, o Vigo – Norte de Portugal. Son más frecuencias, más baratos (tarifa), son OSP. La última palabra la tiene el Ministerio de Fomento siempre. El ejemplo, Asturias tiene hasta 75 frecuencias diarias por sentido.

Gregorio Bermejo (Coordinador del sector ferroviario del sindicato CCOO). Entrevista realizada el 30-11-2020

Como explican ambos portavoces, el peso de la decisión política es la principal. Igualmente, coinciden en la implantación en sendas regiones urbanas. Sin embargo, como explica el representante del Sindicato Ferroviario, estima las dificultades entre A Coruña y Ferrol por las condiciones de la infraestructura. Igualmente, ambos coinciden en que un hipotético núcleo de cercanías con base en Vigo debería de tener en cuenta el norte de Portugal (ver figura 102). Debido a la permeabilidad de la frontera galaico-lusa, algunos *concelhos* portugueses se encuentran bajo la área de influencia de Vigo (Lois González, 2004b). Además, la mejora de las conexiones con la estación de la ciudad fronteriza de Valença do Minho, permitiría enlazar con los nuevos enlaces de larga distancia de la operadora *Comboios de Portugal*. Desde el 2021, existe un servicio diario con destino y origen Lisboa.

Mientras que en la región urbana del sur de Galicia, la infraestructura es de buena calidad, especialmente entre las dos cabeceras urbanas; la situación es totalmente diferente en el norte. Por este motivo, los tiempos comerciales en el ferrocarril no son competitivos con respecto al autobús. No obstante, desde la Plataforma del FEVE, la alta demanda del transporte colectivo entre A Coruña y Ferrol es una buena muestra para la implantación del tren de cercanías.

El tema Ferrol – A Coruña, es una zona en la cual hay desplazamientos de una ciudad a otra. Ahí funcionaría de una manera clara. Tenemos un servicio de bus, cada media hora con wifi. Hay una autopista que cuesta mucho dinero. Quiero decir, es evidente que ahí intereses en que el tren no funcione. Si se moviera adecuadamente y con horarios adecuados, funcionaría. ¿Por qué no se desarrolla ahí el ferrocarril? Creo que es evidente.

Jairo Orjales (Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo). Entrevista realizada el 27-12-2020

No obstante, como expresan, de una manera semejante en el capítulo anterior, ven una inclinación hacia el autobús en contra del ferrocarril por parte de la Xunta de Galicia. Sin embargo, tal y como ya hemos evaluado en apartados previos, la calidad de la infraestructura es clave a la hora de mejorar las características de los servicios comerciales. Entre A Coruña y Ferrol, el rechazo a un nuevo trazado de alta velocidad y los retrasos continuos para la construcción de una variante exterior en Betanzos, hacen inviable la competición contra el autobús (ver figura 104). Desde la *Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e as Mariñas* estipulan que es necesario reducir los tiempos máximos hasta los 40-45 minutos por los casi 90 minutos que se producen en la actualidad²⁰⁴.

204 Entrevista realizada el 10-11-2020

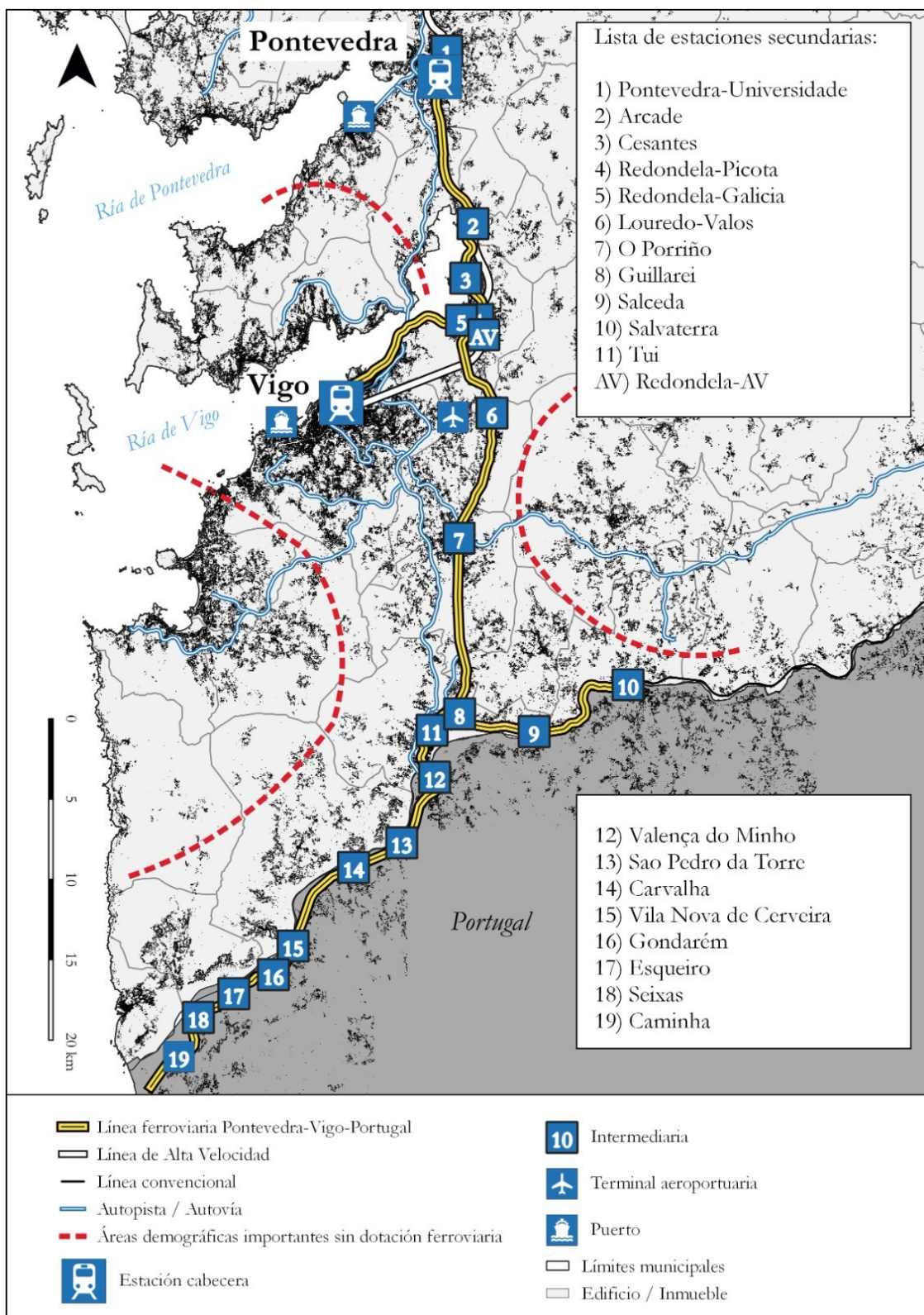


Figura 102 – Red Ferroviaria en la Región Urbana de Vigo-Pontevedra.

Elaboración propia. Fuente de información: IGN

Ante esta situación, a pesar de las reclamaciones que ha llevado a cabo la Xunta de Galicia para la mejora de este enlace, bajo administración estatal. Recientemente, mediante sus competencias en el transporte de viajeros por carretera, la *Consellería de Mobilidade e Infraestruturas* ha aumentado la oferta diaria de autobuses entre ambas ciudades, con el fin de dar respuesta a los altos índices de movilidad²⁰⁵. Sin embargo, la apuesta por el autobús contradice a las propias DOT (2011) que recomiendan el ferrocarril como elemento vertebrador en las regiones urbanas. Pese a que este documento orientativo en la planificación territorial y urbanístico se elaboró desde la Administración autonómica, recoge actuaciones de elementos que no entran bajo su competencia directa en la actualidad. Uno de los más destacados es el ferrocarril. Por lo tanto, la Xunta de Galicia no puede cumplir sus propios objetivos. Este déficit derivado por la ausencia de competencias, es reconocido por la propia CIM. No obstante, estipula que el gobierno autonómico no es quien para obligar a tomar decisiones a otros entes públicos. Igualmente, tampoco existe una presión política por parte de la Xunta de Galicia con respecto a la implantación de los servicios de cercanías, como si ha existido con la llegada de la alta velocidad.

(Sobre el incumplimiento de las DOT) En todo caso, es evidente que la Administración autonómica difícilmente puede obligar a otras Administraciones públicas y, en particular, a la Administración General del Estado, a llevar a cabo determinadas actuaciones en el ámbito de las competencias que le son propias.

Ethel M.^a Vázquez Mourelle (conselleira de Infraestruturas e Mobilidade 2014-actualidad). Entrevista realizada el 28-12-2020

De hecho, en las sucesivas Memorias al Parlamento de Galicia sobre el cumplimiento de las DOT, no se hace mención a los servicios de cercanías ferroviarias. (Xunta, 2018b; Xunta, 2019). Por lo contrario, se detalla en profundidad los avances y la transformación en la gestión y planificación del autobús supralocal. Entre las acciones más destacadas por parte de la CIM ha sido la elaboración en el 2017 del *Plan de Accesibilidade do Transporte Interurbano ao centro urbano de A Coruña*²⁰⁶ (Xunta, 2017). Como su nombre indica, se trata de un documento estratégico que pretende mejorar la competitividad de las diferentes líneas de autobús bajo competencia autonómica que acceden al centro urbano de la ciudad herculina.

Pese a la voluntad por mejorar el sistema de transporte colectivo metropolitano, solamente se realiza de manera sectorial, sin hacer mención a las posibilidades que puede originar la complementariedad con el ferrocarril. Al mismo tiempo, este documento autonómico no hace hincapié en la necesidad de viales de tránsito rápido o específicos para la circulación de los autobuses. Se trata únicamente de una reestructuración de los principales itinerarios, así como una ordenación de las paradas para pasajeros. Simultáneamente, también es destacable que de las 7 principales ciudades de la comunidad, solamente se haya elaborado un documento de estas características para una única área urbana.

205 Xunta de Galicia, 08-01-2022

206 Traducción al castellano: Plan de Accesibilidad del Transporte Interurbano al centro urbano de A Coruña.

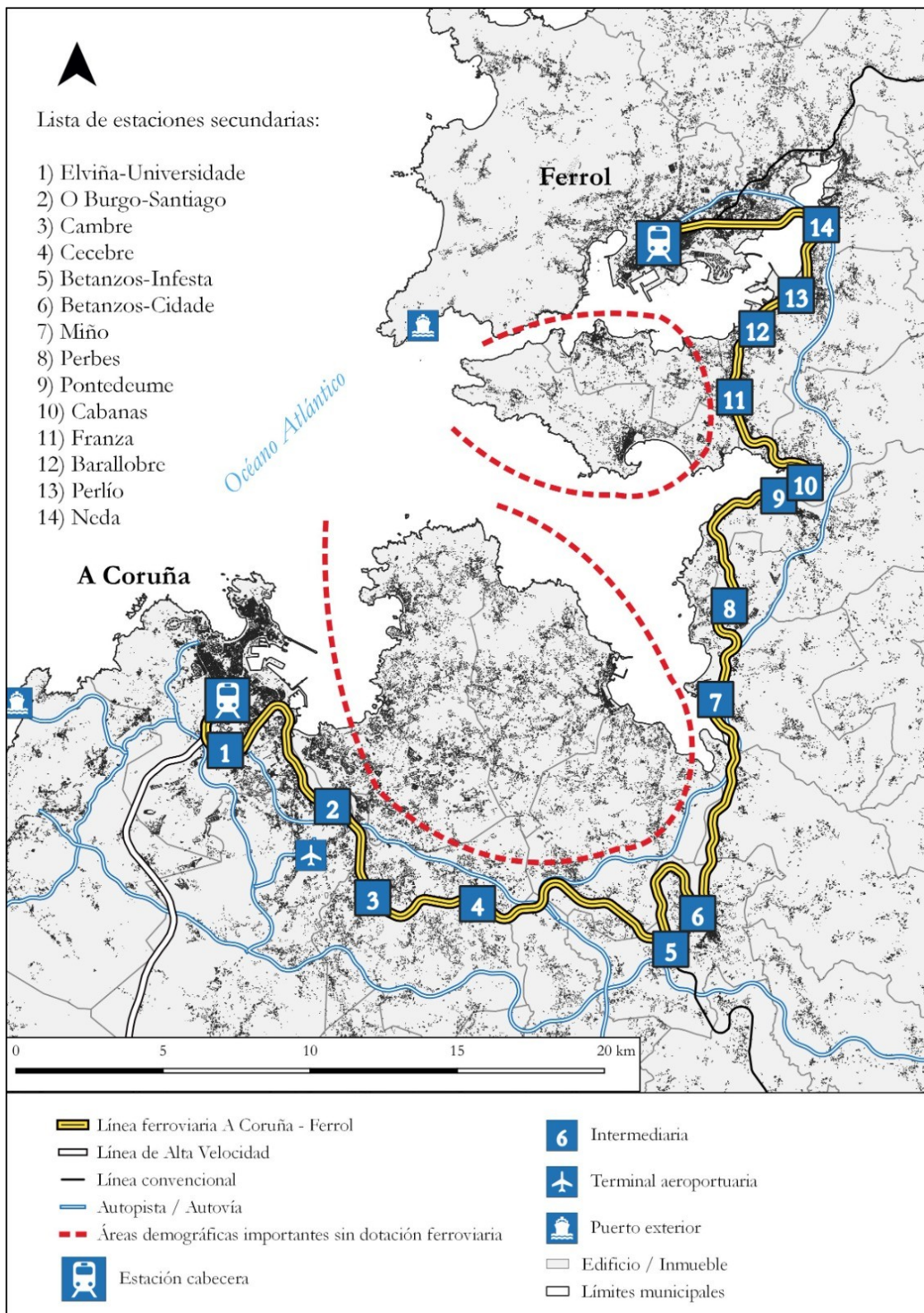


Figura 103 – Red Ferroviaria en la Región Urbana de A Coruña-Ferrol.

Elaboración propia. Fuente de información: IGN

En la figura anterior (ver figura 103), se puede comprobar la conexión ferroviaria en la Región Urbana del Golfo Artabro, concretamente entre las ciudades de A Coruña y Ferrol. Como se visualiza, existe un importante potencial para el desarrollo de los servicios metropolitanos de ferrocarril en esta área. Sin embargo, también es necesario reconocer algunas deficiencias impuestas por el crecimiento urbanístico a partir de la década de los 1980. En primer lugar, al este de la ciudad de A Coruña, se encuentran los ayuntamientos de Oleiros y Sada. Pese a sus destacadas cifras de población, la línea ferroviaria no atraviesa esta península. Igualmente, el ayuntamiento de Arteixo, al oeste de la ciudad herculina, así como otros de la área de influencia más directa como Laracha, no son servidos por el ferrocarril. Esto también acontece en las proximidades de Ferrol. En la orilla opuesta de su ría, los ayuntamientos de Ares y Mugardos tampoco tienen acceso al ferrocarril.

No obstante, estas deficiencias se podrían solucionar mediante la construcción de aparcamientos disuasorios en las proximidades de las diferentes estaciones y/o apeaderos. Así como el establecimiento de rutas de autobuses coordinadas con estas. A pesar de este teórico planteamiento, los esfuerzos de ambas administraciones (Xunta y Estado) deben de ser en conjunto. Ya que de poco serviría llevar a cabo una actuación, si no existe una respuesta positiva por la otra parte. Por ejemplo, la construcción de amplios espacios de estacionamiento, tanto por la Xunta como por los ayuntamientos, si después, el número diarios de servicios ferroviarios entre A Coruña y Ferrol sigue siendo menor a 5 por sentido.

CONCLUSIONES

Después de los diferentes apartados donde se ha evaluado y analizado la evolución de la gobernanza ferroviaria en Galicia durante las últimas décadas, así como un apartado dedicado a las principales consecuencias en la actualidad, se dará paso a continuación a las conclusiones de la presente investigación. Como se ha explicado en el apartado de los objetivos y hipótesis principal, donde queríamos demostrar que existe una mala gobernanza del ferrocarril. Se ha llegado al punto donde se puede decir que nuestra hipótesis ha sido positiva y consigo, se ha cumplido el principal objetivo. Ante esto, desarrollaremos los principales puntos que definen estos hechos.

En primer lugar, se puede constatar la ausencia de diálogo entre las diferentes administraciones públicas en la planificación y gestión de los diferentes elementos del transporte colectivo. Pese a las diversas menciones al diálogo y puesta en marcha de medidas comunes en sucesivos documentos estratégicos, tanto la Xunta de Galicia como el Ministerio responsable de los transportes, aún no han establecido dicha comunicación. En algunos casos, pese a formalizarse el inicio de un teórico acuerdo en el 2015, con el objetivo de coordinar el ferrocarril de media distancia con las lanzaderas de las terminales aeroportuarias, varios años después se continúa sin avances en estas acciones.

La ausencia de coordinación puede ser derivada por diferentes factores, como la falta de voluntad por ambos entes involucrados, el empleo de los transportes como arma política o la carencia de un organismo de diálogo permanente. En relación con esta última cuestión, hay que destacar que solamente se realizan de manera puntual ciertos eventos semejantes a seminarios o foros de diálogos, y en la práctica mayoría, promovidos por actores externos a la administración (universidades, empresarios, plataformas cívicas). El más reciente, se llevó a cabo en enero del 2022, varias semanas después de la inauguración de los nuevos servicios de alta velocidad entre Ourense y Madrid. Este último fue promovido por la Xunta de Galicia y se centró en los beneficios socio-económicos de la nueva infraestructura, así como una crítica a las actuaciones que restan por realizarse. Simultáneamente, se anunció la creación de un comité de expertos que deberá de elaborar una estrategia para obtener el máximo aprovechamiento del nuevo tren. No obstante, varios meses después aún no hay noticias públicas sobre la conformación de dicho equipo profesional de asesoramiento. Del mismo modo, estos eventos se caracterizan por ser *quasi-privados*, donde la ausencia de publicidad, no fomenta la participación y asistencia del público general. Además, en otras ocasiones, es necesaria efectuar un pago de matrícula. Una acción que puede disuadir a potenciales asistentes.

Esta última propuesta de la Xunta vuelve a demostrar la falta de planificación y visión que existe en Galicia con respecto al ferrocarril, en este caso, la llegada de la alta velocidad. La elaboración de diferentes estrategias y medidas de acompañamiento, especialmente económicas, debería haberse llevado a cabo con anterioridad a la entrada en servicio del nuevo tren. De manera semejante, la finalización de las principales estaciones intermodales aún no ha concluido en la actualidad (verano 2022). La cronología de la construcción de estas estaba más influenciada por el inicio de la alta velocidad desde la Meseta que con los servicios de transporte a escala metropolitana o autonómica. No obstante, como ya se ha comprobado anteriormente, gran parte de las actuaciones en la red ferroviaria interna de Galicia se había finalizado bastante antes.

La falta de diálogo entre ambas administraciones tiene como principal consecuencia que cada uno de los gestores planifique en base a sus competencias directas y con independencia de los demás actores. Incluso, llegando a casos de competencia y solapamiento de la oferta, pese a tratarse de concesiones financiadas con fondos públicos. Del mismo modo, la promoción y publicidad del transporte colectivo se realiza por separado. Como se ha analizado, la *Consellería de Mobilidade* de la Xunta de Galicia ha abierto un portal informativo con el fin de posibilitar la información y cuestiones relacionadas con el autobús. No obstante, en ningún momento se hace mención al ferrocarril de media distancia. Por el contrario, desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no existe ningún portal que recoja todas las referencias de los diferentes sistemas de transporte colectivo. En una situación de emergencia climática y con un aumento de los precios de los combustibles, parece contradictorio apelar al uso del transporte colectivo cuando no hay muestras de una mayor voluntad en una gestión compartida.

Esta ausencia de diálogo no solo se puede advertir en la planificación de políticas de movilidad, también en lo relativo a la ordenación territorial en su mayor sentido transversal. A pesar de la importancia del ferrocarril expuesta en el principal documento estratégico a escala autonómica y en vigencia actualmente, las Directrices de Ordenación del Territorio. El hecho de que la gestión de este medio de transporte se encuentre bajo competencia estatal, provoca que desde la Xunta de Galicia no se tenga en cuenta para la toma de medidas relacionadas con la planificación territorial y urbanística. Especialmente, en las dos regiones urbanas, donde como ya se ha analizado, no existe ningún organismo supralocal. Como consecuencia, se ha substituido el ferrocarril de carácter metropolitano por el autobús. Además, hacia los próximos años, parece que se renuncia definitivamente a potenciar el ferrocarril en estos dos espacios urbanos. Igualmente, cabe destacar que la administración autonómica tampoco ha reclamado con el mismo entusiasmo la dotación de esta tipología ferroviaria. Como sí hizo con el tren de alta velocidad.

La ausencia de diálogo o la muestra de una mayor voluntad deriva al mismo tiempo en otra de las deficiencias actuales de la gobernanza en Galicia, la utilización del transporte como arma política. Pese a no disponer de competencias directas en la red ferroviaria, la Xunta de Galicia ha tenido un papel reivindicativo importante con el fin de conseguir actuaciones de calado en la red interna, y posteriormente, en la conexión con el exterior mediante la alta velocidad. Sin embargo, estas demandas no han sido constantes en el tiempo y dependen en gran medida de las diferencias de colores políticos que se puedan producir entre las sedes gubernamentales de Santiago y Madrid.

Tal y como se ha constatado, las relaciones entre la Xunta y el Gobierno Central han estado caracterizadas por períodos de mayor entendimiento y otros de cierta tensión, con continuas acusaciones, especialmente desde el ente gallego. Esto se ha producido durante la primera mitad de la década de los 1990 a partir de la presentación del PDI de 1993. Igualmente, ya en el siglo XXI, con el acceso de Alberto N. Feijóo a la presidencia de la Xunta se retoman las quejas institucionales por el lento avance de las obras de alta velocidad, sobre todo, con la marcha de Mariano Rajoy en el 2018. No obstante, cabe destacar simultáneamente, que pese a las divergencias partidistas, en algunas ocasiones se han materializado acuerdos. El mejor ejemplo tuvo lugar con José Blanco en el Ministerio de Fomento y la firma del Pacto do Obradoiro en el 2009.

Asimismo, es necesario reconocer que el origen gallego de esta última personalidad política, al igual que su sucesora en el cargo, Ana Pastor, fue clave para el avance de las obras de la línea de alta velocidad. Especialmente, en un ciclo económico de austeridad y con continuos recortes en campos importantes del bienestar social. Es así como también, hay que resaltar que la procedencia de los principales cargos políticos ha influenciado en la planificación ferroviaria, tanto de Galicia como de España en general. De hecho, la primera línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla responde también a la procedencia de parte de los cargos del Gobierno Central de aquel momento, casos del presidente, Felipe González, y de su vicepresidente, Alfonso Guerra.

El empleo del ferrocarril con el fin de obtener un rédito político es un hecho que también se ha comprobado con las numerosas promesas políticas realizadas a lo largo de las últimas décadas. Entre las más destacadas y que finalmente no se han materializado en hechos, se puede citar la dotación del nuevo acceso a la ciudad de Lugo desde Ourense, durante la campaña de las elecciones autonómicas del 2009, un compromiso electoral expuesto por el entonces candidato y posteriormente presidente de la Xunta, Alberto N. Feijóo. De manera semejante, se pueden añadir los nuevos ejes propuestos en el Plan Galicia del 2003, como A Coruña-Lugo o la nueva vía férrea Transcantábrica. También debemos mencionar la supuesta compensación a la ciudad de Monforte de Lemos mediante la construcción de un espacio logístico especializado en el tráfico de mercancías, después de que se escogiera la salida hacia la Meseta por el sur (Ourense-Zamora).

En una coyuntura muy parecida a esta última cuestión, se pueden identificar los cambios de discursos en función de la situación política temporal de las principales formaciones, dependiendo si se encuentran en la oposición o realizando funciones gubernamentales, los partidos políticos muestran una opinión y/o discurso diferente con el ferrocarril. Del mismo modo, estas diferencias se pueden advertir simultáneamente entre la postura a nivel estatal en el Congreso de los Diputados y la relativa en el Parlamento de Galicia, un hecho que dificulta la toma de decisiones consensuadas.

La mudanza de las reivindicaciones también puede derivar del puesto político en la que se encuentre el actor. En este caso, uno de los más conocidos es el ejemplo de Abel Caballero. Mientras que a finales de la década de los 1980, en su función como ministro de Transportes defendía unas medidas más cautelosas y limitadoras en cuanto a las inversiones ferroviarias en Galicia. Este discurso mudó por completo con su llegada a la alcaldía de la ciudad de Vigo. En este caso, como ya se ha mostrado, su gran anhelo es la constitución de una nueva línea directa con Ourense que permita reducir los tiempos de desplazamiento hacia la Meseta. Gracias al *derecho* que otorgó el exministro Álvarez Cascos en el 2000 a las principales ciudades de España, Abel Caballero suele emplear este déficit ferroviaria como proclama localista.

El predominio del localismo político de las dos principales ciudades de Galicia también se beneficia de la ausencia de un modelo ferroviario propuesto por la Xunta de Galicia. A excepción de las reivindicaciones para la finalización del Eje Atlántico y la nueva conexión con la Meseta, la administración autonómica no ha mostrado en gran medida sus preferencias para el conjunto de la red ferroviaria de la región. Esta es una posición totalmente contraria a la expuesta durante la segunda mitad de la década de los 1990 con Manuel Fraga como presidente autonómico y Xosé Cuíña, de número dos en el gobierno gallego. En este momento, existía una propuesta elaborada

por la Xunta de Galicia con el fin de conseguir una mayor competitividad del ferrocarril interno, e igualmente, una cohesión territorial.

Sin embargo, con el inicio de la alta velocidad, se asumió por parte de la clase política y la sociedad civil, que esta era la única vía de modernización posible para la red ferroviaria. Al mismo tiempo, a pesar de tímidas muestras de voluntad durante el bipartito (2005-2009) o los primeros meses de Agustín Hernández en su cargo de *conselleiro*, la Xunta no ha vuela a disponer de un modelo ferroviario. Esta ausencia provoca que sea la propuesta por el Ministerio, la única que se materialice en la región.

Simultáneamente, la posición actual (y de los últimos años) de la Xunta de Galicia con respecto al ferrocarril y su gobernanza es muy propicia para emplearla como estrategia de presión para obtener rédito político en su beneficio. Al no mostrar una intención por entrar en su gestión y planificación de manera directa, todas las deficiencias o problemas, pueden ser achacadas al Gobierno Central. De manera semejante, desde la *Consellería* se sirven de la importante transformación en la renovación de las numerosas concesiones de líneas de autobuses supralocales, bajo competencia autonómica, como buen ejemplo en sus políticas de movilidad y transporte. No obstante, no muestran esta voluntad en traspasar estas medidas al ferrocarril o abrir un nuevo canal de diálogo con el Ministerio con el fin de mejorar sus prestaciones. Será necesario recuperar esta visión en el futuro, especialmente a partir del 2028, cuando se inicie el proceso de liberalización de las concesiones públicas. En este momento, el Ministerio deberá licitar la prestación de los servicios ferroviarios. Este hecho puede ocasionar de nuevo tensiones con la Xunta de Galicia, principalmente en la línea del Eje Atlántico, debido al alto número de viajeros y su carácter interno.

La propia Xunta de Galicia ya ha manifestado en diferentes ocasiones su negativa a intervenir en el ferrocarril, principalmente por el déficit económico de los servicios contratados con la actual operadora ferroviaria (Renfe-Operadora). De ahí que se pueda comprender su mayor preferencia hacia el autobús por sus menores costes y una mayor capilaridad territorial. Sin embargo, el discurso basado únicamente en los resultados económicos a corto plazo afecta negativamente a la gobernanza del sistema global de transporte colectivo, e igualmente, a la consecuencia de un modelo de desarrollo sostenible.

Del mismo modo, de emplearse principalmente el factor económico en la prestación de los futuros servicios ferroviarios, sin tener en cuenta otras cuestiones, principalmente del ámbito social, las consecuencias pueden derivar en una acentuación de las desigualdades territoriales dentro de Galicia. Aquellas comarcas con menor densidad demográfica, y por lo tanto, con un potencial de usuarios más reducido, puede terminar con una situación de mayor limitación de la oferta ferroviaria. Un hecho que ya se recoge en los hipotéticos proyectos a largo plazo por parte del Gobierno Central. Esta situación contrasta con la mitad occidental de Galicia, especialmente entre las ciudades de A Coruña y Vigo, donde el ferrocarril aspira a convertirse en el principal medio de transporte y en la actualidad se presencia un proceso de creación de una ciudad a saltos en el espacio.

Ante todas las deficiencias existentes en la actualidad en la gobernanza del ferrocarril de Galicia, y que de por sí, afectan al sistema global del transporte colectivo, es necesario actuar no

solo para corregirlas. También es preciso reducir las externalidades negativas por el uso masivo del vehículo privado y la lucha contra el cambio climático. Para finalizar, exponemos una serie de recomendaciones a la luz de los resultados y conclusiones obtenidas con esta tesis doctoral.

-Cumplimiento de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT).

Como ya se ha señalado anteriormente, las DOT son el principal documento relativo a la planificación y ordenación territorial de Galicia. No obstante, durante la investigación se ha comprobado que existe un incumplimiento parcial en sus orientaciones, especialmente en los servicios ferroviarios de las dos regiones urbanas, los cuales deberían de aproximarse a las características propias de las principales áreas urbanas. La importancia de desarrollar un modelo urbano ligado a las políticas de movilidad evitaría que en la actualidad esté en debate la construcción de nuevos viales de altas capacidades en las proximidades de A Coruña y Vigo. Simultáneamente, la promoción indirecta del vehículo privado mediante la dotación de nuevas entradas viarias, se enfrenta a las políticas fomentadas por el Gobierno Central. Estas últimas pretenden el establecimiento en el 2023 de Zonas de Bajas Emisiones, y consigo, la disminución del vehículo privado en los centros de los principales núcleos urbanos.

-Traspaso de competencias relativas a la planificación de los servicios ferroviarios internos de Galicia.

Las experiencias de los procesos de regionalización ferroviaria en Europa han sido en su mayoría positivas. Esto ha permitido recuperar la imagen y calidad del ferrocarril de media distancia o regional. De poseer la *Dirección Xeral de Mobilidade* la facultad para gestionar todo lo relativo a los servicios comerciales de pasajeros, se podría llevar a cabo una estrategia global de movilidad del sistema de transporte colectivo, es decir, el ferrocarril y el autobús supra-local. Así, se supera uno de los principales déficit actuales, la gestión sectorial de cada medio de transporte. Así, se supera uno de los principales déficit actuales, la gestión sectorial de cada medio de transporte. Igualmente, la coordinación de horarios y de tarifas se tornaría más adecuada al encontrarse bajo un mismo ente administrativo.

No obstante, hay que destacar que a finales del 2022 está prevista la presentación de la primera *Estratexia Gaelga de Mobilidade* por parte de la Xunta de Galicia. Sin embargo, pese a la voluntad expuesta por la administración autonómica por el desarrollo de este nuevo documento, desde el exterior, parece que se tratará de un mayor fortalecimiento del autobús en contrapartida del ferrocarril. Desde el 2012, la *Consellería de Mobilidade*, y especialmente, desde la llegada de Ethel Vázquez al cargo de *conselleira* dos años después, la propia Xunta no ha vuelto a manifestarse favorable a una hipotética transferencia de competencias ferroviarias. Incluso, de manera primaria de aquellas relativas a la planificación y gestión de los servicios como Cataluña en la actualidad, donde la financiación de los costes continúa a cargo de la Administración Central.

El traspaso de competencias ferroviarias también permitiría a la Xunta de Galicia disponer de una mayor responsabilidad y decisión propia en los próximos años con el inicio de la liberalización de las concesiones públicas. Como ya se ha citado, el Gobierno Central solamente podrá dictar una única prórroga a partir del 2028 (de duración hasta 2032) del contrato de las obligaciones de servicio público con Renfe-Operadora. A partir de este momento, el nuevo

compromiso tiene que ser acordado mediante una licitación pública. Por el momento se desconoce cómo se concretará, completo para todo el Estado o en diferentes paquetes/contratos. De realizarse mediante esta última vía, existirán servicios totalmente intra-regionales que serán decididos desde el Ministerio. Una acción que puede ocasionar tensiones políticas. Para esto, algunas Comunidades Autónomas ya han mostrado su voluntad para conseguir el traspaso de competencias completo en materia ferroviaria, y asimilarse a Cataluña. El País Vasco, la Comunidad Valenciana y Andalucía se han pronunciado a favor de esta acción durante los últimos dos años.

-Creación de un ente ferroviario propio de la Xunta de Galicia.

Como se ha analizado a lo largo de la presente investigación, la Xunta de Galicia no dispone de un ente o agencia para la explotación del ferrocarril. El establecimiento de un departamento propio permitirá habilitarse de personal cualificado del que no posee en la actualidad. Al mismo tiempo, no sólo se deberá de centrar en la explotación comercial. También tiene que estar abierta a la posibilidad de construir nuevos ejes ferroviarios (Santiago-Lugo; accesos a los aeropuertos) o la dotación del tranvía en las principales ciudades.

-Instauración de una comisión bilateral permanente Xunta de Galicia-Ministerio.

El principal objetivo de esta medida es mantener un canal de diálogo permanente entre los dos principales entes administraciones para la puesta en común de medidas. Igualmente, también es necesaria la participación de Adif como responsable de las infraestructuras ferroviarias. Así, se evitaría la toma de decisiones por separado, ya que son necesarias sinergias comunes. Por ejemplo, la dotación de espacios para el estacionamiento de vehículos privados en las estaciones ferroviarias para que puedan ser destinados a aparcamientos disuasorios. No sólo se debe habilitar el nuevo espacio. También tiene que estar acompañado de una mayor oferta ferroviaria para aumentar su promoción. De manera semejante, la planificación industrial de Galicia debe estar conectada a la red ferroviaria, con el fin de mejorar y aumentar la competitividad del tren de mercancías.

-Maximizar la oportunidad del Corredor Atlántico de mercancías.

Después de la inauguración de los primeros servicios de alta velocidad entre Galicia y la Meseta, las reivindicaciones de la Xunta de Galicia se centraron mayoritariamente hacia el desarrollo del Corredor Atlántico de mercancías. Una vez ampliados sus trazados clasificados como *Red Básica* en el 2019, estos tienen que estar homologados a las exigencias de la Comisión Europea en el 2030. Esto no se trata únicamente de una oportunidad para obtener financiación, y consigo, mejorar tramos de la red ferroviaria convencional de Galicia. También de desarrollo de medidas relativas a la planificación y ordenación territorial. De aumentar la competitividad de las infraestructuras ferroviarias, así como las conexiones con los principales puertos marítimos, no existe ningún inconveniente para el avance de las dos principales áreas logísticas del interior de Galicia, PLISAN (As Neves-Salvaterra) y el Puerto Seco de Monforte de Lemos.

Al mejorar las prestaciones del ferrocarril de mercancías y el desarrollo de las áreas interiores, se aumenta la competitividad de los puertos marítimos. Por lo tanto, Galicia podría desarrollar su potencial como una de las principales puertas de entrada al continente europeo.

- Cooperación en la Euroregión Galicia-Norte de Portugal.

La mejora de las relaciones mediante transporte colectivo es una de las principales claves para intensificar las relaciones entre Galicia y el Norte de Portugal. En este caso, el ferrocarril juega un papel estratégico. No solamente en el futuro trazado de alta velocidad entre Vigo y Porto, también en la actual línea convencional. Como ya se ha analizado anteriormente, la área de influencia de la ciudad de Vigo incluye actualmente varios de los *concelhos* portugueses del distrito de Viana do Castelo. Por lo tanto, en un hipotético establecimiento de los servicios ferroviarios de carácter metropolitano en el sur de Galicia, estos también deberían incluir los principales núcleos urbanos de la frontera. Simultáneamente, del mismo modo que se recomienda una mayor coordinación entre diferentes medios de transporte para la totalidad de Galicia, esta también debería de analizarse su viabilidad para el espacio trans-fronterizo, o incluso, para la totalidad de la Euroregión.

Igualmente, la construcción de la nueva línea de alta velocidad entre Vigo y Porto, abre la oportunidad a una mayor coordinación en el sistema aeroportuario en el cuadrante noroeste. El motivo viene porque desde el Gobierno de Portugal se ha manifestado en varias ocasiones que el futuro proyecto tendrá una conexión directa con el aeropuerto de Sa Carneiro (Porto).

Por último, ya como culminación de la presente tesis doctoral, realizaremos una breve conclusión. A través de esta investigación, hemos verificado las hipótesis iniciales. De tal manera, que se ha comprobado que la gobernanza ferroviaria, así como del sistema total del transporte colectivo en Galicia, tiene un amplio margen de mejora. Por lo tanto, en primer lugar, es conveniente continuar investigando sobre esta cuestión. Especialmente, en un contexto en el que existen una diversidad de actores sociales (liberalización de los transportes, nuevos entes administrativos), así como una emergencia climática, donde es prioritario la reducción del uso del vehículo privado. Igualmente, es necesario efectuar un seguimiento con el objetivo de mejorar la situación. En la actualidad, en Galicia estamos ante una fase inicial y con importantes atrasos en comparación con otros territorios. Un hecho que tiene consecuencias muy relevantes, especialmente en un sistema de movilidad débil, tanto para los desplazamientos diarios como ocasionales. A pesar de la llegada de la Alta Velocidad, la ausencia de una gobernanza transversal, implica un déficit de oportunidades que afecta tanto a la vertebración en las principales áreas urbanas como en la totalidad de Galicia.

BIBLIOGRAFÍA

Artículos y libros de carácter académico:

- Andrés Sarasa, J.L. (1995). Diálogo entre ferrocarril y modelo territorial en la Región de Murcia. *Papeles de Geografía*, (21), 5-18.
- Albalade, D. y Bel, G. (2011). Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España. *Revista de Economía Aplicada*, XIX (55), 171-190
- Alcaide González, R. (1999). El ferrocarril en España (1829-1844). Las primeras concesiones, el marco legal y la presencia de la geografía en las memorias de los anteproyectos de construcción de las líneas férreas. *Biblio 3W. Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, (190) <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-190.htm>
- Aldrey Vázquez, J. A. (2006). *A poboación galega, 1900-2005. Cambio demográfico e implicacións territoriais* Ir Indo.
- Aldrey Vázquez, J. A., Pazos Otón, M., Rodríguez González, R., y Vicente Díaz, J. (2010). Caracterización de las áreas urbanas gallegas en función de los flujos de movilidad obligada. *Cuadernos de geografía*, (88), 199-214. <https://ojs.uv.es/index.php/CGUV/article/view/14263/13123>
- Aldrey Vázquez, J.A. y del Río Franqueira, D. (2014). Crónica de un envejecimiento anunciado: Galicia 2015-2030. En López, A., (Ed.) *Cambio demográfico y socio territorial en un contexto de crisis: XIV Congreso Nacional de la Población* (69-82). Grupo de Población de la Asociación de Geógrafos Españoles. <http://envejecimiento.csic.es/documentos/documentos/agepoblacion-congresossevilla-02-2015.pdf>
- Alegria, M. F. (1990). *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*. Centro de Estudos Geográficos.
- Alonso Logroño, M. P. y Lois González, R. C. (1997). Proceso de industrialización y organización del espacio en un territorio periférico: Galicia. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (24). 147-168
- Alonso Logroño, M. P. y Pazos Otón, M. (2010). La llegada de la alta velocidad ferroviaria a Galicia: una nueva oportunidad de desarrollo. En, *Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografía – 6 a 9 de outubro 2010, Porto: Faculdade de Letras (Universidade do Porto)*
- Álvarez Tranche, C. (1996). El ferrocarril en el noroeste de España. En M. D. Rodríguez Bugarín y Nardiz Ortiz, C. (Ed.), *El ferrocarril en el noroeste de España*. (81-145). Servizo de Publicacións – Universidade de A Coruña.
- Álvarez, X. C., Caride, M. J. y González, X. M. (2003). Análisis coste-beneficio de la conexión Galicia-Madrid con un servicio ferroviario de Alta Velocidad. *Documentos de traballo do Departamento de Economía Aplicada*, (13). Universidade de Vigo.

- Álvarez, X. C., Caride, M. J. y González, X. M. (2003b). Demanda de transporte. Efectos del cambio en la oferta ferroviaria del corredor Galicia-Madrid *Documentos de trabajo do Departamento de Economía Aplicada*, (12). Universidade de Vigo.
- Alvarez-Palau, E.J. (2016). Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo. *Biblio 3W. Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21 (1169). <https://doi.org/10.1344/b3w.0.2016.26358>
- Aja Fernández, E. (1999). *El estado autonómico, federalismo y hechos diferenciales*. Alianza.
- Aparicio Mourelo, A. (2010). El confuso papel del ferrocarril en el sistema de transporte español. *Revista de obras públicas*. (3514), 7-20.
- Artola Gallego, M. (Ed.) (1978). *Los Ferrocarriles en España: 1844-1943*. Servicio de Estudios del Banco de España.
- Audikana Arriola, A. (2015a). La fin d'une époque? La controverse autour du projet de ligne à grande vitesse au pays basque. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*. (40), 13-25 <https://doi.org/10.4000/soe.2123>
- Audikana Arriola, A. (2015b). L'Europe fait la grande vitesse, la grande vitesse fait l'Europe: l'influence européenne sur le développement de la grande vitesse espagnole. *Revue Géographique de l'Est*, 55 (3-4) <https://doi.org/10.4000/rge.5533>
- Barone, S. (2008). Régionalisation des transports collectifs: la fabrication d'une réforme "consensuelle". *Sociologie du travail*, 50 (4), 471-488. <https://doi.org/10.4000/sdt.19844>
- Barreiro Gil, M.J. (2001). O atraso económico e o sistema de transporte terrestre na Galicia do século XIX. *Revista Galega de Economía*, 10 (1), 63-82.
- Barreiro Gil, M.J. (2009). O despegue industrial do sistema de transporte terrestre en España, 1940-1975. *Revista Galega de Economía*, 18 (1), 119-138.
- Barreiro Quintáns, D., López Rodríguez, R. y Lois González, R. C. (2019). Las villas gallegas, concepto y realidad. *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, 39 (3), 331-352. <https://doi.org/10.17811/er.3.2019.331-352>
- Bavoux, J. J., Beaucire, F., Chapelon, L. y Zembri, P. (2005). *Géographie des transports*. Armand Colin.
- Bel, G. (2010b). La racionalización de las infraestructuras de transporte en España. *Cuadernos económicos de ICE*, (80). 211-228.
- Bellet Sanfeliu, C. (2010). Nuevas tecnologías de transporte y metropolización discontinua del territorio: el tren de alta velocidad en Segovia. *ACE. Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 4 (12), 27-41. <https://doi.org/10.5821/ace.v4i12.2484>
- Bellet Sanfeliu, C. (2013). Transporte y desarrollo territorio. El estudio de los efectos asociados a la implantación del alta velocidad ferroviaria a través del caso español. *Revista Transporte y Territorio*, (8), 117-137. <https://doi.org/10.34096/rtt.i8.296>
- Bellet Sanfeliu, C. (2016). Peripheral High-Speed Rail stations in Spain. *The Open Transportation Journal*, 10, 45-56. <https://doi.org/10.2174/1874447801610010045>

- Bellet Sanfeliu, C., Alonso Logroño, M. P., y Gutiérrez, A., (2012) The High-Speed-Train in the Spanish cities: urban integration and strategies for socioeconomic dynamisation. En, de Ureña, J. M. (Ed.). *Territorial implications of high speed rail: A Spanish perspective* (163-196) Routledge
- Betancor, O. y Llobet, G. (2015). *Contabilidad financiera y social de la Alta Velocidad en España*. FEDEA. <https://documentos.fedea.net/pubs/eee/eee2015-08.pdf>
- Bertolini, L. y Spit, T. (1998). *Cities on Rail. The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203980439>
- Beyer, A. (2015). La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale?. *L'information géographique*, 79, 8-22. <https://doi.org/10.3917/lig.791.0008>
- Boira Maiquez, J. V. (2007). El Eje Mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006). *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*. 44, 44-57 <https://raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/103944>
- Boira Maiquez, J.V. (2017). Política de infraestructuras en España: un modelo a revisar. *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*. 49 (191), 27-43 <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76525>
- Bravo, E. (1891). *Legislación de ferrocarriles*. Establecimiento Tipográfico de Pedro Núñez. Reproducción digital disponible en https://sirio.ua.es/libros/BEconomicas/legislacion_ferrocarriles/index.htm
- Cambó y Batlle, F. (Ed.) (1918). *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. (Vol. 1) Ministerio de Fomento.
- Campos, J. (2015). La competencia en el ferrocarril: un análisis del nuevo marco institucional en Europa y en España. *Fedea Policy Papers*, (12). <https://documentos.fedea.net/pubs/fpp/2015/12/FPP2015-12.pdf>
- Campos, J., y de Rus, G. (2009). Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the world. *Transport policy*, 16 (1), 0-28. <https://doi:10.1016/j.tranpol.2009.02.008>
- Capel, H. (2007). Ferrocarril, territorio y ciudades. *Biblio 3w, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII (717). <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>
- Caride Estévez M. J. (2001). Análisis de bienestar ante mejoras en el transporte ferroviario: el corredor Galicia-Madrid. En *VIII Encuentro de Economía Pública: Cáceres. 8 y 9 de febrero de 2001* (30)
- Caride Estévez M. J. (2002). *Intermodalidad y demanda de transporte: aplicación al nuevo acceso ferroviario Galicia-Madrid* [Tesis doctoral – Universidade de Santiago de Compostela]
- Caride, Estévez M.J. y Pérez Touriño, E. (1999). La política de infraestructuras viarias. *Economistas*, 17 (80), 409-416.

- Caride Estévez, M. J. y Pis Sánchez, E. (2000). Presente e futuro das infraestructuras de transportes en Galicia. *Revista Galega de Economía*, 9 (1), 315-330.
- Caride Estévez, M. J., González Martínez, X.M. y Miles, D. (2002). Demanda de transporte en el corredor Galicia-Madrid. En *IX encuentro de economía pública, hacienda y medio ambiente: [Vigo]. 7 y 8 de febrero de 2002* (p. 87).
- Caride Estévez, M. J. y González Martínez, X. M. (2004). Análisis de la movilidad de pasajeros en el corredor noroeste. *Revista Galega de Economía*, 13 (1-2), 41-60.
- Casellas, A., Bellet Sanfeliu C., y Alonso Logroño, M. P. (2011). Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad. *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, (84). 159-172.
<https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/9641>
- Colomer I Ferrándiz, J. (1996). El ferrocarril en el sistema de transportes: aspectos económicos y sociales. En Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.) *El ferrocarril en el noroeste de España*. (31-53). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Coronado, J.M. (2006). Redes regionales de Alta Velocidad en España. En, Ribalaygua, C., *Cuadernos de Ingeniería y Territorio. Alta Velocidad y Territorio (Actas de la I Jornada Europea celebrada en Ciudad el 23 de marzo de 2006)* 61 – 73
- Cruz Villalón, J. (2017). La política ferroviaria en España. Balance de su planificación y ejecución de los últimos treinta años. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (74).
<https://doi.org/10.21138/bage.2457>
- Dalda Escudero, J.L. (2009). Galicia ¿Ciudad difusa? Las grandes ciudades gallegas. En Rodríguez, F. (Ed.), *Áreas metropolitanas de España. La nueva forma de la ciudad* (19-42). Universidad de Oviedo – Servicio de Publicaciones.
- Desmaris, C. (2004). La régionalisation ferroviaire: architecture conventionnelle et modes de gouvernance. *Transports*, 424, 104-115
- Desmaris, C. (2014). La régionalisation ferroviaire en Suisse: la performance sans la compétition. Un exemple pour la France?. *Politiques et management public*, 31(2), 169 – 191.
<http://journals.openedition.org/pmp/7028>
- Díaz Fernández, J.A. (1999). La articulación territorial de Galicia con el resto del Estado. Aportaciones de la conectividad al desarrollo regional. *Polígonos: Revista de geografía*. (9). 97-116. <http://dx.doi.org/10.18002/pol.v0i9.576>
- Díaz Fernández, J. A. (2002). *Aproximación a la política del transporte ferroviario en Galicia: su contribución al desarrollo regional*. Diputación Provincial de Pontevedra – Servicio de Publicaciones.
- Díaz Fernández, J.A. (2004). Las infraestructuras de transportes y comunicaciones como agentes del desarrollo económico regional de Galicia. En Díaz Fernández, J. A. y Lois González, R. C. (Ed.). *Las infraestructuras de comunicaciones y transportes en el desarrollo territorial de Galicia* (183-276). Diputación Provincial de Pontevedra – Servicio de Publicaciones.

- Díaz Fernández, J. A. (2007). *El sistema de transportes y comunicaciones terrestres en el desarrollo regional de Galicia* [Tesis doctoral – Universidade de Santiago de Compostela] Minerva.
<http://hdl.handle.net/10347/2372>
- Díaz Fernández, J.A. (2019). El esfuerzo inversor en materia de infraestructuras viarias a Galicia en el antecedente a la transición al Estado de las autonomías. En Prada, J. y Rodríguez, D. (Ed.). *Indivisa manent: estudos en homenaxe a Jesús de Juana (739-778)*. Editorial Galaxia.
- Díaz Fernández, J. A. (2020). La crisis del transporte ferroviario de mercancías en Galicia: Una potencialidad no aprovechada en la cadena intermodal del transporte. 1970 – 2010. *Minius: Revista do Departamento de Historia, Arte e Xeografía*, (25), 59 – 104.
<https://doi.org/10.35869/mns.v0i25.3311>
- Dobruszkes, F. (2011). High-speed rail and air transport competition in Western Europe: A supply-oriented perspective. *Transport policy*, 18 (6), 870-879.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.06.002>
- Doval Adán, A. (2009). La articulación comarcal y territorial de Galicia a principios del siglo XXI. *Minius*. (17), 81-118.
<http://revistas.webs.uvigo.es/index.php/mns/article/view/3164/2953>
- Facchinetti-Mannone, V. (2005). Efectos espaciales de las estaciones del TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequeñas. *Ingeniería y Territorio*, (70), 22-27.
- Falagán Mota, J., Carlos Villamarín, P. y Lorenzo Alonso, P. (2013). Movilidad transfronteriza de trabajadores entre Galicia y el norte de Portugal. *Contabilidad y Negocios: Revista del Departamento Académico de Ciencias Administrativas*, 8 (15), 77-94.
- Fariña Tojo, J., Pozueta Echavarri, J. y Lamíquiz Daudén, F. J. (2000). *Efectos territoriales de las infraestructuras de transporte de acceso controlado*. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio – UPM
- Fernández Leiceaga, X. y López Iglesias, E. (2000). *Estructura económica de Galicia*. Laiovento.
- Fernández Fernández, M. y Fernández Grela, M. (2003). Comparación de estructuras productivas entre regiones transfronterizas: Galicia y la región Norte de Portugal. *Revista Galega de Economía*, 12 (2), 1-23.
- Ferrás Sexto, C. y Lois González, R. C. (1993). Estructura urbana de las áreas metropolitanas gallegas. La estructura urbana de Santiago: ¿un área metropolitana en proceso de formación?. *Papeles de geografía*, (19), 115-124.
<https://revistas.um.es/geografia/article/view/44261>
- Florida, R., Gulden, T. y Mellander, C. (2008). The rise of mega-region. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1 (3), 459-476. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsn018>
- Formigo Couceiro, J. y Aldrey Vázquez, J. A. (1999). Periurbanización y rururbanización en Galicia. En Domínguez Rodríguez, R. (Ed.), *La ciudad. Tamaño y crecimiento: [ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana]* (317-327). Universidad de Málaga.
- Fröidh, O. (2005). Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line. *Journal of transport geography*, 13 (4), 352-361. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.12.006>

- García Raya, J. (2006). Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha. En *IV Congreso Historia Ferroviaria – Málaga 2006*. Consejería de Obras Públicas y Transportes – Junta de Andalucía
- García de la Bandera, Á.L. (2016). *Oportunidades de trasvase de mercancías terrestres por carretera al ferrocarril en España*. [tesis doctoral, Universidad de Sevilla] idUS
<http://hdl.handle.net/11441/39024>
- García Docampo, M. (2015). Dinámica urbana reciente en Galicia. En Lois González, R.C. y Pino Vicente, D. (Ed.), *A Galicia urbana* (45-63). Edicións Xerais de Galicia.
- Garmendia, M., de Ureña, J.M., Ribalaygua, C., Leal, J. y Coronado, J.M. (2008). Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high speed train. *European urban and regional studies*, 15 (3), 249-264.
<https://doi.org/10.1177/0969776408090415>
- Gavira Narváez, A. (2013). Nodos, redes y áreas de influencia ferroviaria en la articulación territorial de la provincia de Sevilla. *Cuadernos Geográficos*. 52 (2), 50-75
<https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v52i2.656>
- Gavira Narváez, A. y Ventura Fernández, J. (2013). Procesos actuales y perspectivas para el transporte ferroviario de viajeros en Andalucía. *Investigaciones Geográficas*. (59), 25-41
<https://doi.org/10.14198/INGEO2013.59.02>
- Gavira Narváez, A. y Ventura Fernández, J. (2017). Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Andalucía. *Cuadernos Geográficos*, 56(2), 283-305.
<https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v56i2.4866>
- Givoni, M. (2006). Development and impact of the modern high-speed train: A review. *Transport reviews*, 26 (5), 593-611. <https://doi.org/10.1080/01441640600589319>
- Givoni, M. y Banister, D. (2012). Speed: the less important element of the High-Speed Train. *Journal of Transport Geography*. 22, 306-307. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.024>
- González Harguindey, J. (Ed.). (2017). *1968-2018, La ciudad de las Rías*. Diputación de A Coruña.
- González Laxe, F.I. (2007). Las autopistas del mar y el sistema portuario gallego. *Papeles de economía española*. (22) 27-38.
- González Laxe, F. I. (2011). La accesibilidad y conectividad portuaria. *Boletín Económico de ICE*. (3011) 35-46.
- González Laxe, F. I. (2020). A política portuaria europea, os novos desafíos da gobernanza. *Revista galega de economía*, 29 (1), 19-35. <https://doi.org/10.15304/rge.29.1.6401>
- González Pérez, J.M. (2015). O proceso recente de urbanización (século XIX-XXI): da cidade compacta da industrialización á cidade difusa da metropolitanización. En Lois González, R.C. y Pino Vicente, D. (Ed.), *A Galicia urbana* (79-99). Edicións Xerais de Galicia.
- González Savignat, M. (2003). Competitividad intermodal del TAV a Galicia. *Informe Comercial Española, ICE: Revista de economía*. (808), 201-215.

- Guichard, F. (1992). *Porto, la ville dans sa région: contribution à l'étude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord* (Vol.2). Fondation Calouste Gulbenkian, Centre culturel portugais.
- Gutiérrez Puebla, J. (1998). Redes, espacio y tiempo. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, (18) 65-86.
- Gusman, I. (2019). Les configurations régionales du Portugal: où se situe le Nord?. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*. (48). 11-23
<https://doi.org/10.4000/soe.5739>
- Gutiérrez Puebla, J. (2001). Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelone-French border. *9* (4). 229-242. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00017-5](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00017-5)
- Gutiérrez Puebla, J. (2004). El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales. *Investigaciones Regionales*, (5) 199-221.
- Gutiérrez Puebla, J. (2013). Transport geography in Spain. *Journal of Transport Geography*, (28), 216-218. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.12.010>
- Gutiérrez Puebla, J., González Aguayo, R., y Gómez Cerdá, G. (1996). The european high-speed train network: predicted effects on accesibility patterns. *Journal of Transport Geography*, (4), 227-238. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(96\)00033-6](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(96)00033-6)
- Gutiérrez Puebla, J., y Urbano, P. (1996). Accesibility in the European Union: the impact of the trans-European road network. *Journal of Transport Geography*. *4* (1). 15-25.
[https://doi.org/10.1016/0966-6923\(95\)00042-9](https://doi.org/10.1016/0966-6923(95)00042-9)
- Hernández Luis, J. A. (2001). Condicionantes del transporte marítimo Península-Canarias en el marco de la Red Europea de Transportes. *Estudios de construcción y transportes*. (92), 79-92.
- Hernández Luis, J. A. (2006). Repercusiones territoriales del transporte marítimo y aéreo en la Isla de la Gomera. *Estudios geográficos*. *67* (260), 79-104
- Hernández Luis, J. A. (2007). Efectos territoriales del actual modelo de transporte terrestre en Canarias. *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*. (154), 657-688.
- Martí Ezpeleta, A., Cabalar Fuentes, M. y Martínez García, E. (2011). Natureza e medioambiente. En Piñeira, M.J. y Santos, X.M. (Ed.), *Xeografía de Galicia* (97-129). Edicións Xerais de Galicia.
- Martí Henneberg, J. (1998). El proyecto de una red integrada de ferrocarriles secundarios en Cataluña. En Capel, H. y Linteau, P.A. (Ed.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado = développement urbain comparé* (133-152). Universitat de Barcelona
- Martí Henneberg, J. (2000). Un balance del tren de alta velocidad en Francia. Enseñanzas para el caso español. *Ería: revista cuatrimestral de geografía*, (52). 131-143.
<https://doi.org/10.17811/er.0.2000.131-143>
- Martí Henneberg, J. (2013). European integration and national models for railway networks (1840-2010). *Journal of Transport Geography*, *26*, 126-138.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.09.004>

- Instituto de Estudos e Desenvolvimento de Galicia (2000). *La Autopista del Atlántico: movilidad, demanda de transporte y localización empresarial*. IDEGA.
- Lara Rubido, L. (1996). Posibilidades del transporte por ferrocarril en los puertos del noroeste de España. En Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.), *El ferrocarril en el noroeste de España*. (205-213). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Libourel, E. (2015). Le rôle ambigu de la grande vitesse ferroviaire dans la gouvernance du corridor méditerranéen espagnol. *Revue Géographique de l'Est*, 55 (3-4).
<https://doi.org/10.4000/rge.5539>
- Libourel, E. (2016). Les découpages territoriaux en Espagne à l'épreuve de l'aménagement du territoire: l'exemple des transports. *EchoGéo*, (35).
<https://doi.org/10.4000/echogeo.14525>
- Libourel, E. (2017). *El corredor mediterráneo: desencuentro político y territorial*. Universitat de València.
- Llevat Vallespinosa, M. (1996). Ejemplo de explotación de débil tráfico: la línea Martorell-Igualda de los FGC. En Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.), *El ferrocarril en el noroeste de España*. (271-289). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Llevat, M. y Llobet, G. (2016). El futuro del ferrocarril de mercancías en España. *Fedea Policy Papers* (25) <https://documentos.fedea.net/pubs/fpp/2016/12/FPP2016-25.pdf>
- Lois González, R. C. (2004). Galice-Portugal: des relations transnationales privilégiées dans la Péninsule Ibérique. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (18), 31-40.
- Lois González, R. C. (2004b). Estructura territorial de Galicia. En Rodríguez González, R. (Ed.), *Os concellos galegos para o século XXI* (vol. I, 101-160). Universidade de Santiago de Compostela.
- Lois González, R. C. y Aldrey Vázquez, J. A. (2010). El problemático recorrido de la ordenación del territorio en Galicia. *Cuadernos Geográficos*, 47, 583-610.
<https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v47i0.620>
- Lois González, R. C. y Piñeira Mantiñán, M.J. (2011). A rede urbana e a rápida urbanización do territorio. En Piñeira Mantiñán, M.J. y Santos Solla, X.M. (Ed.), *Xeografía de Galicia* (157-227). Edicións Xerais de Galicia.
- Lois González, R.C. y Pazos Otón, M. (2015). Logiques urbaines et politiques de transport en Espagne: du consensus au conflit. *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (40). 85-99. <https://doi.org/10.4000/soe.2190>
- Lois González, R.C. y Pazos Otón, M. (2015b). Politiques de transport et d'aménagement du territoire en Espagne: le cas de l'Euroregion Galice-Nord du Portugal. *Géotransports*, (5-6). 73-86. http://geotransports.fr/Revue/n05/pp_73-86_Politiques_transport.pdf
- Lois González, R. C. y Pino Vicente, D. (Ed.). (2015). *A Galicia Urbana*. Edicións Xerais de Galicia.
- López Ramón, F. (1996). Consideraciones jurídicas sobre la función de las Comunidades Autónomas en la ordenación ferroviaria. *Revista de administración pública*, (139), 49-76.

- López González, A. (1999). Sistema urbano y comercio en la comunidad autónoma de Galicia. *Cuadernos Geográficos*, (29), 51-65. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v29i0.1978>
- López Pita, A. (2006). La regionalización de los servicios ferroviarios. Experiencia internacional. *Ingeniería y territorio*. (76), 70-75
- Losada Álvarez, A.F. y Marrana, J. (2006) *Sistema aeroportuario do Eixo Atlántico*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
- Losada, A.F. y de Francisco, J. (2010) O sistema aeroportuario da eurrerxião Galicia-Norte de Portugal. En Domínguez Castro, L. (Ed.) *Estratégia dos transportes do Eixo Atlántico. Vertebrando a Euro-Região Galiza-Norte de Portugal* (241-262) Eixo Atlantico do Noroeste Peninsular.
- Magdalena Anda, J.A. (2016). Red ferroviaria y transportes ferroviarios. Su carácter sistémico y la necesaria coordinación entre Administraciones Territoriales. *Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica*, (5), 56-70. <https://doi.org/10.24965/reala.v0i5.10346>
- Martín Cabo, S. (2015). *La red española de alta velocidad: estructuración, expansión e impactos derivados* [tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid] https://www.tecnica-vialibre.es/documentos/Libros/SergioMartin_Tesis.pdf
- Menendez, J.M., Rivas, A. y Coronado, J.M. (2002). *El AVE en Ciudad Real y Puertollano. Notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio*. Universidad de Castilla-La Mancha
- Menéndez, J. M^a, Rivas, A. y Gallego, M. (2012). Mobility characteristics of Medium-Distance High-Speed Rail Services. En de Ureña Francés, J. M^a. (Ed.), *Territorial implications of high speed rail: A Spanish perspective*, 105-127. Routledge
- Miralles i Guasch, M^a. C. (2002a). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la casualidad al de la dialéctica. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 41, 107-120.
- Miralles i Guasch, M^a. C. (2002b). *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*. Ariel.
- Miralles i Guasch, M^a. C., y Cebollada Frontera, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad: una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. (50), 193-216. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1107>
- Miramontes Carballada, A. (2005). A apoloxía mediática do Plan Galiza: mentiras e realidades. *Abalar: a xeografía galega en construción*. (3), 56-67
- Mogridge, M. J. H., Holden, D. J., Bird, J. y Terzis, G. C. (1987). The dows/thomson paradox and the transportation planning process. *Internacioal Journal of Transport Economics*, 14(3), 283-311
- Morillas Torné, M. (2014). El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, (18), 463-499.
- Nárdiz Ortiz, C. (1991). La formación y transformación de la red viaria en Galicia. *Boletín Académico – Escola Técnica Superior de Arquitectura de Coruña*, (14), 35-48.

- Nárdiz Ortiz, C. (1992). *El territorio y los caminos en Galicia: planos históricos de la red viaria*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Nárdiz Ortiz, C. (1996). Desarrollo histórico de la red ferroviaria del noroeste de España. En Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.), *El ferrocarril en el noroeste de España*. (55-79). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Nárdiz Ortiz, C. (2010). Infraestructuras y modelos futuros de ciudad en las áreas metropolitanas de Galicia. En Rodríguez González, R. (Ed.), *Territorio. Ordenar para competir* (243-250). Netbiblio.
- Nárdiz Ortiz, C. (2015). Da rúa á estrada. As novas vías e o desenvolvemento urbano. En Lois González, R.C. y Pino Vicente, D. (Ed.), *A Galicia urbana* (251-262). Edicións Xerais de Galicia.
- Offner, J.M. (1993). Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, 22 (3), 233-242.
- O'Flanagan, P. (2001). Galicia en el marco geográfico e histórico de la Europa Atlántica. *Xeografía: revista de xeografía, territorio e medio ambiente*, (1), 115-133.
- Ollivier-Trigalo, M. (Ed.). (2007). *Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriales*. Arcueil. Les collections de l'INRETS, n° 55
- Ollivier-Trigal, M. y Barone, S. (2011). The regionalization of rail transport in France. An analysis of the interplay between actors (from the late 1990s through the 2000s). *Transport Policy*, 18(4), 604-612. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.03.001>
- Ollivro, J. (2003). Politiques de transport et polycentrisme: une approche multiscalaire. En Allain, R., Baudelle, G. y Guy, C. (Ed.), *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe* (201-209). Presses Universitaires de Rennes.
- Olmedo Gaya, A.I. (2001). Estudio histórico del ferrocarril desde la perspectiva de sus normas reguladoras. En, *II Congreso de Historia Ferroviaria “Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid” (Aranjuez, 7 a 9 de 2001)*
- Olmedo Gaya, A. I. (2003). Historia legislativa de los ferrocarriles de vía estrecha. En *III Congreso de Historia Ferroviaria – Gijón 2003*
- Otero Enríquez, E. y Gómez Rodríguez, S. (2007). La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (44), 259-277
<https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/617/571>
- Palmeiro Piñeiro, J. L. (2011). Galicia no contexto internacional. En Piñeira Mantiñán, M.J. y Santos Solla, X.M. (Ed.), *Xeografía de Galicia* (429-467). Edicións Xerais de Galicia.
- Palmeiro Piñeiro J. L. y Pazos Otón, M. (2008). La Eurorregión Galicia-norte de Portugal: una aproximación a la movilidad en el contexto ibérico. *Estudios Geográficos*, 69 (264), 215 – 245. <https://doi.org/10.3989/egeo.2008.i264.86>

- Paül, V. (2015). Que espazos rurais nun país urbano? Dúas aproximacións xeográficas ao rural galego. En Lois González, R.C. y Pino Vicente, D. (Ed.), *A Galicia urbana* (693-714). Edicións Xerais de Galicia.
- Pazo Labrador, A.J. y Moragón Arias, M. (2018). El despoblamiento en Galicia: la visualización de la “catastrofe”. *Ager: Revista de estudos sobre despoblación y desarrollo rural*, (24), 123-154 <https://doi.org/10.4422/ager.2018.02>
- Pazos Otón, M. (1999). Efectos territoriales de las autopistas y el tren de alta velocidad: el caso gallego. *Polígonos: Revista de geografía*, (9), 227-239 <http://dx.doi.org/10.18002/pol.v0i9.584>
- Pazos Otón, M. (2002). Diversificación de la oferta de transporte en las áreas metropolitanas gallegas mediante la posible creación de servicios de cercanías ferroviarias. En López, E. y Ares, J. J. (Ed.), *Novos escenarios para a economía galega: Actas do II Congreso de Economía de Galicia* (303-323) Universidade de Santiago de Compostela
- Pazos Otón, M. (2003). Asistencia ó 98th Annual Meeting da Asociación Americana de Xeógrafos. Unha crónica (Los Ángeles, marzo 2002). *Abalar: a xeografía galega en construción*. (1), 32-39.
- Pazos Otón, M. (2003b). *Movilidad de la población en la Galicia occidental: el eje urbano atlántico gallego*. [Tesis doctoral – Universidade de Santiago de Compostela].
- Pazos Otón, M. (2003c). Las infraestructuras de transportes público y la intermodalidad en la movilidad de la población en el eje urbano atlántico gallego. En López Lara, E. (Ed.), *Servicios y transportes en el desarrollo territorial de España* (427-438). Universidad de Sevilla.
- Pazos Otón, M. (2003d). Potencial das cercanías ferroviarias no Golfo Ártabro e nas Rías Baixas: repensar o papel do transporte público en Galiza. *Cerna. Revista galega de ecoloxía e medio ambiente* (40) 23-25.
- Pazos Otón, M. (2009). Galicia: la gobernança de les infraestructures de transport: entre el model desarrollista i la mobilitat sostenible. *Ideas. Revista de temas contemporanis*, (32), 218-240.
- Pazos Otón, M. (2009b). Las políticas de transporte y movilidad en Galicia: una aproximación desde la gobernanza. En Rojo Salgado, A. y Rodríguez González, R. (Ed.), *Ordenación y gobernanza de las áreas urbanas gallegas* (257-290). Netbiblo.
- Pazos Otón, M. (2011). As infraestructuras de transporte e a desequilibrada vertebración de Galicia. En Piñeira Mantiñán, M.J. y Santos Solla, X.M. (Ed.), *Xeografía de Galicia* (131-155). Edicións Xerais de Galicia.
- Pazos Otón, M. (2015). Mobilidade e sistema urbano en Galicia. En Lois González, R.C. y Pino Vicente, D. (Ed.), *A Galicia urbana* (79-99). Edicións Xerais de Galicia.
- Pazos Otón, M. (2019). El modelo de tren de alta velocidad en España: ideología territorial y megalomanía. En Farinós i Dasí, J., Ojeda-Rivera, J.F. y Trillo Santamaria, J.M. (Ed.) *España: Geografías para un Estado posmoderno*. 139-152 Asociación Española de Geografía <http://www.ub.edu/geocrit/estadoposmoderno.pdf>

- Pazos Otón, M. y Alonso Logroño, M. P. (2009). La movilidad laboral diaria: contrastes territoriales en el Eje Atlántico Gallego. *Eria: revista cuatrimestral de geografía*, (78-79), 97-112.
<https://doi.org/10.17811/er.0.2009.97-112>
- Pazos Otón, M., Varela Cornado, M. y Lois González, R. C. (2015). O corredor urbano atlántico de Galicia. Cara unha nova xeografía da mobilidade?. *Revista de Geografía e Ordenamento do Territorio*, 1 (7). 283-300. <http://dx.doi.org/10.17127/got/2015.7.013>
- Pazos Otón, M. y Varela Cornado, M. (2018). Análisis del ferrocarril en un espacio urbano. El Golfo Ártabro (Galicia). En Cebrián Abellán, F. (Ed.). *Ciudades medias y áreas metropolitanas: de la dispersión a la regeneración* (617-632). Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Piñeira Mantiñán, M.J. y Santos Solla, X.M. (Ed.), *Xeografía de Galicia*. Edicións Xerais de Galicia.
- Pires, I. y Nunes, F. (2018). Labour mobility in the Euroregion Galicia-Norte de Portugal: constraints faced by cross-border commuters. *European Planning Studies*, 26 (2), 376-395.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2017.1404968>
- Precedo Ledo, A.J. (1987). *Galicia, estructura del territorio y organización comarcal*. Xunta de Galicia.
- Precedo Ledo, A.J. y Míguez Iglesias, A. (2012). *El sistema metropolitano de Galicia. De las Áreas Metropolitanas a las Regiones Urbanas*. Universidade de Santiago de Compostela.
<https://minerva.usc.es/xmlui/handle/10347/6219>
- Pucci, P. (2014). Oportunidades y problemas de la liberalización de los servicios de ferrocarril en Lombardía. Prácticas de movilidad, servicios de ferrocarril y transformación urbana. *Transporte y Territorio*, (10), 75-97. <https://doi.org/10.34096/rtt.i10.536>
- de la Quadra-Salcedo, T. (1997). El régimen jurídico del transporte por ferrocarril en el ámbito de la distribución de competencias entre estado y comunidades autónomas. En Piñar Mañas, J.L., de Fuentes Bardají, J. y Zapatero Ponte, C. (Ed.), *El futuro del transporte por ferrocarril en España, régimen jurídico* (11-28). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Quidort, M. (2005). La régionalisation ferroviaire en Allemagne. *Transports urbains*, (1), 25-29.
- Revelli, B. (2020). Un effet de structuration des territoires? Le rail comme outil et symbole pour “faire région” en Occitanie. *Flux*, 122 (4), 53-68.
- Riquet, P. (1987). Le plexage de l'espace. *L'espace géographique*, (3), 215-216.
- Rivas Álvarez, A. (2006). *Servicios de alta velocidad en ciudades de tamaño pequeño. Caracterización de la demanda a partir de ocho casos estudiados en la red ferroviaria europea*. [tesis doctoral – Universidad de Castilla-La Mancha]
- Rodrigue, J.P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (V ed.). Routledge
- Rodríguez Bugarín, M. D. (1996). Soluciones para líneas de débil tráfico. En Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.), *El ferrocarril en el noroeste de España*. (239-269). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.

- Rodríguez Bugarín, M. D. (2001). Galicia y el ferrocarril. En Meizoso V. (Ed.), *Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias: Ferrol, curso 2000-2001* (19-88). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Rodríguez Bugarín, M. D. (2005). La red ferroviaria gallega. En Magdalena J.A. (Ed.), *La liberalización del ferrocarril en España. Una aproximación a la Ley 39/2003 del sector ferroviario* (175-195). Editorial Reus.
- Rodríguez Bugarín, M. D. y Pérez Babo A. (Ed.). (2007). *A rede ferroviária na euro-região Galiza-Norte de Portugal*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
- Rodríguez Bugarín, M. D., Novales Ordax, M. y Orro Arcay, A. (2005). Alta velocidad y territorio. Algunas experiencias internacionales. *Ingeniería y Territorio*, (70), 4-11.
- Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.). (1996). *El ferrocarril en el noroeste de España*. Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Rodríguez González, R. (1997). Villa y comarca funcional en Galicia. *Investigaciones Geográficas*, (18) 115-130. <https://doi.org/10.14198/INGEO1997.18.09>
- Rodríguez González, R. (2011). A organización administrativa do territorio. En Piñeira Mantiñán, M.J. y Santos Solla, X.M. (Ed.), *Xeografía de Galicia* (65-95). Edicións Xerais de Galicia.
- Rodríguez González, R. (2015). Pequeñas ciudades: illas urbanas nun océano rural. En Lois González, R.C. y Pino Vicente, D. (Ed.), *A Galicia urbana* (537-551). Edicións Xerais de Galicia.
- Rodríguez Zarracina, I. (1916). *El ferrocarril director de Valladolid a Vigo y las comunicaciones ferroviarias con Galicia: estudio comparativo*. Imprenta Castellana.
https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=10067247
- Rokkan, S. (1999). *State formation, nation-building, and mass politics in Europe: the theory of Stein Rokkan; basen on his collected works*. Clarendon Press
- Romero, J., Brandis, D., Delgado, C., García, J.L., Gómez Moreno, M. L., Olcina, J., Rullan, O., Vera, F. y Vicente, J. (2018). Aproximación a la Geografía del despilfarro en España: balance de las últimas dos décadas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (77), 1-51. <https://doi.org/10.21138/bage.2533>
- De Rus Mendoza, G. y López de Sabando, V. I. (1993). Análisis coste-beneficio del tren de alta velocidad en España. *Revista de Economía Aplicada*, 1(3), 27-48.
- De Rus Mendoza, G., Campos, J. y Nombela, G. (2003). *Economía del transporte*. Antoni Bosch Editor.
- De Rus Mendoza, G. y Román García, C. (2006). Economic evaluation of the high-speed rail Madrid-Barcelona. *Revista de Economía Aplicada*, 14 (42). 35-79.
- Salvador García, J. A. (2002). La red ferroviaria andaluza: infraestructuras y modelo territorial. *Cuadernos Geográficos*, (32), 97-123.

- Sánchez Rivas, G. (2015). *Las infraestructuras y el planeamiento territorial: escenarios para el debate y aplicación a las regiones urbanas gallegas* [tesis doctoral, Universidade de A Coruña]. RUC. <http://hdl.handle.net/2183/16419>
- Santos y Ganges, L. (2002). La gran velocidad ferroviaria en España: ancho de vía y duplo-red. *Polígonos. Revista de Geografía*. (11-12), 137-165. <http://dx.doi.org/10.18002/pol.v0i11-12.524>
- Seguí Pons, J. M., y Martínez Reynés, M. R. (2003). Pluralidad de métodos y renovación conceptual en la geografía de los transportes del siglo XXI. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 7 (133-156). <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/621>
- Seguí Pons, J. M., y Martínez Reynés, M. R. (2004). *Geografía de los transportes*. Universitat Illes Balears.
- Serrano Martínez, J. M. (2000). El ferrocarril de alta velocidad en España, evolución y perspectivas frente al tercer milenio. *Nimbus: revista de climatología, meteorología y paisaje*. (5-6), 125-154.
- Serrano Martínez, J.M. (2012). Transporte de mercancías por ferrocarril en España; agotamiento de un modelo y su necesaria renovación. El difícil futuro. *Boletín de la asociación de geógrafos españoles*, (60) 203-226 <https://doi.org/10.21138/bage.1505>
- Serrano Martínez, J. M., García Marín, R. y Gil Guirado, S. (2010). La política de transporte ferroviario en España. Los corredores de alta velocidad: sus potenciales y limitaciones. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. 14 (331).
- Serrano Martínez, J. M. y García Marín, R. (2017). La construcción de infraestructuras de transporte en España: compleja realidad territorial y devenir incierto. *Finis terra*, 52 (106). <https://doi.org/10.18055/Finis10885>
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38 (2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Souto González, X. M. (1988). *Xeografía humana*. Galaxia
- Tolivar Alas, L. (2005). La distribución competencial en el marco del sector ferroviario. En Magdalena Anda J.A. (Ed.), *La liberalización del ferrocarril en España. Una aproximación a la Ley 39/2003 del sector ferroviario* (175-195). Editorial Reus.
- Torres Luna, M. P. y Lois González, R. C. (1995). Claves para la interpretación del mundo urbano gallego. *Anales de geografía de la Universidad Complutense* (15), 731-740.
- Torres Luna, M. P. y Lois González, R. C. (1995b). Las periferias urbanas de Galicia *Anales de geografía de la Universidad Complutense* (15), 435-444.
- Pagliara, F. Vasallo, J. M. y Román, C. (2012). High-speed rail versus air transportation: Case study of Madrid-Barcelona, Spain. *Transportation Research Record*, 2289 (1), 10-17 <https://doi.org/10.3141/2289-02>
- Pérez Touriño, E. (1992). Las infraestructuras como factor de despegue del desarrollo gallego. En González Laxe, F. (Ed.), *Estructura económica de Galicia*. (429-488). Espasa Calpe.

- Pérez Touriño, E. (1996). La financiación de las infraestructuras de transportes: problemas y perspectivas para el ferrocarril. En Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.), *El ferrocarril en el noroeste de España*. (291-299). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Pérez Touriño, E. (Ed.) (1997). *Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la Autopista del Atlántico*. Civitas.
- Pérez Touriño, E. (Ed.) (1999). *Los efectos económicos de las autovías de Galicia*. Instituto de Estudios Económicos de Galicia – Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- Trillo Santamaria, J.M., Lois González, R.C. y Paül, V. (2015). Ciudades que cruzan la frontera: un análisis crítico del proyecto Eurocidade Chaves-Verín. *Cuadernos Geográficos*, 54 (1), 160-185. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v54i1.2500>
- Troin, J. F. (1995). *Rail et aménagement du territoire: des héritages aux nouveaux défis*. Edisud
- Troin, J.F. (1997). Les gares TGV et le territoire: débat et enjeux. *Annales de géographie*. 106 (593-594). 34-50. <https://doi.org/10.3406/geo.1997.20764>
- Troin, J.F. (2010). Désirs de gares TGV: projets des édiles locaux au “désaménagement” du territoire. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2), 23-34. <https://doi.org/10.4000/belgeo.6647>
- Ullman, E. L. (1949). The railroad pattern of the United States. *Geographical Review*. 39 (2), 242-256. <https://doi.org/10.2307/211047>
- Ullman, E. L. (1953). Human Geography and Area research. *Annals of the Association of American Geographers*. 43 (1), 54-66. <https://doi.org/10.2307/2561083>
- de Ureña Francés, J. M. (Ed.). (2012). *Territorial implications of high speed rail: A Spanish perspective*. Routledge
- de Ureña Francés, J.M., Menéndez, J.M., Guirao, B., Escobedo, F., Rodríguez, F.J., Coronado, J.M., Ribalaygua, C., Rivas, A. y Martínez, A. (2005). Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano. *EURE*, 31 (92), 87-104.
- de Ureña Francés, J.M^a, Ribalaygua, C., Coronado, J.M^a, Escobedo, F. y Garmendía, M. (2006). Situaciones y retos territoriales de la Alta Velocidad Ferroviaria en España. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 38 (148) 397-424.
- de Ureña Francés, J.M., Menerault, P. y Garmendía, M. (2009). The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective. *Cities*, 26 (5), 266-279 <https://doi.org/10.1016/j.cities.2009.07.001>
- de Ureña Francés, J.M^a, Garmendía, M. y Coronado, J.M^a. (2009). Nuevos procesos de metropolización facilitados por la alta velocidad ferroviaria. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, (160), 213-232.
- Varela Cornado, M. (2018). El desigual impacto de las políticas ferroviarias en una región transfronteriza. El caso de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal. *Transporte y Territorio*, (18), 354-371 <https://doi.org/10.34096/rtt.i18.4941>

- Varlet, J. (2021) La desserte ferroviaire des aéroports français: des horizons restreints. *Géotransports* (14) 71-94. <http://geotransports.fr/wp-content/uploads/2021/09/6-pp-71-94-J.Varlet-Desserte-ferroviaire-aerports-francais.pdf>
- Veiga Alonso, X.R. (1999). La utopía ferroviaria de la Galicia decimonónica: la línea Palencia – A Coruña (1858-1883). En Vidal, J., Muñoz, M. y Sanz, J. (Ed.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad* (585-596). Diputación Provincial de Alicante.
- Vickerman, R. (1997). High-speed rail in Europe: experience and issues for future development. *The annals of regional science*, 31 (1), 21-38. <https://doi.org/10.1007/s001680050037>
- Vickerman, R. (2015). High-speed rail and regional development: the case of intermediate stations. *Journal of Transport Geography*, 42, 157-165. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.06.008>
- Villarino Valdivielso, J.E., (2014). ¿Son justificables unas Cercanías de alta velocidad?: El caso gallego. *Vía Libre Técnica e Investigación Ferroviaria*. (7) 145-162.
- Villén Barranco, J. (1996). El transporte regional de pasajeros por ferrocarril en el noroeste de España. En Rodríguez Bugarín, M. D. y Nárdiz Ortiz, C. (Ed.), *El ferrocarril en el noroeste de España*. (173-185). Servizo de Publicacions – Universidade de A Coruña.
- Villén, J. y Lapastora Hernández, C. (1998) El ferrocarril y las Comunidades Autónomas. En Rodríguez Bugarín, M. D. (Ed.), *Ferrovial'98* (629-646). Universidade de A Coruña
- Wolff, J.P. (2005). La politique de régionalisation et de libéralisation ferroviaire en Allemagne, l'exemple de la Basse-Saxe. *Annales de Géographie*, (6) 602-616.
- Wolff, J.P. (2017). La Région Midi-Pyrénées: plus de dix ans de compétence ferroviaire. *Géotransports*, (8) 75-94. <http://geotransports.fr/Revue/n08/pp-75-94.pdf>
- Xia, W. y Zhang, A. (2016). High-speed rail and air transport competition and cooperation: A vertical differentiation approach. *Transportation Research Part B: Methodological*, 94, 456-481. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2016.10.006>
- Zambonino Pulito, M. (2009). La necesidad de profundizar en los mecanismos de coordinación para el ejercicio de las competencias compartidas por razón de la materia. El caso de las infraestructuras del transporte. *Revista Aragonesa de Administración Pública*. (35). 225-264.
- Zembri, P. (2001). La seconde régionalisation des transports ferroviaires en France: causes, enjeux et premiers résultats. *Conférence mondiale sur la recherche en transports (CMRT/WCTR)*, Seul-Corea del Sur.
- Zembri, P. y Libourel, E. (2017). Towards oversized high-speed rail systems? Some lessons from France and Spain. *Transportation research procedia*, 25, 368-385 <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.414>

Obras de estilo ensayista

- Aguilar, J., Abalde, A., Bangueses, M^a., Iglesias, J.R., Lago, J.C. y Vidal, X. (2006). *O ferrocarril Ourense-Vigo: historia, cronoloxía, documentos e conexións*. Edicións do Cumio.
- Audikana Arriola, A. (2019). *TAV: ¿y si el Leviatán fuera una sirena? La politización de la alta velocidad española*. Pamiela.
- Beiras Torrado, X.M. (1972). *O atraso económico de Galicia*. Editorial Galaxia.
- Bel, G. (2010). *España, capital París*. Destino.
- Blanco Casal, A. (2006). *O conflito de intereses no camiño de ferro de Zamora a Ourense*. Deputación de Ourense.
- Boira Maiquez, J. V. (2021). *La Via Augusta del Segle XXI. El Corredor del Mediterrani contra l'Espanya radial*. Editorial Pòrtic.
- Cid Fernández, R. (2005). *Carrilanos. Os túneles dun tempo*. Edicións Xerais de Galicia.
- Díaz Paredes, M. (2002). *El ferrocarril Pontevedra-Marín*. Puerto de Marín.
- Fernández Díaz, X.C. (2006). *El ferrocarril en Galicia. Pasado, presente, futuro*. Ir Indo.
- Fernández Díaz, X.C. (2009). *El ferrocarril en Galicia 2: presente, futuro*. Ir Indo.
- Gómez Martínez, J.A. (1999). *El ferrocarril Ferrol-Gijón*. Trea.
- Muñoz Rubio, M. (Ed.), (2005). *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Monge, M. (2014). *Perdemos o tren. As claves políticas do atraso*. Difusora de Letras, Artes e Ideas.
- Pavón Rodríguez, M. A. (2011). *El ferrocarril en Galicia. Una opción de futuro*. Fundación Luis Tilve.
- Rodríguez González, R. (1999). *De aldeas a cidades: urbanismo e xeografía das vilas galegas*. Ir Indo

Documentos editados por la Xunta de Galicia

- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo – Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente (1979). *Plan Director Territorial de Coordinación de Galicia. Propuestas de Objetivos y Estrategias para Galicia*. Xunta de Galicia-MOPU
- Nebot Beltrán, F. y Sanz Alduán, A. (1989). *Unha perspectiva do ferrocarril en Galicia*. Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas.
- Xunta de Galicia (1998). V. 5. A modernización do ferrocarril: o novo reto das comunicacións. En *Debate sobre o estado da Autonomía 1998*. Xunta de Galicia.
- Xunta de Galicia (1999). V. 6. Plan decenal ferroviario a data de hoxe. En *Debate sobre o estado da Autonomía – 28 setembro 1999*. Xunta de Galicia.

- Xunta de Galicia (2000). V. 1. Modernización integral do ferrocarril en Galicia. En *Debate sobre o estado da Autonomía – 10 outubro 2000*. Xunta de Galicia.
- Xunta de Galicia (2001). *Plan Director de Infraestruturas de Galicia, 2001-2010*. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda.
- Xunta de Galicia (2004). *Documento de Avance das DOT sometido ao procedemento de consultas establecido no apartado 4 do artigo da Lei 10/1995*
https://cmatv.xunta.gal/seccion-tema/c/Desenvolvemento_sostible?content=Direccion_Xeral_Sostibilidade_Paisaxe/Directrices_Ordenacion_Territorio/seccion.html&std=ano-2004.html&sub=Historia_dot/ [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (2009). *Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica 2010-2015 (Plan Move)*. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas.
- Xunta de Galicia (2010). *Plan Estratéxico Galicia 2010-2014. Horizonte 2020*. Consellería de Facenda-Xunta de Galicia.
www.conselleriadefacenda.gal/plan-estratexico/pdfs/plan_estratexico_version_web.pdf
[Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (2011). *Directrices de Ordenación do Territorio*. https://cmatv.xunta.gal/seccion-organizacion/c/CMAOT_Instituto_Estudios_Territorio?content=Direccion_Xeral_Sostibilidade_Paisaxe/Directrices_Ordenacion_Territorio/seccion.html&std=descarga-dot.html [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (2013). *Plan estratéxico del Sistema Aeroportuario de Galicia*.
- Xunta de Galicia (2015). *Plan Estratéxico de Galicia 2015-2020*. Consellería de Facenda-Xunta de Galicia https://www.planestratexico.gal/es_ES/presentacion Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (2017). *Plan de Accesibilidade do Transporte Interurbano ao centro urbano – A Coruña*.
https://infraestructurasemobilidade.xunta.gal/c/document_library/get_file?folderId=1639932&name=DLFE-40748.pdf [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (2018). *Plan de Transporte Público de Galicia – Documento para aprobación*. Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Dirección Xeral de Mobilidade.
<http://descargas.xunta.es/6c0bd08d-1892-4340-a519-21260f1a51cd1624885443595>
[Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (2018b). *Memoria do Plan de seguimento das Directrices de Ordenación Territorial e da sustentabilidade territorial – 2018*. Xunta de Galicia.
https://cmatv.xunta.gal/c/document_library/get_file?folderId=444728&name=DLFE-52649.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (2019). *Memoria do Plan de seguimento das Directrices de Ordenación Territorial e da sustentabilidade territorial – 2019*. Xunta de Galicia.
https://cmatv.xunta.gal/c/document_library/get_file?folderId=444728&name=DLFE-59553.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (2021). *Anexo ao Plan de Transporte Público de Galicia sobre a área de transporte público de Galicia – Documento para aprobación*. Consellería de Infraestruturas e Mobilidade – Dirección Xeral de Mobilidade.
https://infraestruturasemobilidade.xunta.gal/c/document_library/get_file?folderId=1640693&name=DLFE-43295.pdf [Última consulta: 26-06-2022]

Documentos editados por la Administración Central

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1987). *Plan de Transporte Ferroviario*. Centro de publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (1994). *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*

Ministerio de Fomento (2005). Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).
<https://www.mitma.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit> [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2009). *Estrategia española de movilidad sostenible*. https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/290409_eems_definitiva_tcm30-184109.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Fomento (2012). *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024*
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/130944/PITVI20122024.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Comisión Técnico Científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario (2014). *Informe de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario*. Centro de Publicaciones. Secretaría General Técnica. Ministerio de Fomento
<https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/informecomisiontecnicocientificasectorferroviario1.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Fomento (2019). Capítulo 7 – Carreteras. En, *Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento*
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/08trafico_19.pdf
 [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Fomento (2019b). Capítulo 12 – Transporte por ferrocarril. En, *Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento*.
https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/12ferrocarril_19.pdf
 [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (España) y Ministério da Economia (Portugal) (2020), *Observatorio transfronterizo España-Portugal (OTEP)*. (9) www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/observatorio_otep_no_9_esp5.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/ejes/211223_es.movilidad_accesibilidad_ALTA_vf.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Documentos editados por instituciones europeas

Comisión de las Comunidades Europeas (2 de diciembre de 1992). *Comunicación de la Comisión. El curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494&from=ES> [Última consulta: 16-06-2022]

Comisión Europea (1999). *Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*.

https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_es.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Comisión Europea (2001). *Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8d00c481-0011-47bf-b4d6-ef1aef366047/language-es> [Última consulta: 16-06-2022]

Comisión Europea (2005). *Trans-european transport network. TEN-T priority axes and projects 2005*. https://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Comisión Europea (2011). *Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*.

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF> [Última consulta: 16-06-2022]

Comisión Europea (2009). *Libro Verde. RTE-T: Revisión de la política. Hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX:52009DC0044> [Última consulta: 16-06-2022]

Tribunal de Cuentas Europeo (2018). *Informe Especial 19/2018. Red ferroviaria europea de alta velocidad: no un realidad, sino un sistema fragmentado e ineficaz*. www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_ES.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Legislación de la Xunta de Galicia (orden cronológico)

Aprobación polo Pleno do Dictame da Comisión non permanente para a elaboración dun plan ferroviario para Galicia sobre a proposta alternativa dun plan director de infraestructuras ferroviarias para Galicia. *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*, 387, 30 de decemrbo de 1995. <http://www.parlamentodegalicia.es/sitios/web/BibliotecaBoletinsOficiais/B40387.PDF> [Última consulta: 16-06-2022]

Decreto 65/1997, de 20 de febrero, por el que se aprueba definitivamente el mapa comarcal de Galicia. *Diario Oficial de Galicia*, 63, de 3 de abril de 1997. https://www.xunta.gal/dog/Publicados/1997/19970403/Anuncio4D32_es.html [Última consulta: 16-06-2022]

Lei 5/1997, do 22 de xullo, de Administración local de Galicia. *Diario Oficial de Galicia*. Galicia, 5 de agosto de 1997, núm. 149. pp.7539 https://www.xunta.gal/dog/Publicados/1997/19970805/Anuncio960E_gl.html [Última consulta: 16-06-2022]

Lei 4/2012, de 12 de abril, del Área Metropolitana de Galicia. *Diario Oficial de Galicia*. Galicia, 23 de abril de 2012, núm. 77. p. 14692 https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2012/20120423/AnuncioC3B0-180412-0001_es.html [Última consulta: 16-06-2022]

Legislación de la Administración Central (orden cronológico)

Leyes referentes de la red ferroviaria

Ley General de Caminos de Hierro del 3 de junio de 1855. *Gaceta de Madrid*. Madrid. 6 de junio de 1855. núm. 886. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1855/886/A00001-00001.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley referente a los ferrocarriles secundarios. *Gaceta de Madrid*. Madrid. 2 de agosto de 1904. núm. 215. pp. 385-387 <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1904/215/A00385-00387.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley declarando que los ferrocarriles de interés general que por diversas causas no hayan podido ser construidas hasta el presente con arreglo a lo establecido en la Ley de 23 de Noviembre de 1877 y que representan acortamiento de la red principal, y aquellos que hayan de poner en comuniicación los más importantes puertos y las fronteras de España entre sí y con las regiones centrales de la Península, sean comprendidos en un plan que recibirá la denominación de Ferrocarriles complementarios de la red general española. *Gaceta de Madrid*. Madrid. 31 de diciembre de 1912. núm. 366. pp. 1003-1005. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1912/366/A01003-01005.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Aprobación de un Plan preferente de Ferrocarriles de urgente construcción. *Gaceta de Madrid*. Madrid. 6 de marzo de 1926. núm. 65. pp. 1242-1243.
<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1926/065/A01242-01243.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 31 de julio de 1987. núm. 182 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803&p=19870731&tn=1> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 18 de noviembre de 2003. núm. 276. pp. 40532 – 40562 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-20978> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 30 de septiembre de 2015. núm. 234. pp. 88533 – 88634 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-10440> [Última consulta: 16-06-2022]

Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (2021). *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*.
https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/participacion-publica/apl_sostenible_info_publica.pdf [Última consulta: 06-07-2022]

Estatutos de Autonomía

Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 22 de diciembre de 1979, núm., 306,
<https://www.boe.es/buscar/pdf/1979/BOE-A-1979-30177-consolidado.pdf>
[Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía de Cataluña. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 22 de diciembre de 1979, núm., 306.
<https://www.boe.es/boe/dias/1979/12/22/pdfs/A29363-29370.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, de Estatuto de Autonomía para Galicia. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 28 de abril de 1981, núm. 101, pp.
<https://www.boe.es/buscar/pdf/1981/BOE-A-1981-9564-consolidado.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para Andalucía. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 11 de enero de 1982, núm., 9.
<https://www.boe.es/eli/es/lo/1981/12/30/6/dof/spa/pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 8/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Aragón. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 16 de agosto de 1982, núm., 195,
<https://www.boe.es/eli/es/lo/1982/08/10/8/dof/spa/pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 1 de marzo de 1983, núm., 51.
<https://www.boe.es/boe/dias/1983/03/01/pdfs/A05783-05790.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 20 de julio de 2006, núm., 172.
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2006/BOE-A-2006-13087-consolidado.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 20 de marzo de 2007, núm., 68.
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-5825-consolidado.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 5/2007, de 20 de abril, de reforma del Estatuto de Autonomía de Aragón. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 23 de abril de 2007, núm., 97.
<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-8444-consolidado.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Ley Orgánica 1/2011, de 28 de enero, de reforma del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de Extremadura. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 29 de enero de 2011, núm., 25. <https://www.boe.es/boe/dias/2011/01/29/pdfs/BOE-A-2011-1638.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Traspaso de competencias de la Administración Central para las CCAA

Real Decreto 2488/1978, de 25 de agosto, sobre transferencias de competencias de la Administración del Estado al Consejo General del País Vasco en materias de Interior, Turismo, Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas y Transportes. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 26 de octubre de 1978, núm., 256, pp. 24661-24669.
<https://www.boe.es/boe/dias/1978/10/26/pdfs/A24661-24669.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, sobre traspaso a la Generalitat de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías.
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2009-21181 [Última consulta: 16-06-2022]

Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, de traspaso a la Generalitat de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-19649> [Última consulta: 16-06-2022]

Lista de Reales Decretos de Traspaso a Galicia (2022). Ministerio de Política Territorial. https://www.mptfp.gob.es/gl/portal/politica-territorial/autonomica/traspasos/reales_dec_traspasos/rd_galicia.html [Última consulta: 16-06-2022]

Otros

Constitución Española, de 29 de diciembre de 1978. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 29 de diciembre de 1978, núm. 311. pp. 29313-29424 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1978-31229> [Última consulta: 16-06-2022]

Boletín Oficial del Estado (2000). *Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo del proyecto “Mejora del eje ferroviario Redondela-Santiago-A Coruña”*. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2000-208079 [Última consulta: 29-06-2022]

Resolución de 18 de enero de 2001, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación de un Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y RENFE, para la mejora de la red ferroviaria interior de Galicia. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 7 de febrero de 2001, núm. 33, pp. 4761-4763 https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2001-2671 [Última consulta: 16-06-2022]

Moción por la que se insta al Gobierno a negociar con las Comunidades Autónomas que así lo soliciten la transferencia de los servicios de transporte ferroviario regionales y de cercanías gestionados por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y de las correspondientes infraestructuras. *Senado de España*. Debate en Comisión 29-03-2005. VII Legislatura. <https://www.senado.es/web/actividadparlamentaria/iniciativas/detalleiniciativa/index.html?legis=8&id1=661&id2=000055> [Última consulta: 16-06-2022]

Sentencia 245/2012, de 18 de diciembre. Tribunal Constitucional de España. hj.tribunalconstitucional.es/es-ES/Resolucion/Show/23204#complete_resolucion [Última consulta: 16-06-2022]

Sentencia 124/2016, de 23 de junio. Tribunal Constitucional de España. <https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/25021> [Última consulta: 16-06-2022]

Anuncio de licitación de: Adif-Alta Velocidad – Presidencia. Objeto: Servicios para la realización del estudio y seguimiento hidrogeológico del entorno del tramo Ourense-Vigo. Línea de alta prestaciones a Galicia. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid. 5 de febrero de 2019, núm. 31, pp. 5977-5978. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-B-2019-4790> [Última consulta: 26-06-2022]

Legislación Europea

Resolución del Consejo de 17 de diciembre de 1990 sobre el desarrollo de la red europea de trenes de alta velocidad. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. 8 febrero 1991, n.º C 33/1 [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991Y0208\(01\)&from=SK](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991Y0208(01)&from=SK) [Última consulta: 16-06-2022]

Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, 15 de marzo de 2001, n.º L 075, pp. 1-25

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32001L0012&from=ES> [Última consulta: 16-06-2022]

Reglamento (CE) N.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo. *Diario Oficial de la Unión Europea*, 3 de diciembre de 2007, n.º 315. pp. 1-13.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32007R1370> [Última consulta: 27-06-2022]

Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. *Diario Oficial de la Unión Europea*, 14 de diciembre de 2012, n.º 343, pp. 32-77

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=celex:32012L0034> [Última consulta: 16-06-2022]

Reglamento (UE) n.º1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE. *Diario Oficial de la Unión Europea*. 20 de diciembre de 2013, n.º 348. pp. 1-128 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32013R1315> [Última consulta: 16-06-2022]

Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo “Conectar Europa”, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010. *Diario Oficial de la Unión Europea*. 20 de diciembre de 2013, n.º 348. pp. 129-171

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=ES> [Última consulta: 16-06-2022]

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 17 de abril de 2019, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo “Conectar Europa” y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (COM(2018)0438 -C8 – 0255/2018 – 2018/0228(COD))

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0420_ES.html [Última consulta: 16-06-2022]

Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviaria dentro de la Unión Europea. n.º 138/44 26.5.2016 *Diario Oficial de la Unión Europea*.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32016L0797> [Última consulta: 16-06-2022]

Notas de prensa y anuncios de entes administrativos

Xunta de Galicia

Diario Oficial de Galicia (1999). Resolución do 16 de marzo de 1999 pola que se anuncia a licitación, polo procedemento aberto, do concurso de asistencia técnica de estudio dos accesos a Galicia mediante unha nova liña ferroviaria de altas prestacións. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda.

https://www.xunta.gal/dog/Publicados/1999/19990325/Anuncio59CE_gl.html

Xunta de Galicia (01-02-2010). *Feijóo acada el compromiso de los Gobiernos español y portugués de buscar un acuerdo formal para blondar los plazos de inicio del AVE Vigo-Porto.*

<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/001713/fejoo-acada-compromiso-dos-gobiernos-espanol-portugues-buscar-acordo-formal-para> [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (20-04-2010). *A Xunta de Galicia inicia os trámites para a creación do Ente Público Ferroviario de Galicia* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/016127/xunta-galicia-inicia-tramites-para-creacion-ente-publico-ferroviario-galicia?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (10-12-2011). *Feijóo ve la línea de alta velocidad A Coruña-Ourense el “fin del principio” del AVE a Galicia y aboga por darle “verdadero sentido” con el impulso a la conexión con la meseta.*

https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/016966/fejoo-lina-alta-velocidade-coruna-ourense-fin-principio-ave-galicia-avoga-por?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (21-03-2012). *Xunta y Renfe acuerda iniciar el proceso para la creación de la gerencia de cercanías en Galicia.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/019006/xunta-renfe-acordan-iniciar-proceso-para-creacion-xerencia-cercanias-galicia?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (27-03-2013). *La Xunta destaca que el nombramiento del gerente de Cercanías de Galicia y las mejoras que está acometiendo el ministerio ratifican la apuesta de Fomento por los servicios ferroviarios.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/026782/xunta-destaca-que-nomeamento-xerente-cercanias-galicia-melloras-que-esta-acometer?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (29-05-2013). *La Xunta defiende una racionalización de los servicios ferroviarios que mantenga la movilidad de los gallegos.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/028269/xunta-defiende-una-racionalizacion-los-servicios-ferroviarios-que-mantenga-mobilidad?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (02-09-2015). *Ethel Vázquez destaca la apuesta de la Xunta por la intermodalidad para avanzar hacia una red de transporte integrada, con tres aeropuertos coordinados y accesibles a todos los ciudadanos.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/045813/ethel-vazquez-destaca-apuesta-xunta-por-intermodalidade-para-avanzar-hacia-una?langId=es_ES [Última consulta: 26-06-2022]

Xunta de Galicia (31-01-2017). *Feijóo valora el compromiso del ministro de Fomento de hacer un seguimiento para cumplir los plazos fijados para la llegada del AVE.*

https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/057487/fejoo-valora-compromiso-del-ministro-fomento-hacer-seguimiento-para-cumplir?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (17-11-2020). *La Xunta adjudica la redacción de la Estrategia gallega de movilidad para diseñar una red coordinada de servicios e infraestructura sostenibles y eficiencias que aumente la competitividad territorial.*

https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/113302/xunta-adjudica-redaccion-estrategia-galega-mobilitade-para-desenar-unha-rede?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (28-04-2021). *La Xunta y la Confederación de Empresarios de Galicia urgen un estudio sobre el impacto de la llegada del AVE en la actividad de los aeropuertos*

<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/122862/xunta-confederacion-empresarios-galicia-urgen-estudio-sobre-impacto-llegada-del> [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (27 de octubre de 2021). *Ethel Vázquez demanda que las enmiendas arreglen unos Presupuestos del Estado para 2022 que ignoran las necesidades históricas de Galicia en infraestructuras.*

https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/134930/ethel-vazquez-demanda-que-las-enmiendas-arreglen-unos-presupuestos-del-estado?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Transporte Público de Galicia (20 de diciembre 2021). *La Xunta adapta desde mañana los horarios de los autobuses que conectan Lugo, Pontevedra y Vigo con Ourense para coordinarlos con los servicios de tren a Madrid.*

<https://www.bus.gal/es/avisos/la-xunta-adapta-desde-manana-los-horarios-de-los-autobuses-que-conectan-lugo-pontevedra-y> [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (08-01-2022). *La Xunta activa el lunes el refuerzo de las conexiones de autobús entre A Coruña y Ferrol, que supondrá 55 servicios directos más a la semana*

https://www.xunta.gal/notas-de-prensa/-/nova/65107/xunta-activa-luns-reforzamento-das-conexions-autobus-entre-coruna-ferrol-que-supora?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Notas de prensa de la Tabla 27 (P. 311)

Xunta de Galicia (18-06-2010). *A Xunta valora positivamente que o Ministerio de Fomento ratifique os compromisos do Pacto do Obradoiro.*

<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/004822/xunta-valora-positivamente-que-ministerio-fomento-ratifique-compromisos-pacto> [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (06-12-2010). *Hernández recuerda a Blanco que la única intención de la Xunta de Galicia es garantizar que el AVE sea una realidad en el 2015.*

https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/008820/hernandez-recuerda-blanco-que-unica-intencion-xunta-galicia-garantizar-que-ave?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Xunta de Galicia (22-02-2011). *La Xunta reitera su apoyo sin reservas para que el AVE llegue a Galicia en el 2015 y recuerda que es compatible con conseguir la mejor integración posible del alta velocidad en Ourense.*

<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/010310/xunta-reitera-seu-apoio-sen-reservas-para-que-ave-chegue-galicia-2015-lembra> [Última consulta: 16-06-2022]

- Xunta de Galicia (10-03-2011). *Hernández garantiza el apoyo leal de la Xunta para que el Gobierno del Estado cumpla el compromiso de licitar y adjudicar el AVE a Galicia.*
<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/010663/hernandez-garante-apoio-leal-xunta-para-que-gobierno-estado-cumpra-compromiso> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (22-03-2011). *La Xunta recuerda que la licitación inmediata de las obras y su adjudicación dentro de este año son claves para cumplir el Pacto del Obradoiro y garantizar la llegada del AVE a Galicia en el 2015.* <https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/010951/xunta-lembra-que-licitacion-inmediata-das-obras-sua-adxudicacion-dentro-deste> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (17-04-2011). *El consejero de Medio Ambiente promete que la Xunta hará un análisis riguroso sobre la llegada del AVE a Galicia para evitar a los gallegos frustraciones como la de 2012.*
<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/011634/conselleiro-medio-ambiente-promete-que-xunta-fara-analise-riguroso-sobre-chegada> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (06-05-2011) *Hernández manifiesta su deseo de que Fomento acredite el próximo 26 de mayo con datos e información que es posible la llegada del AVE a Galicia en 2015.*
<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/012005/hernandez-manifesta-seu-desexo-que-fomento-acredite-vindeiro-26-maio-con-datos> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (25-05-2011). *La Xunta reitera a Fomento que convoque en el plazo más breve posible la reunión del Pacto do Obradoiro para contrastar las discrepancias existentes sobre las fechas de final del AVE.* <https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/012392/xunta-reitera-fomento-que-convoque-prazo-mais-breve-possible-reunion-pacto-obradoiro> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (30-07-2011). *Hernández lamenta que el Gobierno deje los tramos más complicados del AVE a Galicia sin comenzar en un momento económico crítico.*
<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/013920/hernandez-lamenta-que-gobierno-deixe-tramos-mais-complicados-ave-galicia-sen-comezar> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (27-08-2011). *La Xunta lamenta que el Gobierno que no fue capaz de cumplir el Pacto do Obradoiro ponga ahora los deberes a los siguientes responsables ministeriales.*
<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/014356/xunta-lamenta-que-gobierno-que-non-foi-capaz-cumprir-pacto-obradoiro-pona-agora> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (28-03-2012). *Hernández salienta que de cada 100 euros correspondientes a las obras del AVE de conexión con la Meseta, los gobiernos socialistas sólo pagaron 7.*
<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/019200/hernandez-salienta-que-cada-100-euros-correspondentes-obras-ave-conexion-coa> [Última consulta: 16-06-2022]

Notas de prensa de la Tabla 29 (P. 360)

- Xunta de Galicia (29 de junio de 2018). *Feijóo destaca que los plazos para finalizar el AVE están avalados por el ADIF y pide voluntad política para mantener el compromiso.*
<https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/070107/fejoo-salienta-que-prazos-para-rematar-ave-estan-avalados-polo-adif-pide-vontade> [Última consulta: 16-06-2022]

- Xunta de Galicia (03-10-2018). *Fomento ratifica a Feijóo que las obras del AVE a Galicia estarán finalizadas en el último trimestre de 2019 y la prioridad del Corredor Atlántico de transporte y mercancías.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/073668/fomento-ratifica-feijoo-que-las-obras-del-ave-galicia-estaran-finalizadas-ultimo?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (18-09-2019) *La Xunta espera que la inestabilidad nacional no suponga más retrasos en la puesta en marcha del AVE a Galicia.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/091322/xunta-espera-que-inestabilidad-nacional-non-supona-mais-retrasos-posta-marcha?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (24-10-2019). *Feijóo afirma que es inviable que las obras pendientes del AVE finalicen a finales de 2019 y reclama información al Gobierno central sobre los plazos reales.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/093584/feijoo-afirma-que-inviable-que-las-obras-pendientes-del-ave-finalicen-finales?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (05-02-2020) *La Xunta insta al Gobierno estatal a poner fecha para trasladarle a los gallegos información oficial y certera sobre la finalización de las obras de la alta velocidad a Galicia.* <https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/099384/xunta-insta-gobierno-estatal-poner-data-para-trasladarle-aos-galegos-informacion> [Última consulta: 16-06-2022]
- Xunta de Galicia (08-02-2020). *La Xunta lamenta que el Gobierno les niegue a los gallegos información oficial sobre el AVE y pregunta qué tiene que ocultar.* https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/099600/xunta-lamenta-que-gobierno-les-niegue-los-gallegos-informacion-oficial-sobre?langId=es_ES [Última consulta: 16-06-2022]

Administración Central

- Ministerio de Fomento (17-01-2007). Renfe y la Xunta mejoran los servicios ferroviarios de Media Distancia en Galicia. <https://www.fomento.es/NR/rdonlyres/3542b0d4-62ae-4f7d-8053-54a53e45f7eb/63680/0701177.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]
- Ministerio de Fomento (10-12-2011). *Fomento pone en servicio la Línea de Alta Velocidad A Coruña-Santiago de Compostela-Ourense* <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/2011/DICIEMBRE/111210-01.htm> [Última consulta: 26-06-2022]
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (09-12-2020). *El Gobierno autoriza la renovación de vía del tramo Monforte de Lemos-Lugo y la construcción del nuevo túnel de Oural* https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/sala_prensa/201209_np_cm_autorizacion_contratos_monforte-lugo_adif.pdf [Última consulta: 16-06-2022]
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (07-05-2021). *MITMA licita el estudio de alternativas de la salida sur ferroviaria de Vigo.* <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-10052021-0809> [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (28 de junio de 2021). *Mitma apuesta por el impulso del ferrocarril en el sur de Galicia*
<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-28062021-1347>
 [Última consulta: 16-06-2022]

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (22-11-2021). *Raquel Sánchez anuncia que desde mañana ya se podrán comprar billetes para la LAV Madrid-Galicia, que comenzará a operar con pasajeros el 21 de diciembre.*
<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-22112021-1309>
 [Última consulta: 16-06-2022]

Adif – Alta Velocidad (04-12-2021). *Adif AV aprueba adjudicaciones por más de 112 M€ para la construcción de los tramos Taboadela-Túnel de Rante y Túnel de Rante-Conexión Seixalbo, de la Variante Exterior de Ourense.* <https://www.adifaltavelocidad.es/w/adif-av-aprueba-adjudicaciones-por-m%C3%A1s-de-112-m%E2%82%AC-para-la-construcci%C3%B3n-de-los-tramos-taboadela-t%C3%BAnel-de-rante-y-t%C3%BAnel-de-rante-conexi%C3%B3n-seixalbo-de-la-variante-exterior-de-ourense> [Última consulta: 26-06-2022]

Europa

Comisión Europea (14-12-2021). *Las nuevas propuestas en materia de transporte tienen como objetivo una mayor eficiencia y una movilidad más sostenible.*
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_21_6776 [Última consulta: 16-06-2022]

Noticias prensa y revistas.

Agencia EFE

Puig pedirá la transferencia de las Cercanías y reclama cambiar la financiación. (27-09-2021). *EFE.* <https://www.efe.com/efe/espana/politica/puig-pedira-la-transferencia-de-las-cercanias-y-reclama-cambiar-financiacion/10002-4639059> [Última consulta: 16-06-2022]

Atlántico

UGT dice que el AVE por Ponte Caldelas ahorraría 800 millones. (10-04-2019). *Atlántico.*
<https://www.atlantico.net/articulo/vigo/ugt-dice-ave-ponte-caldelas-ahorraria-800-millones/20190410004817701504.html> [Última consulta: 29-06-2022]

Diario Sur

Luis Gómez, P., (11-05-2008). Magdalena Álvarez: “El nuevo aeropuerto y la segunda ronda van a cambiar Málaga”. *Diario Sur.* <https://www.diariosur.es/20080511/malaga/magdalena-alvarez-nuevo-aeropuerto-20080511.html> [Última consulta: 16-06-2022]

Diario Sur (20-11-2017). Magdalena Álvarez, la ministra con la que llegó el AVE.
<https://www.diariosur.es/malaga-capital/magdalena-alvarez-ministra-20171116181516-nt.html> [Última consulta: 16-06-2022]

El Diario

Audasa gana en 2021 más que antes de la pandemia tras recibir 14 millones del Gobierno por los descuentos de la AP-9. (04-04-2022). *El Diario*. https://www.eldiario.es/galicia/audasa-gana-2021-pandemia-recibir-14-millones-gobierno-descuentos-ap-9_1_8887750.html [Última consulta: 16-06-2022]

El Heraldo

Alonso, J. (12-03-2021). Aragón deja de financiar los regionales y pierde un tren con Lérida y otro a Valencia. *El Heraldo*. <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2021/03/12/aragon-deja-de-financiar-los-regionales-y-pierde-un-tren-con-lerida-y-otro-a-valencia-1477086.html> [Última consulta: 05-07-2022]

El País

Aizpeolea, L. R., y Cué, C. E., (07-09-2007). Arranca la descentralización del transporte estatal. *El País*. https://elpais.com/diario/2007/09/07/espana/1189116002_850215.html [Última consulta: 16-06-2022]

Soage, C., (13-02-2012) Conde Roa quiere llevar la estación del AVE a Lavacolla. *El País*. https://elpais.com/ccaa/2012/02/13/galicia/1329166404_387376.html [Última consulta: 16-06-2022]

Arriva planea romper el monopolio de Renfe con un tren a Portugal (07-05-2018) *El País*. https://elpais.com/ccaa/2018/05/07/galicia/1525715080_644485.html [Última consulta: 16-06-2022]

Taboada, P., (08-06-2014). Fomento abandona un tramo del AVE al que adjudicó 92 millones. *El País*. https://elpais.com/ccaa/2014/06/08/galicia/1402253055_181168.html [Última consulta: 26-06-2022]

Rovira, M. (26-11-2021). El Estado traspasa a la Generalitat el control de los fondos para gestionar Rodalies. *El País*. <https://elpais.com/economia/2021-11-26/el-estado-traspasa-a-la-generalitat-el-control-de-los-fondos-para-gestionar-rodalies.html> [Última consulta: 16-06-2022]

El Periódico

Salicrú, J., (06-01-2020). Rodalies, una década casi perdida. *El Periódico*. <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20200106/10-anos-traspaso-rodalies-generalitat-7793912> [Última consulta: 16-06-2022]

Faro de Vigo (Segundo periódico en número de ejemplares de Galicia. Sede, Vigo).

Pérez, P. (26-09-2008). Touriño reprende a Magdalena Álvarez por ofrecer a Galicia vías de tren en “ruinas”. *Faro de Vigo*. <https://www.farodevigo.es/galicia/2008/09/26/tourino-reprende-magdalena-alvarez-ofrecer-17999742.html> [Última consulta: 16-06-2022]

Blanco, A. (04-07-2011). Portugal suprime el tren Oporto-Vigo y deja a Galicia sin conexión ferroviaria con el país vecino. *Faro de Vigo*. <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2011/07/04/portugal-suprime-tren-oporto-vigo-17741816.html> [Última consulta: 25-06-2022]

- Vigo se moviliza en defensa de Peinador (19-06-2013). *Faro de Vigo*.
<https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2013/06/19/vigo-moviliza-defensa-peinador-17428990.html> [Última consulta: 16-06-2022]
- Vigo exige en la calle el AVE directo a Madrid (15-06-2017). *Faro de Vigo*
<https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2017/06/15/vigo-exige-calle-ave-directo-16281001.html> [Última consulta: 16-06-2022]
- El Adif dotará a Botos de apeadero si alguna operadora considera viable hacer parada allí. (18-10-2019). *Faro de Vigo*. <https://www.farodevigo.es/deza-tabeiros-montes/2019/10/18/adif-dotara-botos-apeadero-operadora-15517279.html> [Última consulta: 26-06-2022]
- Rodriguez, R. D., (25-06-2020). Arriva “revalúa” el servicio ferroviario A Coruña-Vigo-Oporto previsto para 2020. *Faro de Vigo*.
<https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2020/06/25/arriva-revalua-servicio-ferroviario-coruna-15152254.html> [Última consulta: 16-06-2022]
- R.V. (03-06-2021). Nace la Plataforma en Defensa del Ferrocarril Vigo-Ourense por Mondariz que propone unir el sur de Galicia en 25 minutos. *Faro de Vigo*.
<https://www.farodevigo.es/galicia/2021/06/03/nace-plataforma-defensa-ferrocarril-vigo-52584008.html> [Última consulta: 29-06-2022]
- Prego, C. (04-06-2021). La otra alternativa de Vigo para tener un AVE directo con Ourense. *Faro de Vigo*. <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2021/06/04/alternativa-vigo-ave-directo-ourense-52593448.html> [Última consulta: 16-06-2022]
- J.C. (24-06-2021). UGT considera ahora “inviabile” la variante de Cerdedo y diseña un trazado alternativo paralelo a la línea del Miño hasta Ourense. *Faro de Vigo*.
<https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2021/06/24/ugt-considera-ahora-inviabile-variante-54283055.html> [Última consulta: 16-06-2022]
- Currás, V. (24-04-2022). Toque de atención de Portugal sobre o AVE Vigo-Porto: urxe celeridade e coordinación. *Faro de Vigo*.
<https://galego.farodevigo.es/gran-vigo/2022/04/24/toque-atencion-portugal-ave-vigo-oporto-65309685.html> [Última consulta: 01-07-2022]
- Currás, V. (04-06-2022). Costa refuerza su apuesta por el AVE entre Vigo y Porto: “España es muy bella, no solo Madrid”. *Faro de Vigo*.
<https://galego.farodevigo.es/gran-vigo/2022/06/04/costa-refuerza-apuesta-ave-vigo-66884189.html> [Última consulta: 01-07-2022]

La Opinión

- Adif aprueba la licitación de las obras del tren en Langosteira.(23-02-2022) *La Opinión*.
<https://www.laopinioncoruna.es/coruna/2022/02/23/adif-licita-obras-tren-langosteira-63052999.html> [Última consulta: 29-06-2022]

La Región

La Región (13-11-2008). Renfe garantizará la renovación en dos años de la mitad de los trenes de media distancia en Galicia. <https://www.laregion.es/articulo/galicia/renfe-garantiza-renovacion-anos-mitad-trenes-media-distancia-galicia/20081114190809069637.html> [Última consulta: 16-06-2022]

Ana Pastor asegura a Abel Caballero que Fomento licitará la variante de Cerdedo en 2016 (23-07-2015) *La Región*. <https://gou.laregion.es/noticias/2015-07-23/ana-pastor-asegura-a-abel-caballero-que-fomento-licitara-la-variante-de-cerdedo-en-2016> [Última consulta: 16-06-2022]

La Voz de Galicia (principal diario de Galicia. Sede, A Coruña).

Lugo denuncia la marginación que generará la entrada de la velocidad alta por el sur. (17-06-2000). *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/amp/noticia/galicia/2000/06/17/lugo-denuncia-marginacion-generara-entrada-velocidad-alta-sur/0003_76000.htm [Última consulta: 16-06-2022]

El enlace ferroviario con el puerto de Marín entrará en funcionamiento a partir del 10 de julio. (25-05-2002). *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/pontevedra/2002/05/25/enlace-ferroviario-puerto-marin-entrara-funcionamiento-partir-10-julio/0003_1100086.htm [Última consulta: 16-06-2022]

Sola, M. (28-05-2005). El único tren que une Portugal con Galicia dejará de circular en junio. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2005/05/28/unico-tren-une-portugal-galicia-dejara-circular-junio/0003_3770173.htm [Última consulta: 16-06-2022]

Magro, A., y González, P., (25-03-2006). Los ciclistas de élite casi igualan la velocidad del tren Vigo-Oporto. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2006/03/25/ciclistas-elite-igualan-velocidad-tren-vigo-oporto/0003_4632974.htm [Última consulta: 16-06-2022]

Bareño, G., (08-09-2007). El Gobierno traspasará los trenes de cercanías a las comunidades. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/espana/2007/09/08/gobierno-traspasara-trenes-cercanias-comunidades/0003_6122605.htm [Última consulta: 16-06-2022] Santiago, R. M. (14-02-2012)

Conde Roa plantea reubiar la estación del AVE en Lavacolla. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/santiago/2012/02/14/conde-roa-plantea-reubicar-estacion-ave-lavacolla/0003_201202S14C2991.htm [Última consulta: 16-06-2022]

Fomento promete a Caballero AVE directo a Madrid por Cerdedo y las obras se iniciarán en el 2017. (22-07-2015) *La Voz de Galicia*. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2015/07/22/fomento-promete-caballero-ave-directo-madrid-cerdedo-obras-iniciaran-2017/00031437564826830787680.htm> [Última consulta: 16-06-2022]

- Varela, S., (23-04-2018). Lugo estrena la nueva vía, que no permite circular a más de 160 km/h. *La Voz de Galicia*. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/lugo/lugo/2018/04/23/lugo-estrena-nueva-via-permite-circular-160-kmh/00031524514272557775842.htm> [Última consulta: 26-06-2022]
- González, P., (08-05-2018). Arriva pide operar una línea ferroviaria entre A Coruña y Oporto. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2018/05/08/arriva-pide-operar-linea-ferroviaria-coruna-oporto/0003_201805G8P6995.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Punzón, C., (24-05-2018). Jaime García-Legaz: “Me hiere, me duele que un millón de gallegos usen el aeropuerto de Oporto”. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2018/05/24/me-hiere-me-duele-millon-gallegos-usen-aeropuerto-oporto/0003_201805G24P8992.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Nárdiz Ortiz, C. (29-12-2019). El AVE 2020-2030. *La Voz de Galicia*. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/opinion/2019/12/28/llegara-ave-galicia-2020/00031577555643137167368.htm> [Última consulta: 16-06-2022]
- Vázquez Mourelle, E., (11-10-2020) A preocupante deriva do ferrocarril. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/opinion/2020/10/11/preocupante-deriva-do-ferrocarril/0003_202010G11P16992.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Punzón, C., (26-10-2020). Galicia está ya 50 minutos más cerca del resto del mundo. *La Voz de Galicia*. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2020/10/26/galicia-50-minutos-cerca-resto-mundo/00031603708378591330490.htm> [Última consulta: 16-06-2022]
- Punzón, C. (25-06-2021). Los autores de la idea del AVE por Cerdedo ya no la ven competitiva y proponen una nueva línea por el Miño. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/deza/cerdedo/2021/06/25/autores-idea-ave-cerdedo-ven-competitiva-proponen-nueva-linea-mino/0003_202106V25C2992.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Hemeroteca – Año 2001 – Comienzan las obras del AVE marcando 2010 como año de finalización. (22-06-2021). *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/santiago/2021/07/22/comienzan-obras-ave-apoyo-aznar/0003_202107S22C69910.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Martínez, A., (17-02-2022). Caballero entregará la medalla de oro de Vigo a Pardo de Vera “por impulsar el AVE”. *La Voz de Galicia*. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2022/03/17/isabel-pardo-vera-medalla-oro-vigo-impulsar-ave/00031647523535735898818.htm> [Última consulta: 26-06-2022]

Lista de noticias recogidas en la Tabla 25 (P. 276)

- Los empresarios toman las riendas de la reivindicación de un AVE mejor para Vigo. (07-03-2002). *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2002/03/07/empresarios-toman-riendas-reivindicacion-ave-mejor-vigo/0003_995148.htm [Última consulta: 16-06-2022]

- Los empresarios de Vigo piden apoyo a alcaldes y diputaciones de Galicia para cambiar el AVE. (14-03-2002). *La Voz de Galicia*.
https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2002/03/14/empresarios-vigo-piden-apoyo-alcaldes-diputaciones-galicia-cambiar-ave/0003_1006510.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Castrillo recaba apoyos para cambiar el AVE, pero Vázquez y Bugallo rechazan su proyecto. (15-03-2002). *La Voz de Galicia*.
https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2002/03/15/castrillo-recaba-apoyos-cambiar-ave-vazquez-bugallo-rechazan-proyecto/0003_1007981.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Príncipe insta a Castrillo a preparar una gran manifestación por el AVE en Vigo. (16-03-2002). *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2002/03/16/principe-insta-castrillo-preparar-gran-manifestacion-ave-vigo/0003_1009243.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Pousa, L. (23-03-2002). Francisco Vázquez acusa a Vigo de actuar con “criterio aldeano” al pedir otro trazado del AVE. *La Voz de Galicia*.
www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2002/03/23/francisco-vazquez-acusa-vigo-actuar-criterio-aldeano-pedir-trazado-ave/0003_1018438.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Fraga emplaza a los alcaldes a superar los localismos sobre el tren en defensa de Galicia (24-03-2002). *La Voz de Galicia*.
https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2002/03/24/fraga-emplaza-alcaldes-superar-localismos-sobre-tren-defensa-galicia/0003_1020324.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- La Xunta envía a tres conselleiros a Vigo para templar las protestas por el AVE. (30-03-2002). *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2002/03/30/xunta-envia-tres-conselleiros-vigo-templar-protestas-ave/0003_1026538.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Los empresarios de Vigo aceptan ahora el trazado del AVE propuesto por Fomento. (02-04-2002). *La Voz de Galicia*.
https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2002/04/02/empresarios-vigo-aceptan-trazado-ave-propuesto-fomento/0003_1029992.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- Pérez, D. (04-04-2002). Vigo acepta el AVE que propone Fomento siempre que llegue a Madrid en tres horas. *La Voz de Galicia*.
https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2002/04/04/vigo-acepta-ave-propone-fomento-siempre-llegue-madrid-tres-horas/0003_1033184.htm [Última consulta: 16-06-2022]
- El PSOE se desmarca del “pacto del AVE” y afirma que “el sur es más rentable”. (08-04-2002). *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2002/04/08/psoe-desmarca-pacto-ave-afirma-sur-rentable/0003_1038002.htm [Última consulta: 16-06-2022]

Praza Pública

Reinero, D. “Non era un tren de alta velocidade”, teima a comisión de Fomento que investigou Angrois. *Praza Pública*. <https://praza.gal/politica/Inon-era-un-tren-de-alta-velocidaderteima-a-comision-de-fomento-que-investigou-angrois> [Última consulta: 26-06-2022]

Reinero, D. (25-02-2018). Nin unha empresa no Porto Seco de Monforte aos catro anos da inauguración da que ía ser a porta de Europa. *Praza Pública*. <https://praza.gal/economia/nin-unha-empresa-no-porto-seco-de-monforte-aos-catro-anos-da-inauguracion-da-que-ia-ser-a-porta-de-europa> [Última consulta: 16-06-2022]

Reinero, D. (09-03-2018). A Xunta segue sen querer dotarse de persoal especialista en trens malia que os seus gobernos levan anos opinando do AVE. *Praza Pública*. <https://praza.gal/politica/a-xunta-segue-sen-querer-dotarse-de-persoal-especialista-en-trens-malia-que-os-seus-gobernos-levan-anos-opinando-do-ave> [Última consulta: 16-06-2022]

Reinero, D., y Estévez, M., (18-05-2018). Arriva quere estreir o tren A Coruña-Porto o 17 de xullo de 2019 condicionada por obras pendentes en Galicia e Portugal. *Praza Pública*. <https://praza.gal/economia/arriva-quere-estreir-o-tren-a-coruna-porto-o-17-de-xullo-de-2019-condicionada-por-obras-pendientes-en-galicia-e-portugal> [Última consulta: 16-06-2022]

Reinero, D., (02-01-2019). Fomento estudará dous anos máis se pode evitar que o tren Ferrol-A Coruña dea un rodeo por Betanzos. *Praza Pública*. <https://praza.gal/politica/fomento-estudara-dous-anos-mais-se-pode-evitar-que-o-tren-ferrol-a-coruna-dea-un-rodeo-por-betanzos> [Última consulta: 16-06-2022]

Reinero, D., (22-01-2020). O Tribunal de Contas desvela que Adif paralizou obras do AVE galego en 2016 e 2017 de xeito irregular. *Praza Pública*. <https://praza.gal/politica/o-tribunal-de-cuentas-desvela-que-adif-paralizou-obras-do-ave-galego-en-2016-e-2017-de-xeito-irregular> [Última consulta: 26-06-2022]

Público

El Plan Galicia: quince años de promesas de Aznar incumplidas en el país de Rajoy y Feijóo. (24-01-2018). *Público*. <https://www.publico.es/espana/plan-galicia-quince-anos-promesas-aznar-incumplidas-pais-rajoy-feijoo.html> [Última consulta: 16-06-2022]

Público (Portugal)

Cipriano, C., (26-05-2005). Ligeira ferroviária entre o Porto e Vigo termina no próximo dia 26 de Junho. *Público*. <https://www.publico.pt/2005/05/26/jornal/ligacao-ferroviaria-entre-o-porto-e-vigo-termina-no-proximo-dia-26-de-junho-22481> [Última consulta: 16-06-2022]

Carvalho, P., (15-02-2011). Galegos já sao 12 por cento no Sá Carneiro. *Público*.
<https://www.publico.pt/2011/02/15/jornal/galegos-ja-sao-12-por-cento-no-sa-carneiro-21304735> [Última consulta: 16-06-2022]

Revistas de difusión del ferrocarril

Vía Libre (1985). Suspendido el servicio de viajeros y mercancías en 914 kilómetros de líneas RENFE. *Vía Libre*. 23 (252). pp. 17-19

Vía Libre (1990). Galicia no necesita la alta velocidad. *Vía Libre*. 27 (313) pp. 12-13

Vía Libre (1997). Dossier – Tren Regional Diesel. *Vía Libre*. 34 (398) pp. 51-63

Vía Libre (09-09-2005). El ferrocarril de Puente Nuevo a Ribadeo, un tren minero junto al río Eo.
<https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1139> [Última consulta: 16-06-2022]

Revista Líneas (2008). El puente de Gundián sobre el Ulla cumple medio siglo.
<http://www.revistalinas.com/numero31/miradas01.htm> [Última consulta: 16-06-2022]

Otros medios:

Corporación Radio e Televisión de Galicia (2002). *Colocación da primeira travesa do treito Santiago-Vigo do tren de alta velocidade. (1 abril 2002)*.

<https://pasouoquepasou.crtvg.gal/content/colocacion-da-primeira-travesa-do-treito-santiago-vigo-do-tren-de-alta-velocidade> [Última consulta: 16-06-2022]

Bloque Nacionalista Galego (21-07-2012). O BNG suspende as súas relacións con CiU pola súa intromisión sistemática” en temas chave para GZ.

<https://www.bng.gal/articulo/novas/bng-suspende-suas-relacions-ciu-pola-sua-intromision-sistemica-temas-chave-gz/20120721191044009791.html>
 [Última consulta: 16-06-2022]

Televigo (09-09-2015). *El alcalde llama farsantes políticos a los concejales de Marea por no apoyar el AVE a Vigo*. [Archivo de vídeo]. Youtube. www.youtube.com/watch?v=QNRfKp8cjW8

Eixo Atlántico (19-12-2016). Compromiso unánime para exigir que Lugo tenga un tren digno.

<https://www.eixoatlantico.com/es/noticias/ciudades/2408-compromiso-politico-unanime-para-exigir-que-lugo-tenga-un-tren-digno> [Última consulta: 16-06-2022]

Xornal Vigo – Gabinete de prensa del Ayuntamiento de Vigo (14-06-2017) *Vigo mobilízase masivamente para reclamar o AVE directo a Madrid*

<https://xornal.vigo.org/noticias/23438-vigo-mobilizase-masivamente-para-reclamar-o-ave-directo-a-madrid> [Última consulta: 16-06-2022]

Xornal Vigo – Gabinete de prensa del Ayuntamiento de Vigo (27-10-2020) *Abel Caballero*:
 “*Non imos ir a Madrid en Alta Velocidade por Santiago*”.
<https://xornal.vigo.org/noticias/27215-abel-caballero-non-imos-ir-a-madrid-en-alta-velocidade-por-santiago> [Última consulta: 16-06-2022]

Organismos dependientes de la Xunta de Galicia:

Axencia Galega de Infraestruturas, <https://infraestruturasemobilidade.xunta.gal/axencia-galega-de-infraestruturas>

Instituto de Estudos do Territorio,
https://cmav.xunta.gal/organizacion/c/CMAOT_Instituto_Estudos_Territorio

Parlamento de Galicia, <https://www.parlamentodegalicia.es/>

Portos de Galicia, <https://portosdegalicia.gal/gl/>

Transporte Público de Galicia <https://www.bus.gal/gl>

Xunta de Galicia (2021). Orzamentos 2021.
<https://orzamentos.xunta.gal/web/orzamentos2021>

Organismos dependientes de la Administración Central:

Adif (2020). Estadísticas por estación de Galicia.

Adif (2022). *Declaración sobre la red ferroviaria*
www.adif.es/documents/20124/5115425/20220128_03_DR_Adif_Mapas_2022.pdf/794bbda3-98e4-3dfe-a2a5-c44d8f891070?t=1643386006483
 [Última consulta: 29-06-2022]

AENA (2013). *Plan de Coordinación para el Impulso del Tráfico Aéreo en Galicia*. Documento en formato PDF.

Congreso de los Diputados, <https://www.congreso.es/>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2020). *Informe 2019. Observatorio del Ferrocarril en España*.
https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/ferroviario/observatorio/ofe_2019_mar2021.pdf [Última consulta: 29-06-2022]

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2021). *Informe 2020. Observatorio del Ferrocarril en España*.
https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/ferroviario/observatorio/ofe_2020.pdf
 [Última consulta: 29-06-2022]

INECO (2014). *Análisis de viabilidad de los servicios de proximidad en diversas área metropolitanas de Galicia*. Ministerio de Fomento.

INECO (2017). *Revisión de los servicios ferroviarios de viajeros declarados como obligación de servicio público*. Ministerio de Fomento. <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/B3B646F0-7BDF-46CC-869A-C01FFF88EDD/148034/EstudioOSP2017.pdf>
 [Última consulta: 16-06-2022]

Instituto Geográfico Nacional www.ign.es

Puertos del Estado, <https://www.puertos.es/es-es>

Puertos del Estado (2018). *Anuario estadístico 2018 del Sistema Portuario de titularidad estatal*.
https://www.puertos.es/anuario_estadistico/anuario_estadistico2018/anuario-puertos-2018.pdf [Última consulta: 29-06-2022]

Renfe-Operadora, <https://www.renfe.com/es/va>

Renfe (1980). *Guía de Horarios*. Renfe

Renfe (1990). *Guía de Horarios*. Renfe

Renfe (2000). *Guía de Horarios*. Renfe.

Organismos dependientes de la Unión Europea:

Eurostat, air transport of passengers by airport and type of transport.
<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00017/default/table?lang=e>
 [Última consulta: 29-06-2022]

Documentos elaborados por actores externos a la administración

Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal – AIREF (2020). *Evaluación del gasto público 2019. Estudio Infraestructuras de Transporte*.
<https://www.airef.es/wp-content/uploads/2020/09/INFRAESTRUCTURAS/200730-INFRAESTRUCTURAS.-ESTUDIO.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Autoridad Portuaria de Vigo (2018). *Informe estudio alternativas conexión tren a Bouzas*. Disponible:
<https://www.apvigo.es/descargas/descargar/5127/ESTUDIO%20ALTERNATIVAS%20BOUZAS%20SEPT18.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Confederación de Empresarios de Pontevedra (2020). *A saída sur de Vigo. A continuidade do Eixo Atlántico de Alta Velocidade cara o Sur*. Presentación en pdf. https://www.cep.es/wp-content/uploads/2020/08/Beneficios-Sai%CC%81da-Sur_RguezBugarinyJos%3%A9CalvoCaneiro_UDC-3.pdf [Última consulta: 16-06-2022]

Confederación General del Trabajo (CGT). *Alternativa de C.G.T. para o ferrocarril en Galiza. Revisión Junio 2020*. Documento en formato PDF.

Rodríguez Bugarín, M. D., (2015). *Informe sobre las modificaciones propuestas en la línea ferroviaria Vigo-Guillarei*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
https://www.eixoatlantico.com/gl/component/k2/download/450_cfe0f77cb8d8d8d13504547033567379 [Última consulta: 29-06-2022]

Rodríguez Bugarín, M. D., (2016). *Informe sobre el Ferrocarril en la provincia de Lugo*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. <https://www.eixoatlantico.com/es/listado-publicaciones/2294-informe-sobre-el-ferrocarril-en-la-provincia-de-lugo> [Última consulta: 29-06-2022]

Rodríguez Bugarín, M. D., (2019a). *Informe sobre la línea ferroviaria A Coruña-Lugo y la red de vía métrica en Galicia*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
https://www.eixoatlantico.com/images/publicaciones/ferrocarril_lugo_coruna.pdf

Rodríguez Bugarín, M. D., (2019b). *Elementos para la redacción de un plan director del Corredor Atlántico*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. https://www.eixoatlantico.com/es/listado-publicaciones/download/1259_77843491f14020bfef77d8996c03c499
[Última consulta: 29-06-2022]

Rodríguez Bugarín, M. D., (2021). *Informe sobre la línea ferroviaria A Coruña-Ferrol*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
https://www.eixoatlantico.com/es/listado-publicaciones/download/1290_4c0e06c313a3e59ac4ee6e67b1486020
[Última consulta: 29-06-2022]

Vía Libre (2015). Especial. Eje Atlántico, ferrocarril de altas prestaciones en Galicia. Mayo 2015. n.º 596. https://www.vialibre-ffe.com/pdf/15861_Mayo_2015.pdf [Última consulta: 29-06-2022]

Zona Franca de Vigo. (2022). *Ardan Galicia 2021. Informe económico y de competitividad*.
<https://www.zfv.es/ardan/informe2021/informear dangalicia2021.pdf> [Última consulta: 16-06-2022]

Partidos políticos

Bloque Nacionalista Galego (2020). Acordo de investidura BNG e PSOE.
<https://bnggaliza.opennemas.com/media/bnggaliza/files/2020/01/03/Acordo%20BNG-PSOE%20investidura%20de%20Pedro%20S%C3%A1nchez.pdf> [Última consulta: 06-07-2022]

Partido Popular (2005). Programa electoral para las elecciones autonómicas del 2005. Versión en PDF.

Partido Popular (2009). Programa electoral para las elecciones autonómicas del 2009. Versión en PDF.

Partido Popular (2016). Programa electoral para las elecciones autonómicas del 2016. Versión en PDF.

Portales de estadísticas

Instituto Galego de Estatística www.ige.eu

Instituto Nacional de Estadística www.ine.es

Instituto Nacional de Estatística www.ine.pt

Portugal

Comboios de Portugal (2020). *Cronologia da histórica dos caminhos de ferro em Portugal*.
<https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/cronologia>

República Portuguesa (2020) *Programa Nacional de Investimentos 2030 – Anexo A1, Fichas do Projeto – Transportes e Mobilidade*
<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=apresentacao-do-programa-nacional-de-investimentos-para-2030>

A.E.I.E. (Agrupación Europea de Intereses Económicos) y AVEP (Alta Velocidad España-Portugal) (2004). *Estudio de viabilidad técnica, económica y medioambiental de la conexión Hispano-Lusa en Alta Velocidad Vigo-Oporto. Demanda actual y prognosis*.
https://www.infraestructurasdeportugal.pt/sites/default/files/inline-files/altavelocidade_estudoprocura_porto_vigo_2004.pdf

Empresas de transporte colectivo por carretera

Monbus <https://www.monbus.es/gl>

Arriva. <https://arriva.es/es/galicia>

Otros

Camfergal, O camiño de ferro en Galicia . <http://www.camfergal.info/index.html>

Compostela Verde (Concello de Santiago de Compostela)
<https://compostelaverde.santiagodecompostela.gal/>

Coordinadora Estatal por el Ferrocarril Público, Social y Sostenible.
<https://coordinadoratrenpublicosocialysostenible.wordpress.com/> [Última consulta: 16-06-2022]

GaWC *The World According to GaWC 2020*
<https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/world2020t.html> [Última consulta: 16-06-2022]

Competencias y transferencias, ferrocarriles. Legegunea, Portal de la normativa vasca.
https://www.legegunea.euskadi.eus/webleg00-contfich/es/contenidos/transferencia/trans_014/es_def/index.shtml [Última consulta: 06-07-2022]

Oficina del Peregrino 2021: <https://oficinadelperegrino.com/>

Openrouteservice <https://openrouteservice.org/>

Union Internationales des Chemins de Fer (2021) *High-Speed Rail Atlas*. (3 ed.)
<https://uic.org/IMG/pdf/uic-atlas-high-speed-2021.pdf> [Última consulta: 06-07-2022]

Revista Retranca (2008). N.º 3 – Xaneiro.
<http://revistaretranca.blogspot.com/2008/01/retenca-n-3-un-nmero-dobarrista.html>

Sociedad Económica de Amigos del País (1899). *Informe sobre la red de ferrocarriles secundarios más convenientes a la región gallega*. <http://hdl.handle.net/10347/28034>

LISTA DE ACRÓNIMOS Y/O SIGNOS

Partidos políticos:

BNG, Bloque Nacionalista Galego (izquierda soberanista)

PSOE, Partido Socialista Obrero Español (centro-izquierda, estatal)

PSdG, Partido de los Socialistas de Galicia

PP, Partido Popular

Planes estratégicos de la Administración Central.

PTF, Plan de Transporte Ferroviario 1987

PDI, Plan Director de Infraestructuras 1993-2007

PIF, Plan de Infraestructuras Ferroviarias 1995-2000

PIT, Plan de Infraestructuras de Transportes 2000-2007

PEIT, Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes 2005-2020

PITVI, Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024

Planes estratégicos de la Xunta de Galicia.

PDF, Plan Decenal Ferroviario 1998

PMI, Plan de Modernización Integral 2000

DOT, Directrices de Ordenación do Territorio

PTPG, Plan de Transporte Público de Galicia

Organismos/Entes de la Administración Central

MOPU, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (*en desuso*)

MOPT, Ministerio de Obras Públicas y Transporte (*en desuso*)

MITMA, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Adif, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Adif-AV, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – Alta Velocidad

FEVE, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (*en desuso*)

GIF, Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (*en desuso*)

RCE, Red de Carreteras del Estado

RENFE, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (*en desuso*)

RNITF, Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario (*en desuso*)

RFIG, Red Ferroviaria de Interés General

BOE, Boletín Oficial del Estado

LOTT, Ley de Ordenación de Transportes Terrestres - 1987

IGN, Instituto Geográfico Nacional.

INE, Instituto Nacional de Estadística

Organismos/Entes de la Xunta de Galicia

CIM, Consellería de Infraestruturas e Mobilidade

DOG, Diario Oficial de Galicia

IET, Instituto de Estudos do Territorio

IGE, Instituto Galego de Estatística

RAEGA, Rede Autonómica de Estradas de Galicia

Otros:

ADEGA, Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza

INE (Portugal), Instituto Nacional de Estatística

OSP, Obligación de Servicio Público

EUA, Eje Urbano Atlántico

GENTILICIOS:

Herculino, A Coruña.

Olívico, Vigo

As Burgas, fuentes termales de la ciudad de Ourense, es uno de sus principales símbolos.

Departamental, Ferrol.

PALABRAS EN GALEGO EMPLEADAS CON FRECUENCIA EN EL TEXTO

Conselleiro/a: miembro del Gobierno de la Xunta de Galicia, equivalente al ministro del Gobierno Central.

Consellería: equivalente al Ministerio del Gobierno Central

Xunta de Galicia: Órgano colegiado del gobierno autonómico de Galicia

ANEXOS

Anexo - 1. Entrevistas

Anexo 1.1. Entrevista con María José Caride Estevez - Conselleira de Política Territorial en la Xunta de Galicia 2005-2009 (21-02-2018, Vigo).

1º) Que foi o máis destacado no ferrocarril durante os 4 anos (2005-2009)?

Pois, probablemente a mellora do Eixo Atlántico. Porque o Eixo Atlántico ten unha característica fundamental porque vertebra a parte máis urbana de Galicia que concentra a maior parte da poboación. De maneira que polo tanto, os avances que se foron producindo, onde había digamos, un avance en proxectos no tramo entre Santiago e A Coruña, pero o tramo entre Santiago e Vigo, en particular, ía a un ritmo moitísimo máis lento. Boa parte da tarefa da Xunta de Galicia concentrouse en mellorar e axilizar todo o que significa a posta en servizo do Eixo entre Santiago e Vigo. Obviamente tamén a Coruña pero ese xa estaba máis iniciado, pero a concentración do traballo estivo aí. Por exemplo, conseguiuase que o tren entrara dende Redondela e Vigo de forma soterrada. Un proxecto que se reformou polo camiño afortunadamente porque melloramos de forma notable os tempos de percorrido, a seguridade, e tamén o impacto que provoca o ferrocarril e causa no territorio.

2º) Cal era o papel da Xunta de Galiza con respecto ao ferrocarril?

Ten competencias propias entre “comillas”. A Xunta de Galicia até ese momento tiña un papel máis de reivindicación das infraestruturas co ministerio de fomento que desenvolvía na nosa comunidade. Polo tanto, o papel da Xunta foi tremendamente activo porque entendemos dende o primeiro momento que Galicia non podía quedar atrás nesta modernización ferroviaria. E iso significaba por un lado concentrar os esforzos naquelas accións que vertebraban a Comunidade Autónoma, o Eixo Atlántico, pero paralelamente, reclamar de forma evidente e cotidiana a comunicación coa Meseta. Polo tanto esa comunicación co tren con Madrid. Paralelamente a Xunta tiña un programa para facer un convenio con Renfe para mellora de servizos ferroviarios de tal xeito que a Xunta financiaba unha parte dos servizos que Renfe consideraba que eran deficitarios. Aí se reformou para mellorar as frecuencias. Mellorar os servizos, tanto no ferrocarril para Ferrol, como nas liñas que comunicaban Vigo con Pontevedra, é dicir, en algunhas rutas se mellorou as frecuencias derivada dun convenio entre Renfe e a Xunta.

3º) Entre 1995 e 2011, a Xunta de Galiza subvencionaba certos servizos de Renfe. Durante o bipartito, chegou a romper o convenio e a redactar outro novo. Por que se cancelou? Que se conseguiu co novo convenio? Cánta era a contía que se destinaba a Renfe por parte da Xunta? A ruptura do 2011 e posterior perda de servizos no 2013, é xustificábel?

Non se chegou a romper. En principio, dende que firmaran aqueles proxectos que estaban vinculados co Plan Galicia, na execución deses proxectos existía un compromiso por

parte da Xunta de Galicia para financiar parte das infraestruturas que Renfe ou Adif acometía na nosa comunidade. Ese modelo rómpese, porque non entendíamos porque tiñamos que financiar unhas infraestruturas onde non participa a Xunta de Galicia. Pero si é verdade que se mantivo un convenio reformado, porque até ese momento a Xunta de Galicia financiaba, non se sabía porque, unha parte dos servizos de Renfe en Galicia. Non se sabía nin cales nin porque. O que cambiamos é ese modelo de convenio, de tal xeito que pasamos a financiar unha parte dos servizos, pero uns servizos determinados. A mellora das frecuencias naquelas zonas onde tiñan un servizo máis deficitario. Por exemplo, en Ferrol, os trens dende Coruña, e por exemplo, incrementando a frecuencia os trens que percorrían, creo recordar, Vilagarcía-Pontevedra-Vigo. Algunha ruta en Lugo, Lugo-Ourense. Chegouse a cancelar o convenio de pago de infraestruturas. Nós decidimos non pagar as infraestruturas que Adif e o Ministerio de Fomento tiñan que facer en Galicia. Era unha cuantía fixa porque levaba implícito o incremento de frecuencias que se mantivo no convenio, é dicir, se non se houbera cumprido os seus compromisos de mellorar as súas frecuencias de servizos, as contías diminuían. Pero neste caso como eles foron fieis ao compromiso, a mantivemos.

Creo que obviamente, en algunhas rutas habería que facer unha análise detallado do seu uso. Que non dubido que algunhas rutas ferroviarias pois que ao mellor non se xustificaba o investimento de cartos públicos. Un exemplo, cando se construíu o Eixo Atlántico, houbo algunhas estacións con parada de ferrocarril, pois que se deixaron, cambiou a traza ferroviaria, e deixáronse de utilizarse. Se un bota unha ollada ao número de usuarios que había na estación de Portas, pois se dará conta que non se xustificaba a penalización de tempo que se incorporaría a todos os usuarios dese sistema para que unha persoa ao día, dúas persoas, as cifras eran moi cativas. Ter o dereito para subir a un tren está moi ben para todos nós pero hai que optimizar os recursos públicos. Polo tanto eu entendo tamén que nos debemos de dedicar a aqueles sitios onde hai máis posibilidades de captación de demanda. Dito iso, a partires do ano 2011, en particular, eu creo que o ferrocarril é outro dos grans esquecidos. Concentráronse os esforzos do ministerio de fomento nas rutas de alta velocidade, e o ferrocarril tradicional quedou practicamente abandonado. Eu creo que esa racionalización só escondeu un recorte. Non se racionalizou, recortouse, punto.

4º) A operadora ferroviaria galega, chegouse a proxectar por parte da Xunta? Que pasou con esta posibilidade?

Por un lado, a lei de transporte ferroviario naquel momento, se non lembro mal en España, dicía que o transporte de pasaxeiros era de prestación exclusiva de Renfe e nas liñas que eran do Ministerio de Fomento. Nós, case todas as liñas que unían a Comunidade Autónoma eran de titularidade do ministerio de fomento, excepto, algunha liña privada ou o FEVE que operaba no norte de Galicia. Nós entendíamos que era moito máis eficiente, chegar a acordos con Renfe para a prestación de servizos ferroviarios en zonas concretas onde existirá abundante demanda. Polo tanto, eu creo máis aló do que se dixera, esa liña, excepto para o servizo exclusivo para o porto de Ferrol onde si se plantexou de forma evidente, dende o porto exterior, a creación dun servizo exclusivo para comunicar Ferrol con As Pontes, excepto nese caso concreto, de transporte de mercadorías, onde ademais o mercado estaba liberalizado; non foi máis aló de unha idea.

5º) A rede de metro lixeiro nas principais cidades?

Sobre a rede de metro lixeiro si que chegou a haber anteprojectos, vamos, estamos nun contexto no cal, é certo, as condicións orzamentarias que despois vivimos coa crise non eran tan brutais, o acceso para o crédito para todas as operadoras e concesionarias era moito máis doado, e polo tanto se entendeu que existía a posibilidade, igual que outras cidades como Tenerife ou Valencia, pois había rutas específicas en algunha cidade onde podería ter sentido a creación dun metro que non tería porque ser soterrado. Un tranvía ou unha forma de mobilidade alternativa. E comezaron a intentar desenvolver algúns de estes proxectos. De feito, se chegou a fase de proxecto, é verdade que despois chegou a crise, as dificultades financeiras foron enormes e polo tanto eses proxectos quedaron un pouco esquecidos.

6º) O Plan de Transporte Metropolitano da Xunta de Galiza conta cun convenio con FEVE, cal é o motivo de que Renfe non estea? Propúxose?

Non o sei. Nese momento, creo recordar, ou non plantexamos porque si é verdade que hai unha parada de tren preto da universidade da Coruña, polo tanto sería axeitado poñela. A verdade, en calquera caso, parece un erro non tela. É dicir, os tempos avanza, e é preciso incorporar a intermodalidade como unha opción máis. E polo tanto esa eiva hai que cubrila.

7º) Os atrasos da chegada do TAV a Galiza, falouse de 2010, 2012, 2015. O Eixo Atlántico no 2007. Os posíbeis motivos ou causas?

Eu creo que o principal motivo é o orzamentario. É un motivo tamén de vontade política obviamente. Pero claramente, o motivo é orzamentario. En particular coa nosa comunicación coa Meseta. Tamén digo de vontade política porque hai...tamén en determinados momentos, a partir de 2011, mais aló da crise, que é importantísima, hai outra variable que tamén é importante, que é que parece que Galicia deixa de reclamar de forma tan importante que quere ser unha comunidade de primeira. Polo tanto hai unha demora na execución de eses proxectos que non sempre está xustificada pola falta de recursos.

8º) O tren con Portugal. Proxectos para a alta velocidade Vigo-Porto. Os fondos europeos, dentro da Rede Transeuropea, Lisboa-A Coruña. Por que non se chegou a construír? Un tren entre A Coruña e Lisboa?

Pois desafortunadamente eu creo que tamén é esa sensación que non é unha prioridade. Non é unha prioridade para o goberno de España nin é unha prioridade para o goberno portugués. Para nós, dende logo, cando eu estaba na Xunta, era unha prioridade clara a comunicación da saída sur de Vigo cara Porto. Un tren que permite configurar a Euro-rexión Galiza-Norte de Portugal, polo tanto pode ter fondos da UE porque precisamente o que elimina é unha barreira. Unha barreira da fronteira. Pero é certo que dende os poderes políticos de Lisboa e Madrid. Esta actuación nunca a miraron como prioritaria. Entón, modificouse o proxecto para que no entorno de Portugal non foxe unha liña de alta velocidade ex-novo, se non que basicamente unha mellora da liña que xa existía. Que obviamente tamén é importante, pois un aforro de tempo importante e a saída sur de Vigo é un proxecto do que nunca se volveu a escoitar. Dende o ano 2009, eu creo que practicamente non hai ningunha noticia que fale da saída

sur de Vigo. Deixou de ser un tema central nas cumbres España-Portugal, deixou de formar parte da axenda política.

9º) O Eixo Atlántico é de uso mixto, a Xunta de Galiza apostaba por un uso único para viaxeiros ou mixto como na actualidade? Os tramos que ficaron sen servizo?

Mixto. É que a traza ferroviaria de alta velocidade no resto de España se diseña en case todos os percorridos para uso exclusivo de pasaxeiros porque queda a vía convencional pero no Eixo Atlántico non temos vía convencional. Porque a vía do Eixo Atlántico en boa parte ocupou o espazo que ocupaba a vía convencional. Case todos os tramos que quedaron sen servizo son parecidos aos que eu nomeei hai un momento, o caso de Portas. O que se intentaba facer é que fora posíbel facer ou intentar analizar que fora posíbel ter unha prestación de transporte público neses entornos. Esa alternativa entendíamos que se podía garantir co autobús. Polo tanto a idea era que no momento no que esas estacións deixaran de ter utilidade, garantir que existía unha ruta de autobús alternativa para que ninguén quedase sen servizo.

10º) A conexión tren/aeroporto, houbo proxectos por parte da Xunta de Galiza con Lavacolla? Ou con outro aeroporto galego?

Houbo, máis que proxectos concretos, deseño de algunhas ideas ou anteprojectos para intentalo comunicalo. Desgraciadamente, no caso dos 3 aeroportos galegos ningún deles está conectado con ferrocarril. E se queremos poñer en valor as nosas infraestruturas ferroviarias/aeroportuarias, sabemos que o ferrocarril é unha peza clave. Pero a verdade é que aí non se acabou de desenvolver. Tamén é certo que en primeiro lugar estábamos centrados no remate do Eixo Atlántico antes de abordar esas novas conexións cos aeroportos. Creo recordar que dende entón o único que existe son lanzadeiras de autobús.

11º) As estacións intermodais: proxectos e convenios?

Dende a Xunta de Galicia eu creo recordar que o que tiñamos era, máis que convenios, eran unha especie de protocolo de actuación. Onde en todos aqueles casos nos que fora posíbel se intentase primar que as estacións foxen intermodais. De tal xeito que polo tanto, existía, non co formato de convenio, paréceme recordar, un paso previo, un protocolo, no que en todos aqueles casos que foxe posíbel, intentar vincular a estación de tren coa de autobuses. Así fíxose no caso de Vigo, en Santiago creo recordar.

12º) Ferrol ficou illado do Eixo Atlántico, cal é o motivo? O mesmo aconteceu co resto das liñas ferroviarias que se proxectaron en Galiza, o caso de Lugo.

Ferrol tiña un proxecto para comunicar Coruña con Ferrol. Un proxecto que é verdade que é un proxecto complexo, pola orografía que non é sinxela e tamén é verdade. Hai unha relación moi intensa de actividade, de residencia, os universitarios. A verdade eu non sei porque ese proxecto quedou esquecido. É certo que é unha vía de ferrocarril antiga. Vai parando en moitos sitios, tarda moito e polo tanto non resulta competitiva do autobús ou o coche. No caso de Lugo si que existía unha conexión prevista de alta velocidade para comunicar Ourense con

Lugo. Debe de estar o proxecto aprobado pero até onde eu chego, non avanzou máis. No fondo, a partir do ano 2009-2011, todos eses proxectos quedaron esquecidos.

13º) O longo debate do trazado da alta velocidade en Galiza, en L ou en Y. Opinión persoal, posición da Xunta de Galicia.

Eu creo que foi un dos erros históricos que tivo a modernización ferroviaria na nosa comunidade. Eu son firme defensora da L. E polo tanto, eu creo que nos equivocamos. O motivo fundamental de que o trazado ferroviario chegue de Ourense a Santiago e non, como todo parece indicar e a lóxica obedece, chegue de Ourense a Vigo, e de Vigo se distribúe por todo o Eixo Atlántico, é o peso político que tiña a provincia de A Coruña fronte ao peso política que tiña o resto de Galicia. Deféndoo, primeiro porque a concentración da poboación así sería, estaría perfectamente servida porque no fondo se o tren chega de Ourense a Santiago, e de Santiago a Vigo, os usuarios do sur de Galicia; que non debemos de esquecer que é unha parte fundamental da demanda ferroviaria e de actividade económica e demais; non van experimentar ningunha mellora ferroviaria, ningunha mellora de aforro ferroviario con ese investimento. Ningunha. Porque terán que ir a Santiago para poder ir a Madrid se non se fai a conexión directa de Vigo e Ourense.

Que obviamente duplicar unha infraestrutura é totalmente máis caro. Polo tanto se non sei fai esa traza, que os do sur de Galicia entendemos que é imprescindible, porque se non, para nós a mellora ferroviaria é 0. Nós non imos aforrar ningún minuto de tempo entre Vigo e Ourense se vamos por Santiago fronte a que hoxe temos indo pola vía do Miño, que ten pois...80 anos. Non vamos a aforrar nada de tempo. Polo tanto, fas un investimento enorme para que o peso económico, poboacional e social do sur de Galicia, non teña ningún beneficio. O cal é absurdo. Se o tren chegara de Ourense a Vigo, pois de Vigo ao resto de Galicia ou a Pontevedra, de Pontevedra ou Vigo ao resto de Galicia, distribuiríase polo resto do Eixo Atlántico, sen ningún problema.

Porque a actividade económica, a actividade social, o peso poboacional de Galicia non está en Santiago. Só está o institucional. Pero nada máis. Non está a actividade e o xerador maioritario de viaxes en Santiago. Polo tanto eu creo que cometimos un erro, porque é un erro que significa duplicar infraestrutura para dar servizo aos cidadáns do sur de Galicia. E os cidadáns do sur de Galicia, claro, chegados a este punto, agora non queremos ser menos. Polo tanto, xa que se investiron tantos miles de millóns de euros nunha infraestrutura, agora a poboación maioritaria da comunidade autónoma tamén ten dereito a beneficiarse de ela. E desafortunadamente non nos imos a beneficiar se non se fai a conexión directa por Ourense. Polo tanto, era moito máis barato. Polo tanto, máis eficiente, facer a L que facer o que se fixo. No momento que se tomou esa decisión, a Xunta de Galicia apostou pola Y. Con nós, xa estaba feito, date de conta que o ffcf entre Ourense e Santiago, se eu non lembro mal, inaugurase no ano 2010 (2011). As obras de ese trazado pois comenzaron moitísimo antes. Comenzarían no 2006 ou no 2005 nalgún tramo. Era unha situación irreversible.

E agora velo xustificado, a Variante de Cerdedo, sobre o custo/beneficio social?

Eu entendo perfectamente que é iso, enténdoo perfectamente. Pero tamén hai unha cuestión que ten que ver con que a un cidadán non se lle pode prexudicar por chegar tarde. Ese análise custo-beneficio non se fixo cando se decidiu que o tren chegara de Ourense a Santiago. Iso non se fixo. Entón agora, os que non temos tren, somos os que vamos a ver prexudicados a nosa situación porque agora de repente, alguén vai facer unha análise de rendibilidade social. Cando o de agora non o fixeron. Polo tanto, eu o único que digo, e invito a calquera, a que colla os horarios de tren que temos a día de hoxe, e que mire canto tardamos de Vigo a Ourense porque as diferencias van estar neste trazado, non van estar en outro lado. As diferencias que se poden xerar para a viaxe a Madrid soamente van estar até chegar a Ourense. A partir de Ourense, todos vamos tardar o mesmo, porque vamos a ir pola mesma vía e cos mesmos trens. Pois eu invito a calquera a que faga unha análise hoxe e mire, ir de Vigo a Ourense pola beira do Miño ou ir de Vigo a Ourense por Santiago, e que mire canto tardamos. E aforramos tempo indo por Ourense pola liña do Miño. É dicir, para que fixemos ese investimento? Claro, eu tamén son galega, eu me pregunto, para que me serviu a min o investimento entre Ourense e Santiago? Para nada. Non me serviu para nada en términos prácticos.

Polo tanto, se alguén tomou a decisión de facer esa análise sen ter en conta, a ciencia económica, agora a min non me poden aplicar exactamente os mesmos datos. É dicir, non, é que para aforrar 20 minutos, agora falamos dun investimento de tantos millóns. Bueno, é que a diferenza, entre que o TAV chegue realmente a onde se concentre a poboación de Galicia ou unha parte de Galicia, siga sen conexión á alta velocidade. Porque en termos prácticos é o que vai acontecer. Se eu vou seguir tardando o mesmo que tardaba, a min que vantaxe ten esa infraestrutura? Eu creo que o sur de Galicia sigue reclamando ese investimento a pesares de saber que é un investimento caro, porque non queremos quedar descolgados da alta velocidade. Eu lle invito a calquera a facer o que se chaman as isócronas. A isócrona que antes existía dende Madrid dicía que a Vigo chegabas moitos antes que a Coruña en ferrocarril. Esa é a realidade das isócronas antes de meternos en ningunha mellora ferroviaria. As isócronas que temos coas infraestruturas ferroviarias que temos hoxe sen a Variante de Cerdedo, significa que Vigo hoxe está moito máis lonxe que Coruña de Madrid. É dicir, que o territorio de Vigo-Pontevedra, queda claramente discriminados fronte ao que estaban antes. Bueno, pois esta situación non parece que sexa de recibo. Non é que soamente non mellorara a miña situación relativa, se non que empeoramos a nosa situación relativa. Algo que soamente se podería corrixir cunha conexión ferroviaria directa entre Pontevedra ou Vigo e Ourense. Polo tanto é o que este territorio vai seguir reclamando porque se non é que vai seguir estando nunha peor posición relativa. Que é algo que eu non entendo que é desexable e dende logo, nós reivindicamos que non debería acontecer.

14º) Como profesora en economía, e a súa tese foi sobre a conexión vía TAV entre Galicia e Madrid, cal sería máis beneficiosa a conexión con Portugal, Eixo Atlántico ou coa Meseta?

Eu creo que con independencia de que a construción da alta velocidade, se tomou unha decisión de que foxe unha construción radial. É dicir, todos son eixos que saen de Madrid e chegan a distintos puntos, e que obviamente para mellorar esas conexións había que facer algo máis en rede que permitira comunicar distintas partes de eses eixos. Bueno, pois tamén hai

cousas, en particular na nosa comunidade non podemos negar. Non podemos negar que existe unha vinculación económica e unha relación de desprazamentos habituais pois probablemente máis intensa con Madrid que coa que se produce, por exemplo co País Vasco ou Cataluña, por exemplo. E se produce tamén con partes de Castela e León, peor con esas partes de Castela e León nos podemos comunicar porque afortunadamente a nosa rede pasa por aí.

Dito iso, tamén hai unha relación importantísima con Portugal. Entón eu creo que Galicia non debe de renunciar a súa relación de calidade con Portugal. Por que? Porque ademais nesa Euro-rexión, Galiza-Norte de Portugal, pasamos a configurar un área que ten un entorno poboacional moito máis grande. De repente pasamos dos nosos, pois non sei, 3 millóns de cidadáns, de repente pasamos a 7 millóns e medio ou 8 millóns. Polo tanto temos un cambio de escala fundamental. Unha relación intensa e tradicionalmente. Creo que unha non ten porque obviar a outra. É dicir, son dúas relacións, absolutamente imprescindible que afortunadamente por estrada están razoablemente ben e resoltas. Eu creo que a conexión con Madrid é importante, moi importante, pero a conexión ferroviaria con Portugal en condicións axeitadas tanto dende a competencia polo prezo como a calidade das frecuencias e os servizos é imprescindible. Por por un exemplo, dende Vigo, creo que dende outras parte de Galicia tamén, comeza ser cada día máis frecuente o servizo de usuarios ao aeroporto de Porto. Este aeroporto é o aeroporto internacional e intercontinental que temos máis preto os galegos. Polo tanto esa relación, claro que hai que potenciar. Non sei se dende a toma de decisións tamén en Portugal, que é un país pouco descentralizado, e onde a hexemonía política se exerce dende Lisboa, teñen interese en darlle a Porto ese plus de empoderamento que podería ter nesa Euro-Rexión Galicia-Norte de Portugal. Que por certo está absolutamente desaparecida.

Anexo 1.2. Entrevista con Ignacio Maestro Saavedra - Director Xeral de Mobilidade en la Xunta de Galicia (28-02-2018, Santiago de Compostela).

1º) Existe por parte da Xunta de Galicia unha colaboración activa con Renfe? Caso de liñas, servizos, tarifas, coordinación?

Sabes que a competencia, é unha competencia estatal. En Galicia a maioría dos servizos de pasaxeiros son declarados como de obriga de servizo público. Teñen unha subvención. Unha subvención que fixa Renfe co Ministerio de Fomento. Aínda así, nós temos unha relación fluída con eles, con Renfe. A verdade é que si, coordinámonos, e sobre todo agora, estamos traballando no que é o ferrocarril de vía estreita, que vai dende Ribadeo até Ferrol, porque aí temos un grupo de traballo, precisamente para a coordinación de horarios. No que está tanto FEVE, que agora non existe, agora chámase Renfe-Viaxeiros. Tamén están os alcaldes da zona e máis a Xunta.

Non é unha competencia nosa na que podamos...Nós podemos instar ao goberno, falar co goberno, co goberno de España. Podemos ter certa influencia pero non somos os competentes, non fixamos tarifas, non fixamos servizos. En principio nós non influímos en eso. Ti podes promover, de feito dende o Parlamento instase ao goberno, moitas veces, a pedir a adaptación de horarios e demais. Pero nós non somos os competetes. Non sei até que punto, digamos a competencia é de Fomento. O de fixar certo número de frecuencias, certa oferta, pero non sei se os horarios son competencia directa de Fomento ou do explotador.

2º) O transporte metropolitano en Galicia, por que non existe un convenio con Renfe para as diferentes áreas metropolitanas? Isto acontece con FEVE en Ferrol. Vaise facer no futuro para as demais cidades?

Porque é a única declarada como cercanías. Entón, realmente, esto ven herdado dun convenio que había previamente. Esa é a razón fundamental.

A idea é facer, non sei se tanto como transporte metropolitano pero a liña de traballo ven en intentar, facer billetes combinados e que de algunha maneira. O que sinte o viaxeiro ou o usuario é que poida usar, certa facilidade de conexión, tanto a nivel de horario como de billete, tarifa ou utilidade. No novo Plan de Transporte Público de Galicia. Precisamente unha das prioridades, dos obxectivos que estamos a intentar marcar é a coordinación de horarios coas estacións. Para que haxa esa posíbel coordinación de horarios. Tamén se está traballando en posíbeis formas de billetes únicos. Sobre todo, houbo un proxecto, que agora está un pouco en desenrolo, que é para os usuarios de aeroportos.

3º) Os servizos de proximidade nas dúas áreas metropolitanas e a creación dunha operadora ferroviaria galega.

Houbo estudos, tanto dende a Xunta como do propio Adif. A ver, eu creo que ao mellor esas cercanías que teñen esas áreas metropolitanas, agora mesmo é o Plan de Transporte Metropolitano. A conclusión deses estudos eu viño moi por enriba, é que non había esa masa crítica de persoas para moverse no ferrocarril. Dende a Xunta, dende as nosas competencias, nós

actuamos é co Plan de Transporte Metropolitano. Aí si que estamos a desenrolar unha proposta de política activa de cercanías en transporte colectivo, que é no autobús. (Descoñece o anteproxecto de Agustín Hernández para a operadora ferroviaria galega.)

4º) O novo plan de transporte, tívose en conta o transporte ferroviario?

Si, estamos a traballar, para finais do 2019 ter os novos contractos. Unha das pautas é coordinar os horarios. O difícil tamén é, hai que entender, que o operador de ferrocarril ten certa liberdade dentro dos horarios do ferrocarril. Entón claro, tes que coordinar as dúas cousas. Se hai cambios nos horarios de ferrocarril, tamén pode haber no do autobús. É difícil coordinar dous sectores que son totalmente independentes.

5º) Que solucións hai para o FEVE por parte da Xunta de Galicia?

A Xunta non subvenciona ningún tipo de servizo ferroviario. Non son competencias súas. O que estamos a facer é de intermediario entre os usuarios tanto Adif como Renfe. Nós o que intentamos primeiro é na mellora dos horarios, que estes horarios sexan máis útiles para os usuarios. Por outra lado, o que estamos a mediar ou a facer, falar con Adif para mellorar aquelas incidencias que se están producindo no que é a infraestrutura. Agora estase a traballar na Ponte do Barqueiro, polo tanto será unha restricción menos de velocidade. Tamén nas trincheiras, estase pedindo que se actúa nas melloras, digamos, destes taludes, que hai certas limitacións de velocidade postas pola seguridade dos trens. Entón estamos actuando un pouco de mediadores. Que é o noso papel.

6º) Estado das estacións intermodais, características de estas? Centros comerciais? Coordinación de horarios e tarifas? Existe unha planificación cara o futuro nestas estacións, caso do metro lixeiro?

O primeiro que tes que entender é que é unha actuación coordinada. Na estación intermodal ten unha parte de ferrocarril e unha parte de estación de autobuses. A Xunta de Galicia actúa na parte da estación de autobuses. Estamos actuando, en xeral, nas 7 cidades. Algunhas van máis desenroladas, outras menos desenroladas. Coruña, nestes intres, no mes de novembro, remplatexouse as necesidades por parte do concello da Coruña. E agora estamos preparando unha nova licitación para atender esas peticións que se fixeron dende o concello. En Santiago, está en licitación, a estación de autobuses. Creo que xa rematou o prazo de presentacións de concursantes e tamén actuamos na pasarela de comunicación dende Clara Campoamor hacia a rúa do Horreo. Eso está en proxecto, estao rematando Adif, e está previsto que o entregue a principios de este verán. En Ourense, sacamos a licitación xa da estación de autobuses, saíu antonte. Estamos traballando tamén no aparcadoiro subterráneo, que estamos rematando o proxecto construtivo. En Vigo estamos traballando co concello e con Adif, na definición de eses novos accesos a ese novo núcleo que vai xerarse ao redor da estación de autobuses e o centro comercial.

Os accesos, en Coruña depende de como se desenrole o proxecto, pero posiblemente non sexan prescindibles. Aínda que hai un desenrolo que depende do concello, dende a Avenida de Arteixo até a avenida da Sardiñeira. En Santiago os accesos temos que facer o concello de

Santiago. Estamos pendentes de que os liciten no proxecto. En Vigo está o proxecto de trazado redactado. En Ourense non vai haber. Hai un novo vial na parte do ferrocarril.

Sobre o metro lixeiro, nestes intres non hai, eu creo que en ningunha das cidades, desbotáronse en principio por non ser rendíbeis, as redes de metro lixeiro.

7º) Aparcadoiros disuasorios en relación ás novas estacións intermodais.

A relación que deberíamos de ter, é que é un tema máis municipal, que dende eses aparcadoiros disuasorios haxa unha rede, realmente útil de transporte urbano, que te traslade até a estación. Se van asociados a frecuencias e a liñas de autobuses, estamos a falar en xeral, ao mellor en particular, en algures non, transporte urbano. E si, o transporte urbano está previsto nas intermodais, que chegue até alí e poda ter acceso. É unha xestión municipal o de unir o aparcadoiro coa intermodal. Este plan (aparcadoiro disuasorios) non está en desenrolo, o que está previsto son novos aparcadoiros nas propias estacións para que poida acceder a xente. Pero o seu non é tanto que acceda con coche privado se non que este conectado coa rede de transporte público. Esa malla de transporte público, a máis densa que hai é por autobús. Precisamente a través dos transbordos nas áreas de transporte metropolitano estamos a favorecer iso.

8º) Que vai acontecer coas actuais estacións de autobuses? Santiago, A Coruña, Vigo e Ourense.

Cada unha é un mundo. En Santiago vaise converter na cidade administrativa, porque os terreos son da Xunta. En Coruña, creo que os terreos son do concello. Co cual, será o concello o que teña que decidir. En Ourense xa se falou que os terreos son do concello, voltarán ao concello, e serán eles. Terá que ser o propio concello. O edificio é da Xunta pero cederanse.

9º) O billete compartido entre o tren e as lanzadeiras para os aeroportos, estado actual.

Estamos pendentes de desenrols tecnolóxicos para poder coordinar que tanto Renfe como os usuarios das empresas de transporte por autobús, poidan utilizar o mesmo ticket e a validadora poderá ser a mesma. En principio desenrolouse, a información a través de pantallas nos aeroportos, nas estacións de trens e autobuses, para ter coñecemento, o viaxeiro que ven de fora onde ten que coller o bus, onde é o transbordo ou a estación de tren. Estamos agora co tema do desenrolo tecnolóxico. Agora mesmo non funciona. Está un pouco pendente, non é un tema sinxelo o tema tecnolóxico. Na forma de validación de Adif e dos transporte inter-urbanos é bastante distinto. Aparte tamén todo o tema monético, de pago, de quen recada.

10º) Estacións de Padrón-Barbanza ou Ordes-Fosado, carecen de liñas de autobús regular, pensouse en levar a cabo isto?

Iso terémolo que valorar agora no Plan de Transporte Público de Galicia, que ten de horizonte finais do 2019. É unha das cousas a valorar, porque as liñas de transporte son concesións que teñen liñas, digamos, non é doado movelas. Teremos que valoralo como incluías.

Anexo 1.3. Entrevista con Celso Luis Delgado Arce - Diputado en el Congreso de los Diputados de Madrid por la provincia de Ourense desde el 2000 (PP) (25-11-2020, vía telefónica). Entrevista semi-estructurada.

Non se trata de atribuír méritos, de quen é máis. Creo que hai unha vontade polos dous grandes partidos políticos por apostar por un desenvolvemento ferroviario en Galicia, que tiñan atrasadísimas as súas comunicacións internas e as súas comunicacións co exterior, ca Meseta.

Durante moitos anos, o ferrocarril permaneceu nun segundo plano. Cando as autovías xa estaban rematadas e se podían empregar os recursos noutros modos, pois centrouse no ferroviario.

No interior de Galicia, as principais cidades galegas, de Vigo a A Coruña estaban incomunicadas polo ferrocarril dunha maneira moderna. Un tren convencional de pouquísima calidade. Entón a necesidade de impulsar o Eixo Atlántico ferroviario, pois cun nivel de altas prestacións. 1º vertebrar a franxa costeira de Galicia que para ben ou para mal, eu son unha persoa do interior, recoñezo que é onde vive a maior parte da poboación de Galicia. Onde se centra a maior parte das actividades económicas. Isto era unha prioridade. Pero tamén a comunicación central de Galicia, no eixo ferroviario Ourense – Santiago, coa prolongación xa cara A Coruña. Isto era un tronco máis das comunicacións de Galicia coa Meseta. Este corredor interior, A Coruña – Ourense é un éxito potábel dende o meu punto de vista. Finalmente, a comunicación coa Meseta. A comunicación con Madrid, para ben ou para mal, é o centro de comunicación do Estado, onde se reparten as autovías, onde se reparte o aeroporto. Unha conexión coa Meseta era necesaria. Dende o 2005, cando eu cheguei aquí houbo unha mudanza de proxectos. Ese é o modelo. Non é o único.

Lugo, que é a única cidade galega, que teña unha conexión de AV, que teña isto e que posibilite Lugo – Ourense en 60 minutos. Na estación de reparto que é tamén, Ourense. Por suposto que hai unhas carencias hoxe entre Ferrol e A Coruña. Hai certos servizos convencionais que están fora de estos circuitos que poden mellorar. O que non compartimos é o modelo este, que defende dende bastante tempo o BNG, que non querían falar dunha maneira clara de AV a Madrid, tampouco que estaban todo o santo día falando de Coruña e Ferrol, e porque non se comunica Santiago con Lugo. Bueno, esas son carencias, pero ti tes que apostar por aquilo que serve á maior parte dos cidadáns. O que máis se necesita en cada momento, o máis urxente. Despois, tamén se ten falado de cercanías.

Sobre as cercanías nas áreas urbanas de Galicia:

Pero vamos a ver. Eu creo na Galicia, cidade única. Galicia non é un territorio tan grande como para que. Hoxe, as distancias entre cidades non se miden en km, se miden en tempo. Dalgún xeito, case se pode dicir que o Eixo Atlántico é un tren de cercanías. Porque está movendo persoas, volumes importantes de persoas, nun lado a outro. Dos sitios máis poboados. Un servizo de cercanías, pois pode ser que nos entornos das urbes de Coruña e de Vigo poida ter sentido. Fóra disto, pois unhas cercanías, imaxínate Ribadavia – Ourense ou Carballiño – Ourense, sinceramente, o número de viaxeiros ou usuarios potenciais deses servizos, pois

sinceramente, non existe masa crítica para crear estes servizos. Creo que son temas nos que debemos de pensar pero hoxe por hoxe hai que concentrarse en rematar a alta velocidade a Madrid. Poñela en servizo comercial.

Seguir traballando na conexión ferroviaria entre Lugo e Ourense, toda esa renovación e modernización. Despois planificar e dar pasos decididos para facer esa comunicación con Portugal a través desa saída sur de Vigo. Polo momento só está no papel. Non ten ningún tipo de realidade.

É moitísimo o que se ten feito. Moitísimos o que queda por facer. Fago un balance totalmente positivo. Sobre todo, onde estábamos e onde estamos agora. E onde vamos estar dentro dun pouco tempo.

Neste momento hai que concentrar os esforzos. A xente comeza a falar, desto, esto. Pero vamos a ver, pero 1º hai que facer unha cousa e despois outra.

Facer equilibrios entre gastos e ingresos non é fácil. Polo tanto, as necesidades no conxunto do estado son tremendas. Igual que os galegos pidimos, os demais piden todos os días dende todos os rincóns de España.

Os investimentos deben de ser selectivos. Agora a Alta Velocidade a Galicia é unha obra faraónica. O resto, temos que darlle rendabilidade. Teremos unha infraestrutura potente. Estamos traballando tamén para os trens que están circulando polas nosas vías. Necesitamos tamén moitas outras cousas máis. Bueno, os pasos que se dan son moi importantes.

Respecto do protagonismo, sen dúbida ningunha, do PSOE e do PP. Penso que o PP é o gran impulsor, pero o PSOE tamén é un gran impulsor da Alta Velocidade a Galicia. Houbo ministros que foron poucos bos para Galicia. A señora Magdalena Álvarez p.ex., non foi unha ministra que traballase moito por Galiza. Aínda que fixo cousas.

A etapa de Rajoy con Ana Pastor notouse moito, Blanco con Zapatero, intentou facer as cousas. De la Serna tamén dou un impulso a cousas que tamén estaban pendentes. Pero bueno, sempre pelexando. Unha das grandes batallas que tivemos, sempre foi que Galicia existira dende o punto de vista ferroviario, porque os cataláns e outras forzas políticas estaban absolutamente en contra de tanto investimento en Galicia.

Iso era real. Eran presión políticas. Para atender a dous millóns e pico de persoas, facer ese gastos era unha barbaridade.

Sobre Portugal (debate entre conexión Meseta ou Eixo Atlántico):

Para nada. A xeografía non debe de definir os investimentos directamente. É un criterio importante. Estamos no Estado Español e a conexión económica, fundamental faise coa Meseta. É a base loxística e do movemento para toda España.

Ten o triple de interese, España en conectarse con Portugal que o que ten Portugal de conectarse con España.

(Sobre as declaracións da ministra de Portugal sobre o Eixo Atlántico):

iso non son máis que palabras, porque os feitos acreditan até o momento o contrario. O goberno portugués para nada apostou por unha conexión en alta velocidade dende Porto para conexión con Galicia. Pero que ninguén pense que isto corresponde coa realidade. Logo, dende un punto de vista da modernización da actual liña, Vigo – Porto, pola que circula o Tren Celta, quen ten feito os deberes antes foi España. Pero Portugal, as obras de electrificación entre Porto, Viana e Valença, todo eso, leva retrasos. Esperemos que o rematen dentro dun pouco. Pero o que quero dicir, que non te creas que para que sexa posíbel o esforzo investidor se necesite que os portugueses muden o criterio. Agora, neste momento, din iso, e eu o celebro. Pero realmente, a conexión prioritaria, nin comparación, a necesidade e a conveniencia para Galicia dunha cousa e doutra, sinceramente. Aínda que eu considere que para Galicia sexa imprescindible as relacións económicas coa Eurorexión. Entendo que as relacións económicas non están baseadas, neste momento, en ter unha mellor conexión ferroviaria. Sería un plus a maiores. Ou sea, hai unha extraordinaria comunicación por estrada, entre Porto e Vigo, entre Ourense, tes unha autovía que te leva por Chaves hacia Vila-Real e chegas tamén por aí por autovía. As comunicacións por estrada son realmente boas, neste momento. E isto non está impedindo que haxa unhas boas relacións económico, social, entre un lado e o outro. Por outra parte, o aeroporto Sa Carneiro, é a maior expresión de éxito da Eurorexión. Co volumen de tráfico, de persoas españolas e galegas que atraen.

Que si, que a conexión ferroviaria eu a defendo, a saída sur de Vigo por suposto, pero o que quero dicir, que o interese que ten amosado a sociedade española é moitísimo maior que o interese que ten demostrado a portuguesa. Agás o que acabamos de escoitar, hai uns días. É unha cousa como moi recente.

Portugal é un país centralista 100% e dominado por Lisboa. Hai o polo de Porto pero ao final, as cousas son como son. Portugal, eu o poño como un exemplo de país en alza en algunhas cousas. Eu, esa centralización férrea que teñen de moitos investimentos, pois non o vexo como unha oportunidade. Eu vexoo como un problema.

A situación económica de Portugal era moi mala, de estar invertido pola Troika. Pensa que tiveron que poñer peaxes en todas as autovías gratuítas, porque non eran quen de soste as infraestructuras viarias.

Portugal é importantísimo para Galicia pero, España, hoxe en día, é o esforzo de comunicación para min primario que hai que facer.

Sobre o FEVE:

Pois home, que a realidade foi mudando. Acabouse hai uns anos, unha autovía do Cantábrico, extraordinaria, carísima, importantísima, que liga toda a Cornisa Cantábrica entre Galicia e Cantabria e o País Vasco. Pois ese tren de liña estreita, pois está abandonado. Claro que o

está, pero e se estivera en mellores condicións, tería moitos usuarios? Esa é unha das preguntas que eu me fago. Dende logo, a situación actual non é presentable. Trens sen calidade, nin interventores, non pode ser. Pero sinceramente, tampouco vexo unha masa crítica suficiente, me refiro ao tren da costa. Outra cousa é a comunicación entre A Coruña e Ferrol. Que claramente debe de mellorarse. Sempre que eu quere acometer ese tema sempre se encontra con dificultades, por onde meter a vía, en función do crecemento urbanístico que hai en todas as zonas. É un tema, un pouco complexo. Crea moitas disfuncións. Pero bueno, ese é un tema importante. Non é a gran prioridade para Galicia, neste momento. Hai algunha xente que pensa, “No, é que agora que vamos a poñer en servizo a LAV, e agora que facemos?” 1º, da LAV queda por facer o tramo Taboadela – Ourense. Hai que facer toda a conexión entre Lugo e Ourense. Ou sexa, hai que seguir intentando a conexión con Portugal. Hai moitísima tarefa por diante. Despois, hai que intentarlle dar rendabilidade aos servizos ferroviarios. Ter infraestructuras, pero o guai é ter trens que movan os pasaxeiros. Tamén haberá que ver se a iniciativa privada se anima a poñer trens, para que circulen. En fin. Todo está por facer.

Sobre os atrasos nas obras do TAV:

A finalización da LAV, 2010, 2012... Fala de Alemaña e o aeroporto de Berlín. Efectivamente foron dándose prazos por responsabeis políticos, que non eran viabeis cumprir, como consecuencia do estado administrativo no que se encontraban os proxectos. Se ti non tes un proxecto aprobado, como podes poñer nos orzamentos, pois que vas investir, 300 millóns o ano seguinte e que para iso suceda, tes que ter o proxecto aprobado, tes que ter declaración de impacto ambiental, a licitación, a axudicación. Vamos a ver, os medios de comunicación, estiveron sempre alentando os políticos para que definisen prazos. Moitos políticos, de todos os signos, entraron na dinámica de fixar prazos. Os prazos que fixaban os políticos, normalmente eran consecuencia dos informes que recibían da xente do ministerio e da xente de Adif, que creaba expectativas. Ben sexa, porque tiñan o convencemento de que podía ser. Ou ben sexa porque electoralmente podería interesar nun determinado momento crear a ilusión de que iso sería posíbel. Despois, España atravesou, momentos de situación económica moi desfavorábeis. Non?. Houbo serios problemas económicos que incidiron. E na etapa que non había problemas económicas, con ministra Magdalena Alvarez foron anos no que a prioridade foi rematar a LAV a Catalunya. Onde os recursos de Adif e o ministerio se priorizaron cara esa zona. Aquí, pois, se ralentizaron os proxectos e licitacións.

Ademais, de todo isto, problemas administrativos, retrasos, está o tema da complexidade. Moitas destas actuacións se esixiron modificar, replanteos de como se ían facer pontes, viadutos, tuneles. O mecanismo de facer os tuneles, con tuneladores, se co método austriaco. Logo, tamén houbo diferenzas en obra entre as empresas adxudicatarias e o Adif. Moitas empresas creían que polo montante que foran adxudicadas os tramos non era posíbel sacar as obras para adiante. Polo tanto, ese retraso evidente pero, a min preocupábame que estes atrasos freasen a culminación da AV. Neste momento, a culminación é imparable. Estamos na recta final. Non me preocupa tanto. É unha infraestructura que vai durar, como mínimo un século.

Estamos facendo a maior infraestructura que se fixo en Galicia. Que é colosal. Toca mirar para adiante.

Eu teño reclamado o cumprimento dos prazos. Se eu, as veces recibías un informe do ministerio, que a licitación vaise producir en decembro do 19, e estamos a finais do 20, e aínda non está. É moi complexo o tema da obra pública.

O papel da Xunta:

A construción, Adif, a mobilidade, RENFE, unha empresa pública. En materia ferroviaria da Xunta son máis ben de supervisión, dos servizos que se prestan. Está a Xunta traballando, ao meu xuízo, nun modo moi intelixente, na intermodalidade, para que as nosas estacións de autobuses e ferroviaria esten ben dotadas. Era unha sinautra que tiñamos pendentes. A xunta ten un control, unha presión sobre o Estado para que estes investimentos se vaian para adiante. A gobernanza ferroviaria é fundamentalmente do Estado, nun 90%.

Estación moi ambiciosos que se truncaron. A liberalización de espazos de Adif, se financiaría parte das actuacións que se levarían. Todo isto, caeu co que paso co sector inmobiliario.

A rexionalización ferroviaria:

Este tema non se está, porque as CCAA claramente xa hoxe teñen un volumen importantísimo de competencias en todo o ámbito, da sanidade, a metade do orzamento da Xunta vai ao servizo público de saúde. Educación. Servizos sociais. Depois tes que adicarlle a xustiza, construción de infraestruturas. Ambicionar un feito competencial moitísimo máis amplo como esta materia, conleva ter uns recursos que hoxe son escasos. Entón, a demanda de competencias pasa por ter capacidade económica para soste. E que o estado teña condicións, tampouco está para botar foguetes. Pode ser un tema que se avance no futuro. Pero neste tema, non é prioritario. Hai que centrarse no fundamental.

O debate sobre os trazados do TAV (A Coruña vs Vigo):

Ese é un tema recorrente. A escolla de trazados. Os técnicos. Os enxeñeiros. Os planificadores de infraestruturas. A min parece de sentido común o eixo Ourense – Santiago – Coruña. Parece un eixo fundamental. Porque é o que lle vai dar continuidade á liña de alta velocidade. Penso que o localismo é algo moi negativo para a nosa comunidade. Cada un que defenda para a súa cidade pero para Galiza hai que facer unha visión de conxunto. Entón, a realidade non existe unha conexión de alta velocidade directa entre Vigo e Ourense, que leve directamente, iso non imposibilita que os trenes de alta velocidade cheguen a Vigo. Existe un bypass antes de Compostela. Porque ademais na provincia de Pontevedra, existen outras cidades. Que tamén teñen necesidade de mobilidade. Entón, a conexión por Cerdedo está en estudio, estudos hidrolóxicos, complexidades técnicas ferroviario. En fin, iso non vai imposibilitar que o TAV cheguen a Madrid dende Vigo, pasando sempre por Ourense. Non sei. As cidades do Eixo Atlántico están moi comunicadas cun servizo magnífico con Madrid.

Se comparamos o que tiñamos, co que temos. Para levar a AV a Vigo houbo que facer unhas obras monumentais, a entrada soterrada en Vigo, unha nova estación magnificada, unha

provisional en Guixar, o centro Vialia en Urzaiz. Quero dicir que hai investimentos fortes nesa cidade na que se destina investimentos monumentais por parte da Xunta e do Estado.

Que non hai conexión directa, bueno. Pois, seguramente no futuro haberá. Haberá que pensar nos de Lugo que non teñen comunicación pola vía, de calidade ferroviaria. Ferrol tamén. Non vamos poder ter todos o mesmo tempo. Alguns non teñen nada. Haberá que intentar equilibrar. Ourense ten TAV. Afortunadamente é a porta principal de Galicia.

É un debate político, e ao final cae. Vamos, a min como deputado, o que non se me ocorre é dicirlle a Adif é por onde ten que levar un tren. Imaxinate.

Conclusiones::

O tren de mercadorías. Está no conxunto de España. Ten unha cuota baixísima. A uns niveis insuficientes. E Galicia non é unha excepción. Efectivamente, os investimentos que hai que facer...moitas liñas van quedar desocupadas, como Zamora – Ourense. Algún tren rexional.

Todo iso hai que impulsalo, para iso está o Corredor Atlántico. Pero, potenciar a conexión cos portos. Nalgúns estanse traballando e noutras.

Para min a prioridade número 1 é o transporte de viaxeiros, o de mercancías é necesario tamén pero quero dicir que non ten o nivel de prioridade que ten o outro. E como todo ao mesmo tempo non se pode facer. Para cargar mercadorías, ten que haber mercadores. É dicir, empresas de volumen que estean en condición para cargar mercancías. Algúns cargadores xa pecharon. Galicia ten que ter un sistema de mercancías. Iso está claro.

A liberalización. Falase constantemente porque é unha disposición europea que se ten que cumprir. Haberá operadores.

Pareceme dende o punto de vista da competencia estupendo. Temos liñas estupendas. Se queremos potenciar o transporte ferroviario, e abaratalo, a introdución de competencia, é positivo. Como usuario é bo. Por iso hai que incentivar o uso do ferrocarril. Eu creo que o futuro do ferrocarril é extraordinario.

Claro que hai diferenzas (Xunta e Estado). Pero hainas en todas as Autonomías.

Podemos estar moi orgullosos do ferrocarril que temos en Galicia, e do futuro, porque vai ser estupendo. Porque temos unhas infraestruturas de primeira. Hai que ser optimistas. Porque temos un Eixo Atlántico magnífico. Un eixo Ourense – Santiago, magnífico. A LAV que se está poñendo en servizo é magnífica dende o punto de vista das infraestruturas. Acepta que vai haber problemas, retrasos, dificultades.

A realidade que teñen os galegos de hoxe diariamente.

Hai que apostar moito polo ferrocarril.

Anexo 1.4. Entrevista con Agustín Hernández Fernández de las Rojas - Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas en la Xunta de Galicia 2009-2014 (17-12-2020, vídeoconferencia). Entrevista semi-estructurada.

Pacto do Obradoiro:

Penso que foi un documento, con independencia da cuestión, das datas, dos compromisos, das datas para realizar as diferentes treitos da AV. Foi un documento imprescindible para que Galicia poida contar coa AV para viaxeiros. Máis aló, dos repetidos e continuos incrementos dos prazos, que xurden máis das consecuencias e urxencias políticas. Entran dentro do xogo da política. O que está claro, o Pacto foi unha aposta valente, moi xenerosa por parte do ministerio, o ministro daquela Xosé Blanco, por cuestións estratéxicas, ambicións políticas lexítimas, a súa vinculación con Galicia e pola oportunidade que tiña na súa condición de ministro de fomento, foi capaz de concretar un documento de compromisos e aportacións orzamentarias, nun contexto de restricións moi importante. Posto que non podemos esquecer que, daquela as administracións, a Xunta e o Ministerio, tínhamos que facer orzamentos que ano tras ano, non se incrementaban, se non que diminuían. Polo tanto, nese contexto, o ministro buscou unha ferramenta a través de colaboración público – privado, de contratos a longo prazo no mantemento da rede e a licitación de paquetes, tanto de construción como en posta en marcha, e despois de mantemento. Algún deles tivo que ser mudado pola ministra, Ana Pastor, como consecuencia de que non existían recursos. Pero en todo caso, insisto, foi un documento que dalgún xeito, blindou a execución da Alta Velocidade a Galicia. Creo que aí, a AV, con independencia de cuestións ao respecto do deseño, da forma de entrar, da priorización de Santiago – Ourense, fronte o que defendía UGT, era un trazado en L.

O que está claro é que a chegada do AVE a Galicia tivo tres fitos. Na miña humilde opinión. O primeiro, ao falar de AV, a Xunta encargou un estudo en colaboración coas caixas de aforro. Para que se comenzase a falar de Galicia como un destino da AV. Até esa data, Galicia quedaba fóra dos plans de AV en España. Por razóns técnicas, de peso poboación, topográficas, xeográficas...Evidentemente, Galicia non existía na planificación do ministerio daquela. O goberno da xunta daquela, sen ter competencia en materia ferroviaria, decidiu facer ese estudo. Comenzaron a falar dunha vía única, a polémica do trazado en L ou Santiago Ourense, etc etc. Foi o inicio do debate social da necesidade de facer a AV en Galicia.

O segundo fito. A licitación, mediante unha ferramenta de concurso de proxecto e obra, do treito entre Santiago e Ourense. Non deixa de ser unha cuestión que pode xerar opinión, posto que parecía dende unha postura lóxica, da posta en servizo, dende unha perspectiva do que é a planificación da rede que a rede cara o noroeste avanzara, dende Madrid cara o NO. Nese momento, creo que tamén, como consecuencia da presión que aconteceu neses anos, Galicia presionou para que a AV comenzara por Galicia e por Madrid. Estaba licitado o tunel de Guadarrama pero podería...de Valladolid cara León e Zamora, e ir avanzando, captando viaxeiros. Pero deixando para o final o que é a parte galega. Iso non foi así.

Houbo unha presión (dende Galicia), nas circunstancias do momento; entón o ministro daquela de Fomento, pois aceptou licitar como concurso de proxecto e obra, a conexión de

Santiago e Ourense. Iso significou unha aceleración moi importante do que é a AV en Galicia posto que licitábase un treito de novo trazado de AV dentro do noso territorio que enganchaba coa mellora do Eixo Atlántico. É o segundo fito.

As datas xorden da presión política e non técnica.

O terceiro fito, foi o Pacto de Obradoiro. Estes tres fitos marcaron o devenir do que é a rede ferroviaria en Galicia. É a miña opinión. Creo que hai que agradecer o protagonismo destas persoas que interviron neses fitos. É de xustiza recoñecer a posibilidade que tivo Jose Blanco estando no ministerio, de xestionar o pacto de obradoiro foi altamente beneficiosa para Galicia. Iso permitiu que esa liña, ese trazado fose algo irrevisibel a nivel ministerial. As infraestruturas tardan en chegar pero a que nunca é realidade é a que non se planifica. O compromiso orzamentario. Afecta a máis dun mandato, a máis dunha lexislatura nacional. Polo tanto é importante que este recollido nun documento.

Ana Pastor, paralización de obras e restriccións orzamentarias. Pasiño a pasiño, imos mellorando a prestación do servizo.

Diálogo entre administracións públicas;

As relacións entre administración son máis consecuencia dos equilibrios e do trato persoal, funcional, que sempre foi correcto, por riba de cuestións de índole partidaria. O problema xurde, con independencia da cor política do goberno de Madrid, as prioridades de Madrid, deben de ter en conta as necesidades de toda a nación española, todo o Estado. A Xunta de Galicia ten que reclamar unicamente as de Galicia. Polo tanto, cando tes que negociar, falar, con Madrid, estás ante unha administración que pode ser, da mesma cor política que ti ou diferente, pero en todo caso, ten que contemplar a túa petición e integrar a túa petición dentro das peticións de todas as CCAAs. Nese equilibrio, obviamente hai un proceso negociador onde ti tes que conseguir que prioricen o que ti consideras que é imprescindible necesario fronte ao que pedirá o alcalde ou presidente de Castela – León, Cantabria, etc etc. É unha loita de equilibrios onde tes que ser, “presionar”, instituir, dialogar, en documentos técnicos, buscar empatía, buscar puntos de encontro, buscar digamos, boas complicidades, e ao final, iso, pois, iso p.ex. Trouxo a firma do pacto de obradoiro e trouxo, dentro dos problemas orzamentarios que tivo que facer fronte o ministerio cando estivo Ana Pastor, houbo paralizacións...

O trato e a visibilidade cara Galicia foi aceptable. Foi positiva. Claramente, no mandato de Jose Blanco como no de Ana Pastor. Eu, teño que dicir, que no mandato de Magdalena Álvarez percibin máis, un trato peor, obxectivamente ou un maltrato, menos sintonía. E tamén agora, creo hai menos similitu.

Diálogo con Renfe e Adif:

O equilibrio é exactamente o mesmo que o equilibrio de relacións entre a Xunta e o Ministerio, pero hai un factor a maiores, é que estamos a falar de empresas. Nese contexto, non soamente, existe un equilibrio político, entre administracións que poidan ter sensibilidades políticas diferentes se non que existe unha xestión empresarial, por parte dos responsábeis. É

importante telo en conta. Ao final, o presidente de Renfe e a presidenta de Adif, e os anteriores. Están na obriga de manter un equilibrio nas súas contas, de manter unha actividade empresarial, de facer actuacións en base a índole empresarial, aínda que sexa empresas do ámbito público. Polo tanto, é un factor máis, que engade complicacións á propia relación entre os máximos responsábeis.

Portugal:

Houbo relacións, de feito, estando Ana Pastor no Ministerio, artellouse un mecanismo para facer a conexión directa Vigo – Porto, con problema en canto a horarios e a competitividade en tempo de percorrido. Tratouse bastante ese tema, avanzouse bastante nese tema. O que aconteceu en Portugal é que durante...Portugal non tivo claro cales eran as súas prioridades en relación ao transporte de mercadorías por ferrocarril, é máis, no de viaxeiros.

Cercanías e ENTE ferroviario:

Nós creemos que a realidade da rede ferroviaria que temos agora mesmo en Galicia, exceptuando a conexión de Lugo, que si que é certo que é a cidade que queda máis fóra da competitividade do transporte de viaxeiros por tren. O que é a rede, insisto, sen ter en conta Lugo. Permite, xerar conexións interiores en Galicia competitivas en relación á estrada, máis eficientes, máis eficaces, Polo tanto que, potenciaría as conexións internas entre Galicia. Nese sentido, sempre pensamos que era viable, pois, potenciar iso a través dun ente ferroviario propio que puidera xestionar esas conexións ou, se iso non o acada os apoios necesarios, cando menos, por parte de Renfe se potenciara a rede interna de Galicia e as conexións do que, na miña opinión, o que son as cercanías de Galicia. Penso, que non poden pasar por, imaxinar, entre Cambre, Oleiros e A Coruña. Ou como alguén fala un tren no Barbanza cun novo trazado. Penso que é bastante difícil no eido ambiental, orzamentario, e en canto a número de usuarios. Pero o que si é posible de xerar en Galicia é unha conexión eficaz e eficiente entre as cidades do Eixo Atlántico e Ourense. Polo tanto, que poida ser viable unha relación practicamente metropolitana entre Coruña e Santiago, que xa funciona. Entre Coruña e Ourense que son cidades que non tiveron unha vinculación ante a dificultade da conexión pero que agora son 28 máis 38 o que se tarda. Nos creemos que iso require unha potenciación, comparable ás cercanías de Madrid, as de Asturias, ou as de Barcelona – Cataluña. Creo que iso é algo que debería de potenciar tanto, especialmente Renfe como operadora, incrementar esas relacións.

Unha infraestrutura actual como a galega está pidindo a gritos unha potenciación, o tema dos bonos, dos usuarios, para facilitar as conexións. En Galicia funciona nese ámbito de cidades como unha cidade única., nós si que creemos que habería que darlle unha volta a esa potenciación a través dunha figura volcada precisamente potenciar esas conexións. Por iso falábamos do Ente Ferroviario ou insintinto, ou se isto supoñía maior carga burocrática, pois que RENFE artillara unha xerencia para Galicia coa mesma vocación de xerar esa estrutura de servizo que pode ter as cercanías de Madrid ou de Cataluña.

A creación dunha operadora estilo Euskotren ou FGC sería o seguinte paso. Transferencia da rede ferroviaria interior. Neste momento é titularidade do estado e polo tanto, o xestor da rede é Adif, o operador da rede, renfe ou un operador privado que agora mesmo está

empezando esa liberalización. Era un tema, na miña opinión, non dende o ámbito político, se non perspectiva, non valoro tanto a xestión da titularidade ou da rede, se non do servizo prestado ao cidadán. Por iso, dicía, a ferramenta pode ser a creación dun ente ferroviario con competencias plenas cunha rede transferida en condicións. Se Galicia consegue a transferencia da rede, nas circunstancias que agora mesmo ten Ferrol- Coruña, pois loxicamente a Galicia obtén a transferencia dun problema. Non é o mesmo de Ourense con Santiago e Coruña, de novo trazado.

Semellanza ás rexións francesas?

Iso existía en Galicia en relación coa rede de baixa demanda. Nós na Xunta, agora non sei, pero tiñamos un convenio con RENFE para garantir as conexións ferroviarias con p.ex., a zona de Ourense, as estacións de Ourense interiores, Lugo – Ourense de menor poboación. Penso que iso é unha cuestión que iso hai que analizar dentro dunha estratexia global de mobilidade de Galicia. Nese sentido creo que é o momento de meter na ecuación as cuestións ligadas ás novas tecnoloxías. Fala do transporte á demanda por estrada de viaxeiros. Penso que se a xestión de renfe tivese en conta esa realidade de Galicia non sería necesaria a transferencia, pero si que é necesario esa sensibilidade para dar servizo ás nosas demandas.

Retirada de subvencións:

Pois dende unha perspectiva do que era custe-beneficio, era algo insostenible. É dicir, agora non o teño na cabeza, pero había custes per capita que simplemente, sen contar o impacto que significa, dende unha perspectiva enerxética, mobilizar un tren de 150 prazas para levar dúas persoas, con independencia dunha perspectiva de eficiencia enerxética, económica, e de todo tipo, era insostenible. A realidade é que o facías a división entre custe do servizo e número de usuarios, e acreditabas que era mellor que o usuario cando tivera necesidade de ir a Ourense capital solicitara un taxi, mandar un taxi dende Ourense, e que o levara a Ourense e que despois volvera con el a súa residencia, era máis barato que pagar a Renfe a continuidade dos servizos. É certo que é unha pescadilla que se morde a cola, posto que, obviamente non tes usuarios, non prestas o servizo, os usuarios mudan de transportes, mudan de modo, e ao final o ferrocarril vai morrendo.

A parte da cuestión orzamentaria, tiñamos por razóns de sostenibilidade financeira da comunidade autónoma, asumir os orzamentos máis baixos; o orzamento que tiña o bipartito no 2009, da consellería de medio ambiente, vivenda e transportes, sumado, estaba do arredor (falo de memoria) dos 1000 millóns de euros. Cando eu marchei da consellería estábamos nos 600 – 500 millóns de euros. É dicir, o orzamento era a metade. Pois loxicamente, se non tes recursos, tes que limitar.

Noitebus, 10 millóns.

Sobre a política pasiva da Xunta:

Tamén é certo que é algo, un funcionamento que denota, digamos, unha falta de organización dos diferentes niveis da administración. Posto que, dábbase a circunstancia de que, é certo, a Xunta financiaba o transporte deficitario de Renfe, pero a Xunta non tiña competencias

nesa materia. Por iso se pode observar dende fóra que a Xunta tiña un papel secundario. Pero é que realmente, é dicir, o normal, o lóxico é aquel que obtema as competencias faga, articule as ferramentas para actuar no ámbito desas competencias. O lóxico sería que a administración central do ministerio competente, financiara aqueles percorridos que non tiña masa crítica para xustificar a rentabilidade mínima, e o que é, por razóns sociais ou de índole de cohesión territorial, xustifican que o mantemento desas conexións, pero non acontecía iso. Renfe dicía dende unha perspectiva empresarial, eles non podían facer fronte aos custes dese traxecto, o Ministerio dicía que iso non era problema deles, e claro, a Xunta de Galicia, como administración intermedia tiña dúas posibilidades. Ou mirar para cara outro lado, protestar ou, bueno, antes de que un veciño quede sen conexión coa capital de provincia, pois nós facemos unha achega de capítulo 4 de transferencia corrente en función do número de usuario. Pero claro, iso é insostenible. Iso leva a que exista un deterioro da rede, da xestión do material móbil, Renfe non utilizaba material novo se non que, era un material envellecido...co cal, ao final, bueno, era un tema que tivemos que cortar.

Intermodais:

O diálogo foron moi complicados. Penso que, é dicir, é certo que as estacións tal e como están situadas en Galicia, obviamente son parte do tecido urbano das cidades. En todas as cidades son unha peza importante do urbanismo da cidade. Polo tanto, existe un aspecto urbanístico. Penso que, cando nós iniciamos as responsabilidades neste ámbito, penso que, existía a consecuencia do boom inmobiliaria da época, digamos unha visión excesivamente, dende a perspectiva da promoción inmobiliaria. A solución urbanística. Non tanto, do transporte, que a necesidade real, dos ferrocarriles e dos autobuses.

Iso tentámolo mudar e bueno, tamén é certo, a crise do 2008, a crise inmobiliaria, a crise que tivo lugar no sitio onde o ministerio pois tiña avanzado na tramitación, no tema dos aspectos urbanísticos dos ferrocarriles das cidades foi, tivo un resultado bastante dudoso. No resultado de que existen moitas operacións que aínda está por desenvolver, en Valladolid. Outras cidades que non tiveron posibilidade de avanzar como consecuencia das rentabilidades pensadas, despois non foron realidade. Nese sentido, o posicionamento en Galicia foi máis pragmático. Está desembocando no desenvolvemento dunhas intermodais axustadas ás nosas necesidades. É certo, que neste tema, creo que temos un problema que aínda está por resolver. É que, debería, penso, que non vai ter solución. A visión das intermodais está moi condicionada pola concurrencia de dúas administracións. Da Xunta, buses, e do Adif. Eu boto de menos que houbera unha visión integradora dos proxectos. E iso non é culpa tanto da estrutura política do concello, da xunta, do ministerio, se non máis culpa das estruturas técnicas e de traballo das tres organizacións. Entón eso, que orixina..orixina, que si é certo, temos avanzado moitísimo na intermodalidade, no deseño conxunto das dúas pezas pero o que non temos pechado 100% é facer o deseño dunha peza. É dicir, que de verdade fora unha estación intermodal, no sentido de que teña unha única cafetería, unha única zona de venta de billetes, onde estea a zona dos billetes de ferrocarril, e a zona dos billetes do autobús, e teña un único hall. Unha única zona de espera. E iso creo que é o único problema que nestes momentos ten a xestión das intermodais en Galicia. Que non é un problema menor.

Sobre a intermodal de Santiago: “non está pensada en colaboración íntima e en cooperación íntima por parte dos técnicos de Adif e da Xunta. É certo que os técnicos de Adif están planificando a súa. Os técnicos da Xunta o seu. Está coordinados, están conectadas pero creo que non están utilizadas. Aí hai un problema. Adif, o que pretende é resolver o seu problema, ferroviario, os da Xunta, o mesmo, o seu problema dos buses. Pero logo, despois, non queren avanzar no que é a xestión conxunta. Que tamén logo obviamente, pode xerar un problema.

Debería de existir unha xestión da estación de Santiago, que é unha estación de buses e de tren. Non separado. Debería de compartir todos os servizos 100%. Esa coordinación de horarios, de dúas modalidades de transporte sería máis doada se, o que dicía eu, fose realidade. Unha única estación.

Aeropostos:

A conexión con Lavacolla é unha cuestión a nivel técnico, exclusivamente, como unha aposta por potenciar o aeroporto de Lavacolla (acto do PP en Santiago de Compostela)

A realidade aeroportuaria de Galicia é moi complexa. Posto que, tres terminais consecutivas da forma de actuar e planificar daquela. Donde, realmente resulta moi complicado coordinar as tres terminais como consecuencia de presións a nivel localistas, que habería que intentar que superar, iso é así. A realidade, coa chegada do AVE, se facemos unha reflexión co que aconteceu en Barcelona, Madrid, podemos pensar que entre un 50 e un 70% das conexións actuais a través de avión a Madrid pasarán ao AVE. Tamén é certo que se incrementa a mobilidade. O número de persoas que conectarán Galicia con Madrid incrementaranse como consecuencia do aumento da oferta. Polo tanto, pero en todo caso, iso vai castigar profundamente aos aeroportos de Vigo e A Coruña, como consecuencia de que o peso das conexións a Madrid neses aeroportos é maior que en Lavacolla. En todo caso, daquela si que plantexamos ao ministerio, a necesidade de avanzar paso a paso coa coordinación aeroportuaria. Foi unha cuestión que demandamos e que non acadamos ningún éxito nesa demanda, era que se creara unha xerencia única de Aena en Galicia. Nós creemos que ese sería o primeiro paso. Para sacar as cuestións localistas e as cuestións de curto prazo e visión cativa do que é a xestión das tres terminais. Funcionar co principio, que parece, que é un principio que é incuestionabel que é un aeroporto, tres terminais, priorizar dalgún xeito as conexións en función da demanda. En función da vocación dos aeroportos. P. ex., a conexión de Galicia con París debe de ser dende Vigo, a vinculación de Citroen. Polo tanto, parece razoable.

Logo, facer entre as terminais e as cidades, o mesmo que fixo a Xunta na consellería cando eu estivo, o mesmo da conexión entre Santiago capital e o aeroporto. A través dunha lanzadeira, que cada media hora coneta o aeroporto coa cidade. Iso facilita esa accesibilidade ao aeroporto. Permite que un cidadán da Coruña poida valorar, como de feito fai agora mesmo un cidadán de Galicia, cando pretende voar a un aeroporto, o primeiro que mira é os servizos e que o presta máis barato. Por iso mete na ecuación o Porto. Polo tanto, iso, habería que xestionalo dunha maneira profesional, ao marxe das cuestións localistas, ao marxe da periodística que tamén é bastante...

O tema aeroportuario é un tema complicado pero penso que o binomio pandemia, desastre do número de usuarios máis o cambio na mobilidade coa chegada da alta velocidade, debería de ser unha oportunidade para arrancar unha época na xestión aeroportuaria en Galicia, diferente da que tivemos. Non resultaba xustificable e que os concellos, por razóns exclusivamente electorais, de presión mediática, tiveramos que negociar coas compañías aéreas para engadir conexións ao aeroporto de Coruña, de Vigo, de Santiago. Conexións que moitas veces non estaban soportadas por unha necesidade real e por unha vontade de traer turistas, de xerar relacións económicas, simplemente como consecuencia dunha presión moitas veces o que permitía esa conexión entre os veciños de Santiago poideran ir a Roma, a Milan, ou a Frankfurt, a pasar unha fin de semana, coñecer esa cidade, pero realmente non engadía valor engadido nin rendabilidade, nin progreso á cidade nin ao tecido común.

Sinceramente, son partidario de establecer unha ferramenta, habería que mirar o método legal, que imposibilitará ese tipo de convenios, de tal xeito que a xestión aeroportuaria fora consecuencia do mercado, das necesidades económicas e tamén das prioridades, sustentadas por unha xustificación da comunidade autónoma e dunha visión de país.

A Xunta non ten competencias aeroportuarias.

Un paso, que creo que debería de ser inicial, é crear unha xerencia única con capacidade executiva en AENA en Galicia, que xestionara de xeito conxunto e único as tres terminais. Iso permitiría ter unha visión de sector aéreo única. Non unha visión do sector aéreo do director da Coruña, do director de Lavacolla, ou do director de Peinador.

Anexo 1.5. Entrevista con Ethel María Vázquez Mourelle Conselleira de Infraestruturas e Mobilidade en la Xunta de Galicia (28-12-2020, por escrito).

1º) Na actualidade, as diferentes administracións públicas dispoñen de competencias na xestión de transporte e políticas de mobilidade, dependendo do medio, escala ou a terminal. Existe un diálogo fluído e continuo entre as diferentes administracións (concellos, goberno central, Adif e Renfe) para levar a cabo boas prácticas?

Existe diálogo, imprescindible para coordinar diferentes actuacións nas que conflúen as competencias das diferentes Administracións Públicas, como poden ser, por exemplo, a construción das estacións intermodais, nas que vimos traballando desde hai tempo desde a Xunta, executando a parte que nos toca, as estacións de autobuses das intermodais, que xa encaran a recta final no caso das cidades de Santiago, de Ourense e de Pontevedra e tamén avanzadas as obras a de Vigo; e tamén diálogo e coordinación noutros eidos, como no caso da xestión do transporte nos ámbitos metropolitanos.

Agora ben, non podemos pasar por alto que dun tempo a esta parte o Goberno de España, e en concreto, Adif e Renfe, paralizaron todo avance nas infraestruturas e nos servizos ferroviarios en Galicia, desatendendo mesmo os compromisos adquiridos en convenios asinados.

2º) A Xunta de Galicia tivo un papel “*pasivo*” ou de apoio na xestión directa do ferrocarril galego durante os anos 1995 e 2011 mediante o pago de servizos deficitarios de Renfe; na actualidade, cal é o papel da Xunta ou Consellería en relación ao ferrocarril galego?

A Xunta de Galicia realiza un seguimento do desenvolvemento das infraestruturas e da prestación dos servizos de transporte ferroviario na Comunidade Autónoma de Galicia, por parte da Administración Xeral do Estado, que é quen ten as competencias nesa materia. As competencias ferroviarias correspóndenlle á Administración Xeral do Estado. Desde a Xunta vimos realizando un labor constante de seguimento sobre os servizos ferroviarios que se prestan na Comunidade, velando e reclamando ao Goberno do Estado a prestación de servizos de tren de calidade e mellor adaptados ás demandas dos cidadáns. Tamén nos últimos tempos vimos reclamando de xeito insistente ao Goberno de España o restablecemento na nosa Comunidade dos servizos ferroviarios, porque a pandemia da covid-19 non pode ser empregada como escusa para mermar aínda máis os servizos ou deixalos sen efecto *sine die*, como está a facer o Goberno central.

Pero non só iso, tamén contribuímos na medida das nosas posibilidades a que se acometan melloras imprescindibles no ferrocarril. Realizamos estudos completos sobre as actuacións necesarias para a mellora da liña entre A Coruña e Ferrol e sobre o custo-beneficio da Saída Sur ferroviaria de Vigo e puxemos os resultados deses traballos ao servizo do Goberno de España.

E tampouco podemos esquecer que si Galicia e o Noroeste peninsular están dentro do trazado do Corredor Atlántico de Mercadorías, o que nos abre unhas posibilidades inéditas de acceso a fondos europeos para infraestruturas na rede ferroviaria, é porque así o traballou o

Goberno galego en alianza cos poderes económicos e sociais do país, e, sobre todo, cos gobernos de Asturias e Castela e León.

3º) A vixente Lei do Sector Ferroviario (38/2015 do 29 de setembro) recolle a posibilidade de que outras administracións públicas, diferentes á estatal, declaren un maior rango de “*obligacións de servizo público*” sempre e cando estas asuman o seu custo. Por que motivo a Xunta na actualidade non fai uso desta posibilidade e consigo aumentar as frecuencias diarias e a oferta de transporte colectivo?

A Xunta de Galicia xa asume as obrigas de servizo público dos servizos de transporte interurbano da súa titularidade: principalmente, servizos de transporte público regular de viaxeiros por estrada, tanto de uso xeral como especial, cun custo anual, para o erario autonómico, de preto de 120 millóns de euros ao ano. Garantir un autobús de calidade nun territorio tan disperso e coas características demográficas de Galicia ten un custo elevadísimo, que asume en solitario a Administración autonómica.

Na prestación do servizo de transporte público por estrada en Galicia cómpre ter moi en conta as especiais características socio-territoriais da Comunidade, que conta coa metade dos núcleos de poboación de toda España, cunha alta porcentaxe de poboación envellecida e con gran dependencia para os seus desprazamentos. Ademais, a estas circunstancias sociais excepcionais hai que engadir o importante esforzo que supón manter servizos de transporte público con moi baixa demanda e unha capilaridade moi superior á do resto de España.

Planificar os servizos de transporte público en Galicia ten unha gran complexidade. Comprenderá que aquí non se poden pensar nin planificar os servizos de transporte como se se tratase dunha gran cidade como Madrid, con moita máis poboación, desde logo, pero moito máis concentrada. A dispersión en Galicia supón un condicionante moi potente, tanto á hora de deseñar os servizos, como en canto ao seu mantemento. Imaxínese o que supón, por exemplo, o transporte escolar na nosa Comunidade, que é o máis extenso de toda España; percórrense a cuarta parte dos quilómetros realizados polo transporte escolar de todo do Estado. Investimos máis de 500.000 euros ao día só en transporte para os escolares.

Con todo isto e tendo en conta que os recursos públicos son limitados, e deben financiar outra serie de servizos públicos completamente esenciais para a cidadanía -*como son a sanidade, a educación, os servizos sociais...*, e máis tendo en conta a situación actual de emerxencia sanitaria- non tería sentido que a Administración autonómica desviase parte dos seus fondos, limitados, a financiar servizos de transporte que son de titularidade da Administración Xeral do Estado... Do mesmo xeito que non tería sentido que a Administración Xeral do Estado financiase o déficit de explotación dos servizos de transporte de titularidade autonómica.

4º) Nas últimas décadas, en diferentes estados europeos levouse a cabo o proceso de rexionalización ferroviaria, especialmente en Francia e Alemaña. Aquí, os gobernos centrais delegan ás rexións ou entidades sub – estatais as competencias dos servizos ferroviarios intra – rexionais. Cuestión que se produciu igualmente en Cataluña. Desta maneira, as rexións poden xestionar o ferrocarril para adecualo ás súas necesidades ou obxectivos en ordenación territorial e políticas de mobilidade. Tamén, ao converterse en autoridades do ferrocarril, teñen a potestade

para a futura liberalización das Obrigacións de Servizo Público. Pex., as rexións francesas poden escoller unha operadora privada (mediante concurso público) xa que non é obrigatorio chegar a acordos coa única empresa pública. Chegouse a formular esta opción dende a Consellería? Sobre todo, tendo en conta a alta mobilidade no Eixo Atlántico. Hai que engadir ao mesmo tempo, que en Francia ou Alemaña o financiamento procede dunha transferencia económica do Estado ás rexións.

O Estatuto de Autonomía de Galicia atribúelle á Comunidade Autónoma a competencia sobre o transporte levado a cabo por ferrocarrís non incorporados á rede do Estado e cuxo itinerario se desenvolva integramente no territorio da Comunidade Autónoma. Así pois, teoricamente, a Comunidade Autónoma de Galicia podería asumir a titularidade das infraestruturas e/ou os servizos de transporte ferroviario internos á Comunidade Autónoma.

En todo caso, segundo a Constitución Española, esas eventuais transferencias de medios e infraestruturas ferroviarias, deberían de ir acompañadas dos correspondentes medios financeiros para poder exercelas.

4ºB) Existe unha planificación para a liberalización dos servizos rexionais e de media distancia en Galicia?

A prevista liberalización dos servizos de alta velocidade e larga distancia en territorio nacional, que estaba prevista para o 14 de decembro de 2020, pero que a Administración Xeral do Estado se veu na abriga de retrasar por motivo da actual crise sanitaria, non afectará polo de agora aos servizos sometidos a obrigacións de servizo público (cercañas, media distancia e Avant), que poderán ser sendo adxudicados directamente ata finais do ano 2023.

A partir desa data, a prestación deses servizos debería de ser sometida a licitación pero, dado que é previsible que sigan a necesitar a achega de compensacións polo establecemento de obrigas de servizo público para o mantemento económico e financeiro do seu réxime de explotación, é pouco probable que se poida producir unha liberalización da súa prestación, dado que ningún operador prestaría eses servizos, cando menos nas condicións mínimas que esixiría a Administración pública, sen unha compensación económica pública que, pola súa natureza, só se lle pode outorgar a un único operador o que, na práctica, impide que ningún outro operador preste servizos para atender o mesmo tráfico.

Por outra parte, xa se atopan liberalizados os servizos de transporte ferroviario de mercadorías (dende 2005), os de transporte internacional de viaxeiros (dende 2006) e os de transporte turístico de viaxeiros (dende 2013).

5º) Nos últimos anos, a súa Consellería está a ter un papel moi destacado na construción das novas estacións intermodais. A diminución da separación física entre diferentes medios de transporte é importante, mais non suficiente. Tamén é necesario unha coordinación de horarios e tarifas. Existe unha planificación dende a Consellería para a posta en marcha de servizos coordinados (horarios e tarifas) entre o autobús e o ferrocarril de Media Distancia ou Rexional?

O novo Plan de Transporte Público de Galicia xa deseñou servizos que coordinan os seus horarios e calendarios cos servizos ferroviarios e, sobre todo, establece mecanismos que permitirán a adaptación deses parámetros da explotación do servizo nun futuro, de tal xeito que se poida garantir unha permanente coordinación entre ambos.

No que se refire ás tarifas, desde a Xunta de Galicia estamos a impulsar a implantación dunha Área de Transporte de Galicia, que despenalizará completamente os transbordos nas viaxes realizadas dentro da Comunidade Autónoma, e que está aberta á integración con outros modos de transporte de titularidade doutras Administracións Públicas, como é o caso do transporte ferroviario.

De feito, na actual Área de Transporte Metropolitano de Ferrol xa están integrados os servizos de transporte ferroviario de vía estreita.

5º B) A tarxeta metropolitana que puxeron en marcha dende a Consellería para o pago da viaxe e así fomentar o uso do transporte colectivo, só se pode empregar no ferrocarril dentro dos servizos de proximidade entre Ferrol e Ortigueira. Por que motivo non se pode empregar nos Rexionais ou Media Distancia do Eixo Atlántico? Esta posibilidade aumentaría o atractivo do transporte colectivo.

A integración doutros modos de transporte, de titularidade doutras Administracións públicas, como é caso dos servizos prestados por Renfe-Operadora, depende da vontade desas outras Administracións públicas para adherirse ás actuais Áreas de Transporte Metropolitano ou á futura Área de Transporte de Galicia. O certo é que no caso da área de Ferrol, o Plan de Transporte Metropolitano inclúe tamén os servizos ferroviarios de FEVE, grazas á colaboración que vimos mantendo con Renfe para manter a integración desta liña no sistema de transporte metropolitano entre os concellos integrados, por suposto, con achegas da Xunta.

5º C) Hai uns anos, anunciouse a posta en marcha dun billete único para o uso das “lanzadeiras” dos aeroportos cando empregamos o ferrocarril. Está en funcionamento este sistema? De ser negativo, cal é o motivo de que non se levara a cabo isto?

O certo é que desde a Xunta de Galicia temos trasladado en reiteradas ocasións a Renfe a nosa disposición e colaboración para poñer á disposición dos viaxeiros un billete combinado entre diferentes medios de transporte, como o tren e o autobús, para que os usuarios poidan moverse por Galicia cun billete único. Un ofrecemento da Xunta que, lamentablemente, polo de agora non tivo resposta por parte do Goberno central e non se ten materializado.

6º) No recente Plan de Transporte Público de Galicia e na futura Estratexia Galega de Mobilidade, hai referencias ao ferrocarril, mais non hai unha planificación deste medio debido á ausencia dunha xestión directa na actualidade por parte da Xunta. Que encaixe e papel terá o ferrocarril na Estratexia Galega de Mobilidade se non dispoñemos de competencias directas na actualidade?

A Estratexia Galega de Mobilidade analizará a distribución das viaxes en toda Galicia, segundo calquera modo de transporte e realizará unha prognose da mesma de cara ao futuro,

tendo en conta diversos escenarios de novas infraestruturas e servizos de transporte en cada un deles, independentemente da súa titularidade.

Nese sentido, ao ter en conta as novas infraestruturas e servizos ferroviarios *-por exemplo, as novas liñas de alta velocidade, ou as melloras sobre o Corredor Atlántico de Mercadorías-*, tamén se coñecerá o seu efecto sobre outras infraestruturas e modos de transporte que si son de titularidade autonómica. Por exemplo polo transvase de tráfico entre as estradas autonómicas e as liñas ferroviarias, que pode ter diferente signo segundo cada caso.

Unha análise enfocada unicamente a un modo de transporte sempre perdería esa perspectiva, que é fundamental para deseñar a mobilidade do futuro, polo que resulta imprescindible que a Estratexia Galega de Mobilidade teña en conta todos os modos de transporte dispoñibles.

Por outra parte, a análise da situación e evolución das infraestruturas e servizos de transporte ferroviario de titularidade estatal tamén serve á función de seguimento das actuacións da Administración Xeral do Estado en relación a eses aspectos, que é levada a cabo pola Xunta de Galicia, por mandato do Parlamento de Galicia.

6º B) No novo mapa de rutas de autobús, baixo concesión galegas, existen algunhas que fan unha competencia directa co ferrocarril. Se seguimos as directrices de austeridade económica e gasto público, por que motivo Renfe (Goberno Central) e a Dirección Xeral de Mobilidade propoñen rutas de transporte colectivo con trazados moi semellantes? Non sería máis eficaz establecer un diálogo directo coas diferentes administracións?

Os servizos de transporte deseñados ao abeiro do Plan de Transporte Público de Galicia responde a unha demanda real por parte da cidadanía. Cada modo de transporte ten un perfil de usuarios diferentes, e todos merecen unha atención por parte das Administracións públicas.

Así, por exemplo, no caso do Eixe Atlántico, é un feito que o ferrocarril ofrece un servizo máis rápido entre algunhas das principais cidades: A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra e Vigo,... pero por exemplo non desde Ferrol; e que a liña de alta velocidade entre Ourense e Santiago de Compostela mellora con moito os tempos de viaxe por estrada entre esas cidades, ou incluso entre Ourense e A Coruña.

Pero, en cambio, o transporte colectivo por estrada, en comparación co transporte ferroviario, ofrece tarifas moito máis competitivas, grazas á súa política de bonos (especialmente entre Ourense e Santiago de Compostela, pero tamén no Eixe Atlántico). Ademais, ao ter unha maior capilaridade, atende a poboacións intermedias ás que non da servizo o transporte ferroviario, permite chegar a moitos lugares da nosa Comunidade a onde o tren non chega. Ademais tamén permite un maior número de paradas no centro das cidades, o que lle evita transbordos innecesarios, coa conseguinte redución de custos, en termos de tempo e diñeiro, a determinados usuarios.

En consecuencia, cada un dos modos de transporte ten as súas vantaxes e os seus inconvenientes. E cada unha delas pode atraer a unhas persoas usuarias ou a outras. Abandonar

un dos modos, para establecer o outro como o único dispoñible para unha determinada relación de tráfico, xeraría prexuízos para as persoas usuarias ás que lles é máis conveniente a utilización do modo alternativo.

Por outra parte, as liñas de transporte por estrada de titularidade autonómica que se prestan en corredores paralelos aos servizos ferroviarios, son maioritariamente sostibles: é dicir, fináncianse unicamente a través das tarifas que cobran das persoas usuarias, sen necesidade de achegas públicas en forma de compensacións por obrigas de servizo público. Dito doutro xeito, é o mercado o que xustifica a viabilidade desas liñas de transporte, sen necesidade de intervención pública, á marxe da súa obrigada regulación, dado que non se trata dun mercado liberalizado.

7º) Malia non dispor de competencias na construción e xestión de infraestruturas ferroviarias, puidemos ver recentemente que a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade elaborou un informe sobre a Saída Sur de Vigo. Ao igual que anos anteriores un estudo na liña Ferrol – A Coruña (noticias nos medios de comunicacións) Cal é o fin principal de elaborar estes estudos?

Como xa expliquei previamente, a Xunta de Galicia realiza un seguimento do desenvolvemento das infraestruturas e da prestación dos servizos de transporte ferroviario na Comunidade Autónoma de Galicia, por parte da Administración Xeral do Estado, que é a competente sobre esa materia. Son traballos de apoio que vimos realizando co obxectivo de contribuír a mellorar as infraestruturas, a mobilidade e a competitividade do noso territorio.

Nese contexto, a análise da viabilidade e rendibilidade da Saída Sur de Vigo considera unha actividade dirixida a transmitirle á Administración Xeral do Estado a conveniencia e necesidade de impulsar unha actuación que se considera estratéxica para mellora a competitividade do Porto de Vigo e da industria e o tecido produtivo de todo o sur da provincia de Pontevedra. Realizamos un estudo custo-beneficio sobre a saída sur que acredita que esta infraestrutura é viable e rendible desde o punto de vista técnico, económico e social. O que debería facer o Goberno central se realmente quere impulsar a Saída Sur de Vigo é aproveitar este traballo feito pola Xunta, elaborado polos maiores expertos galegos na materia, e licitar o estudo informativo e o estudo ambiental, en lugar de anunciar un estudo de alternativas para a Saída Sur que o único que fai é volver estudar o xa estudado e demorar unha infraestrutura estratéxica.

Na Xunta esiximos ao Goberno central, pero tamén traballamos e así o demostramos con ese estudo sobre a Saída Sur de Vigo; tamén co estudo de mobilidade na liña ferroviaria entre A Coruña e Ferrol, co obxectivo de contribuír ao impulso, por parte do Goberno español da necesaria modernización ferroviaria deste eixe, que segue demorando; ou con esa alianza estratéxica que forxamos coas entidades sociais e empresariais e as comunidades de Castela e León e Asturias para incorporar ao noroeste peninsular ao Corredor Atlántico. E agora queremos contribuír tamén co noso traballo para que o Goberno central presente proxectos de calidade ante a Unión Europea para obter financiamento, que se traduza en investimentos para modernizar as nosas liñas ferroviarias, por iso estamos a traballar na Estratexia Loxística de Galicia, de xeito conxunto e coordinado con Asturias e Castela e León, de cara avanzar neste obxectivo.

8º) Un dos principais fundamentos nas políticas de mobilidade e de transporte, é que deben de estar ligados de maneira moi estreita ás de ordenación territorial. En Galicia dispoñemos dunhas Directrices de Ordenación Territorial aprobadas no 2011. Estas últimas establecen a necesidade de potenciar “os servizos ferroviarios nas relacións interiores de Galicia, particularmente nas Rexións urbanas da Coruña-Ferrol e de Vigo – Pontevedra” ou “a rede convencional para as relacións rexionais e de proximidade”. Por que non se cumpren as Directrices de Ordenación Territorial, a pesar do apoio e fomento da Unión Europea no uso do transporte ferroviario como mecanismo á loita do cambio climático?

Cómpre aclarar que a avaliación e o seguimento do grado de cumprimento das Directrices de Ordenación do Territorio lle corresponde á Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. En todo caso, é evidente que a Administración autonómica dificilmente pode obrigar a outras Administracións públicas e, en particular, á Administración Xeral do Estado, a levar a cabo determinadas actuacións no ámbito das competencias que lles son propias.

Como tampouco se pode negar que, en determinadas relacións interiores de Galicia, como son todas as do Eixo Atlántico, así como as que conectan Ourense con Santiago de Compostela, as novas liñas de ferrocarril executadas pola Administración Xeral do Estado teñen potenciado o servizo ferroviario, especialmente en canto ás condicións de velocidade e fiabilidade.

9º) As últimas actuacións en materia ferroviaria en Galicia foron encamiñadas á mellora dos eixos actuais sen formular novos trazados, caso por exemplo, dunha hipotética unión por camiño de ferro entre Lugo e Santiago, ou a construción dun ramal que permita a conexión directa do Eixo Atlántico coa terminal de Lavacolla. Creen necesaria dende a Xunta de Galicia a construción destes ou outros eixos que complementen a actual rede ferroviaria?

Cómpre lembrar que a prioridade número un para Galicia en materia ferroviaria, sen dúbida, é a finalización do AVE a Madrid, que xa debería estar rematado, porque o presidente do Goberno Pedro Sánchez comprometeuse co presidente da Xunta a que estaría acabado en 2019, ao igual que se comprometeu o ministro Ábalos. Agora, a pesar dos anuncios feitos desde o Goberno central para a súa finalización e a posta en servizo efectiva no segundo semestre de 2021, os datos obxectivos dinnos que as obras non acabaron e que hai contratos que teñen prolongada a súa vixencia durante varios meses de 2021. Tendo en conta que tras o remate dos traballos, se deben facer as probas de seguridade, moi estritas e que teñen unha longa duración, parece pouco probable que o Goberno central vaia cumprir o seu compromiso de ter todo o AVE galego en servizo no segundo semestre de 2021.

Dito isto, a avaliación da necesidade e viabilidade da construción de novos eixos ferroviarios correspóndelle á Administración Xeral do Estado. Ademais, esa análise debe ser o resultado dun rigoroso estudo de viabilidade, tanto nas súas compoñentes técnicas e medioambientais, como nas económicas. Polo tanto, resultaría temerario adiantar as conclusións dun estudo dese tipo e, nese sentido, calquera manifestación ao respecto, aínda que viñese expresada pola representante dunha Administración pública como esta, non tería senón a condición dunha mera opinión, sen ningún sustento técnico.

Hai que ter en conta, por suposto, que as novas infraestruturas de transporte xeran novas opcións de mobilidade e, nese sentido, son positivas, pero tamén implican unha serie de impactos medioambientais que, no caso das infraestruturas ferroviarias son especialmente profundos, que tamén deben ser tidos en conta. E, por suposto, débense facer estudos moi rigorosos da demanda que sería posible captar coas novas infraestruturas e servizos, porque diso depende a viabilidade económica da actuación, e é imprescindible ser moi prudente na asignación dos escasos recursos públicos, sobre todo cando se destinan a actuacións cun custo económico tan elevado como son as infraestruturas ferroviarias.

10º) Na actualidade, a Axencia Galega de Infraestruturas, malia o seu nome xenérico, só fai referencia á rede viaria na súa descrición. Por que non existe unha delegación especializada baixo a tutela deste organismo que se centre nas cuestións relacionadas co ferrocarril?

Como xa comentei previamente, a Xunta de Galicia non exerce competencias sobre ningunha infraestruturas e/ou servizo de transporte ferroviario, polo que non se considera xustificada a creación dunha unidade administrativa centrada unicamente nese ámbito, xa que o transporte ferroviario é competencia estatal.

En todo caso, as labores de seguimento do desenvolvemento das infraestruturas e da prestación dos servizos de transporte ferroviario na Comunidade Autónoma de Galicia, da Administración Xeral do Estado que é a competente sobre esa materia, son levadas a cabo desde a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade a través da Dirección Xeral de Mobilidade, sen necesidade de que se teña creado unha estrutura administrativa específica con ese fin. Dese xeito, garántese a optimización dos recursos públicos.

11º) Dende finais dos 1990s, non se volveu a elaborar un documento estratéxico que recolla as necesidades da rede ferroviaria a nivel galego por parte da Xunta de Galicia (Plan Decenal Ferroviario), mais si noutras infraestruturas de transporte, o proxecto do PITGAL (2005 – 2009), o Plan Move do 2009 ou o futuro Plan Director de Estradas que se acaba de licitar a súa redacción. Por que non se volveu a ter en conta o ferrocarril na planificación estratéxica dende unha visión galega?

Insisto, a Xunta de Galicia non ten as competencias en materia ferroviaria, son competencias do Goberno central.

En todo caso, desde a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, a través da Dirección Xeral de Mobilidade, vimos de licitar a elaboración dunha Estratexia Loxística de Galicia, que se centrará na identificación dos modos de transporte óptimos para a xestión das mercadorías no ámbito da Comunidade Autónoma de Galicia.

Nese sentido, terá unha especial relevancia a rede de transporte ferroviaria, dadas as súas vantaxes económicas e medioambientais en determinados rangos de distancia de transporte, principalmente rexional e nacional. Como resultado desa Estratexia Loxística de Galicia está previsto que se identifiquen e prioricen as actuacións concretas en materia de infraestruturas ferroviarias que sería necesario levar a cabo, por parte da Administración pública competente, o

Gobierno español, para mellorar a xestión das mercadorías no ámbito da Comunidade Autónoma de Galicia.

E, nese sentido, esa relación priorizada das actuacións que desde a Xunta de Galicia consideramos necesarias en materia de infraestruturas ferroviarias, fará a función de documento de planificación estratéxica, configurándose como instrumento de apoio ao traballo que debe realizar o Goberno de España; e tamén nos servirá como folla de ruta que guíe as nosas reclamacións en materia ferroviaria á Administración Xeral do Estado. Na Xunta demandamos aos demais, pero sempre poñendo traballo propio: pedimos pero antes achegamos sempre o noso traballo.

12º) Por último, en que situación nos encontramos na actualidade con respecto ao Corredor Atlántico de Mercadorías da Unión Europea?

Como é sabido e como xa mencionei ao longo da entrevista, como resultado dos esforzos conxuntos dos gobernos das Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias e Castela e León, e co apoio dos axentes económicos e sociais dos tres territorios, o Goberno de España promoveu a modificación da Rede Transeuropea de Transportes para incorporar un ramal ao Corredor Atlántico que o conecte cos principais portos do noroeste peninsular, en Galicia e Asturias.

Así logramos que, en xuño de 2018, a Comisión Europea acordase a modificación do Regulamento 1316/2013 que creou o Mecanismo Conectar Europa, para incluír no Corredor Atlántico que forma parte da Rede Transeuropea de Transportes a conexión ferroviaria entre Venta de Baños, Palencia, León, Astorga, Monforte de Lemos, Vigo e A Coruña, e que fora designada como tramo prioritario a financiar.

Posteriormente, o 22 de novembro de 2018 a Comisión de Transporte do Parlamento Europeo aprobou o seu proxecto de informe sobre o Mecanismo Conectar Europa 21-27 no que se incluíu unha emenda ao trazado do Corredor Atlántico engadindo Vigo ao final da descrición da conexión entre Lisboa e Porto. Así, o acordo para a modificación do Regulamento 1316/2013 que creou o Mecanismo Conectar Europa, incluíndo xa o trazado entre Vigo e Porto, foi aprobado polo pleno do Parlamento Europeo o 11 de decembro de 2018.

É evidente que a aprobación pola Comisión Europea da ampliación do Corredor Atlántico ferroviario de mercadorías é de máxima importancia para as nosas Comunidades, para Galicia, para Asturias e para Castela e León; as tres comunidades concordamos en aproveitar ao máximo a oportunidade estratéxica que temos por diante e esa oportunidade única que nos brindan os fondos europeos do Mecanismo Conectar Europa e do fondo de reconstrución Next Generation; consideramos necesario analizar a situación actual das liñas ferroviarias, e así o estamos facendo, co impulso de Estratexias Loxísticas, perfectamente coordinadas entre as tres comunidades, que nos permitan concretar os traballos para a mellora destas infraestruturas e así propoñer á Administración Xeral do Estado un paquete de actuacións concretas para o seu desenvolvemento.

Queremos que a inclusión do noroeste peninsular no Corredor Atlántico que temos logrado con esa alianza forxada entre as tres comunidades se traduza en investimentos que

contribúan a modernizar as nosas liñas ferroviarias e que nos permitan gañar competitividade. E iso é o que lle demandamos ao Goberno central, que presente proxectos completos e de calidade que permitan acadar financiamento europeo para a modernización ferroviaria do noroeste. E para iso tamén as tres comunidades sumamos e poñemos o noso traballo, con esa estratexia loxística conxunta e coordinada que contribúa a definir as actuacións e infraestruturas estratéxicas.

Anexo – 2. Respuesta de Renfe

Tras la petición a Renfe-Operadora para la obtención de sus estadísticas relativas a diferentes matrices origen-destino, la empresa pública contesto negando esta petición mediante la siguiente cara:



1º.- Con fecha 26 de enero de 2018 tuvo entrada en RENFE-Operadora a través del Portal de Transparencia en nuestra web corporativa, solicitud de don Mateo Varela Cornado al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno; solicitud que quedó registrada con el número LDT-2018-000005.

A partir de dicha fecha comenzó a contar el plazo de un mes previsto en el artículo 20.1 de la citada Ley para su resolución.

2º.- En virtud de dicha solicitud de información, el ciudadano solicitaba el acceso a la información en los siguientes términos:

“Hola, soy miembro de la Universidad de Santiago de Compostela, concretamente, estudiante de doctorado. Para continuar con mi investigación sobre la evolución de la movilidad en Galicia, necesito una serie de cifras relativas al número de viajeros por ferrocarril.

Número total de usuarios por cada estación de Galicia desde el año 2000.

Número total de viajeros anuales por Origen y Destino de las siguientes conexiones (para servicios de Media Distancia Renfe) desde el año 2000:

A Coruña-Santiago (diferenciando Media Distancia y Avant); A Coruña-Ourense; A Coruña-Vilagarcía; A Coruña-Pontevedra; A Coruña-Vigo; A Coruña-Ferrol; A Coruña-Lugo; Santiago-Ourense (diferenciando Regional y Avant); Santiago-Vilagarcía; Santiago-Pontevedra; Santiago-Vigo; Vilagarcía - Pontevedra; Vilagarcía-Vigo; Vigo-Ourense; Ourense-Monforte de Lemos; Monforte de Lemos-Ponferrada; Internacional: Vigo-Porto.

Muchas gracias “

3º.- Una vez analizada la solicitud, esta entidad considera que, de conformidad con lo dispuesto en artículo 16 de la referida Ley, procede conceder el acceso parcial a la información a que se refiere la petición realizada, dándole traslado de lo informado por el área responsable según se expresa en el fichero que se acompaña, en el que se detalla el número total de usuarios por estación, significándole que no se dispone del histórico de datos en el periodo 2000-2008.

En cuanto al número total de viajeros anuales por origen y destino de diferentes conexiones, desde el año 2000, no es posible acceder a lo solicitado con base en lo siguiente:



Aunque Renfe Viajeros SME, S.A. –Renfe Viajeros- no cuenta actualmente en España con competencia comercial directa de otras empresas privadas en ferrocarril, la tendrá previsiblemente en un futuro muy próximo y tiene ya competencia real con otros modos de transporte como pueden ser el avión, el autobús o el vehículo particular. Hasta tal punto esto es así, que empresas y asociaciones de transporte aéreo y por carretera se consideran competidores directos y, como tales, han planteado diversas quejas ante las autoridades de competencia.

Además, en cumplimiento de la normativa europea está prevista la liberalización del mercado en España en 2020. En este entorno, facilitar cifras e información detallada sobre el negocio, como es el caso de los viajeros punto a punto, tal y como se solicita en este caso, podría perjudicar a Renfe Viajeros, dejándola en posición injustificadamente desventajosa respecto los futuros competidores que ya están a la espera de la apertura del mercado.

De conformidad con lo establecido en el artº 14 de la LTAIBG, Renfe Viajeros no debe facilitar dicha información, en cuanto su divulgación puede implicar un perjuicio para sus legítimos intereses económicos y comerciales. En efecto, lo solicitado es información que podría ser utilizada por competidores, reales (operadores de otros modos de transporte) o potenciales, con motivo de la próxima liberalización de servicios ferroviarios. El número de pasajeros para cada par de estaciones y para cada una de las relaciones constituye información de carácter estratégico, de carácter privilegiado, que podrían utilizar los competidores obteniendo una ventaja ilegítima. Se trata de información susceptible de dañar los intereses económicos y comerciales de Renfe Viajeros y se trata de información sensible que ningún operador privado compartiría, entre otras cosas porque lo prohíbe la legislación de competencia. Con este presupuesto, el que se preste por una mercantil pública no permite calificar esta información como pública ni divulgarla.

Nótese que las instituciones comunitarias, pioneras en materia de transparencia y en la regulación de un acceso muy amplio de los ciudadanos a la información pública, se rigen por el Reglamento CE nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2001, que en su art.º 4.2 recoge excepciones relativas, disponiendo que las instituciones denegarán siempre el acceso a un documento cuya divulgación suponga un perjuicio para la protección de los intereses comerciales, salvo que su divulgación revista un interés público superior.

Es claro en este caso que en la divulgación de estos datos, con alto grado de detalle, no concurre interés público alguno, que se satisface con datos ya publicados, que no son susceptibles de causar perjuicio. Y es que existen datos publicados de libre acceso por parte del propio Ministerio de Fomento. Renfe Viajeros no ha considerado necesario evitar la difusión de esta información porque el nivel al que se facilitan los datos:

renfe

- Es suficientemente claro para ilustrar su volumen de negocio
- No arroja información sensible desde el punto de vista de la competencia.
- Permite darle publicidad y prestigio en la comparación con otros operadores de transporte de relevancia a nivel europeo o mundial.

Estos datos están agregados a un nivel suficientemente alto como para que no se pueda deducir información sensible desde el punto de vista de la competencia. Una información con mayor grado de detalle, como la que se solicita, que permitiría a cualquier operador de transporte (autobús, por ejemplo) determinar, sin esfuerzo, y sin necesidad de realizar un estudio de mercado, cuáles son las rutas óptimas para establecer un servicio con la garantía de cubrir su oferta.

Por todo lo anterior, no procede facilitar la información solicitada con el nivel de detalle solicitado. Ese grado de detalle sería suficiente para conocer los costes asociados a la explotación de los servicios afectados y, en consecuencia, podría ser perjudicial para los intereses comerciales de Renfe Viajeros SME, S.A.

4º.- Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses o, previa y potestativamente, reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno en el plazo de un mes; en ambos casos, el plazo se contará desde el día siguiente al de notificación de la presente Resolución. Ello sin perjuicio de cualquier otro recurso o reclamación que se estime procedente.

Madrid, 16 de febrero de 2018.

EL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA



D. Juan Alfaro Grande

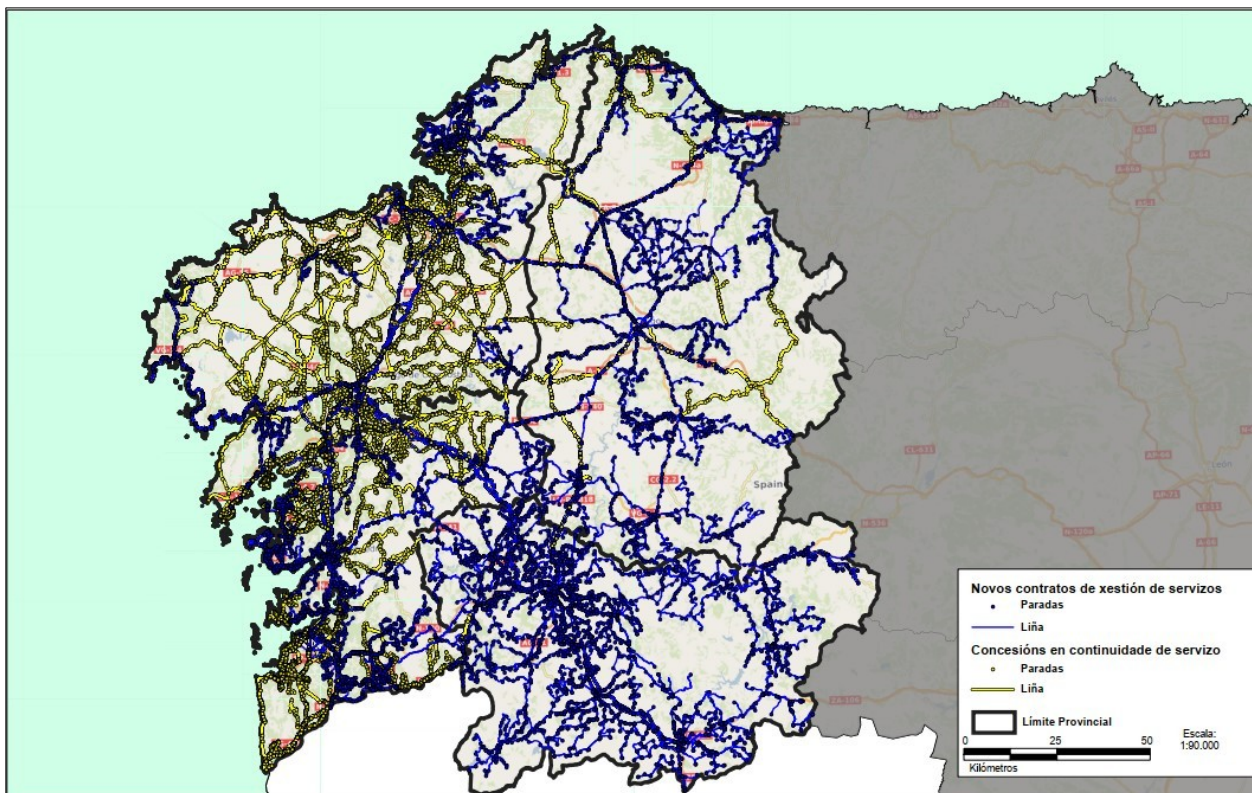
Anexo – 3. Líneas de la RFIG de Adif en Galicia

Nombre	Código	Longitud (km)
Eje 08 – Red de Ancho Métrico		
Pravia (Cudillero) – Ferrol (hasta Ortigueira)	740	203,3
Pravia (desde Ortigueira) – Ferrol	740	52,6
Eje 06 – Venta de Baños-León-Ourense-Vigo		
A Coruña-León	800	425,9
Betanzos-Infesta – Ferrol	804	42,8
Bif. Chapela (desde Redondela) -Monforte de Lemos	810	166,6
Guillarei – Frontera Portugal	814	5,3
Guillarei-Aguja Km. 141,6 – Guillarei-Aguja Km. 0,9	816	1
Bif. Valorio (Zamora) – A Coruña (hasta Taboadela Ag. Km. 234,0)	822	230,7
Bif. Valorio (desde Ourense) – A Coruña (hasta Bif. Coto da Torre)	822	1
Bif. Valorio (desde Bif. Coto da Torre) – A Coruña (hasta Bif. A Grandeira Aguja Km. 85,0)	822	125,8
Bif. Valorio (desde hasta Bif. A Grandeira Aguja Km. 85,0) – A Coruña	822	64
Central Térmica Meirama – Cerceda Meirama	826	5,8
Bif. San Amaro – Portas	828	12,1
Bif. Uxes – Bif. San Cristóbal	830	0,7
Aguja Km. 545,4 – Bif. San Diego	832	0,5
A Coruña San Diego – Bif. O Burgo	834	2,2
Cerceda-Meirama Ag. Km. 0,729 – Meirama-Picardel	840	1,2
Bif. Río Sar – Bif. A Grandeira Ag. Km 376,1	842	1,1
Eje 16 – Olmedo-Medina-Zamora-Ourense-Santiago de Compostela		
Bif. A Grandeira Ag. Km. 85 – Bif. Coto da Torre	082	84,1
Eje 06 – Venta de Baños-León-Ourense-Vigo (Adif-AV)		
Bif. Chapela – Monforte de Lemos (hasta Redondela)	810	4,2
Vigo-Guixar – Bif. Chapela	812	6,3
Vilagarcía de Arousa – Bif. Angueira	818	27,9
Bif. Valorio (desde Taboadela Ag. Km. 234,0) – A Coruña (hasta Ourense)	822	14,8
Redondela – Santiago de Compostela	824	83,9
Redondela AV – Bif. Redondela	848	1
Vigo Urzaiz – Bif. Arcade	850	17,9

Eje 16 – Olmedo-Medina-Zamora-Ourense-Santiago de Compostela (Adif-AV)		
Cambiador Taboadela – Taboadela AV Ag. Km. 446,1	892	0,5
Cambiador Taboadela – Taboadela Ag. Km. 447,1	894	0,5
Taboadela Ag. Km. 234,0 – Bif. Medina	982	313,9

Elaboración propia. Fuente de información: Adif (2022) y Adif-AV (2022).

Anexo – 4. Rutas de autobuses de competencia autonómica recogidas en el PTPG



Extraído de: Plan de Transporte Público de Galicia (2018).

En azul, las líneas y paradas que son nuevos contratos. Principalmente, la totalidad de la provincia de Ourense, mayoría de Lugo, y los principales ejes entre las ciudades del Eje Atlántico. En amarillo, las concesiones que continuaron en servicio.

Anexo – 5. Plan Move 2009-2015. Horizonte 2020



Extraído de: Plan Move 2009-2015 (Xunta, 2009)

En color gris, ejes pertenecientes a la RCE. En color azul, vías de altas prestaciones de la RAEGA que deberían de estar en servicio el 31-12-2017. En color rojo, vías de altas prestaciones de la RAEGA con horizonte 2020.

Anexo - 6. Abandono del trazado del Eje Atlántico



Restos del trazado de la antigua línea convencional Santiago-A Coruña en la estación de Verdía (Santiago de Compostela). Autor: Varela Cornado (2017)



Vías sin levantar de la antigua línea convencional Santiago-A Coruña en la estación de Cerceda. Autor: Varela Cornado (2017)



Restos de señales ferroviarias en la antigua estación de Queixas-Londoño. A la derecha de estas, el trazado desmantelado. Autor: Varela Cornado (2017)



Trazado sin vías en las proximidades del antiguo apeadero de Gorgullos-Tordoia.
Autor: Varela Cornado (2017).

Anexo – 7. PAET de Lalín



PAET en la línea de alta velocidad Santiago-Ourense en las cercanías de Lalín (Pontevedra). Se puede comprobar los andenes a cada lado de las vías. Este punto, situado a 4 kilómetros del casco urbano de Lalín es donde reclama el actual alcalde, Xosé Crespo, la finalización de las instalaciones (construcción de un edificio de atención de viajeros) para un hipotético uso de una operadora.

RÉSUMÉ DE LA THÈSE EN LANGUE FRANÇAISE

Introduction

Depuis l'inauguration de la première ligne à grande vitesse en Espagne en 1992, entre Madrid et Séville (Andalousie), le chemin de fer a retrouvé un rôle majeur dans les politiques de transports et de mobilité. Ce fait a provoqué simultanément la renaissance du chemin de fer après plusieurs décennies d'abandon et de perte continue de compétitivité, face à l'universalisation du véhicule privé. La mise à disposition du nouveau modèle ferroviaire représentait l'une des demandes fondamentales des différentes communautés autonomes. La Galice n'est pas restée insensible à cette tendance politique et sociale. Après l'achèvement des autoroutes reliant la Galice à la Meseta (1999, A-52 et 2001, A-6), l'arrivée du train à grande vitesse (TGV) est devenue l'un des principaux sujets de débat, tant dans la classe politique que dans la société elle-même.

En Galice, en raison de ses caractéristiques géographiques, d'un retard économique par rapport aux autres territoires de la péninsule ibérique et du contexte périphérique à l'échelle européenne, les infrastructures de transport ont été perçues et définies comme l'une des principales voies pour surmonter l'isolement territorial et avec lui, une amélioration des possibilités de développement économique. Depuis 1981, année de l'obtention de l'autonomie gouvernementale dans l'État espagnol, l'expansion généralisée des infrastructures routières est l'une des principales fiertés de la Xunta de Galicia²⁰⁷. Toutefois, cette vision politique n'a pas été remise en question jusqu'à ces dernières années pour ses excès, ainsi que pour la dépendance continue à l'utilisation des véhicules individuels. Dans le même temps, l'occasion de moderniser le chemin de fer conventionnel a été négligée.

Outre les débats présents dans la société civile, il existe d'autres espaces où les divergences sont importantes. Tout d'abord, les rivalités entre les deux principales villes de la Galice, A Coruña (nord) et Vigo (sud), pour la définition des investissements les plus importants, ainsi que pour les demandes de disposer des mêmes infrastructures que la ville rivale. Deuxièmement, le développement des relations entre les deux administrations publiques les plus importantes à l'heure actuelle, celle de la région, représentée par la Xunta de Galicia, et celle de l'État, symbolisée par le gouvernement central, ainsi que le ministère responsable des politiques de transport et de mobilité. Il est pour le moment connu sous le nom de ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain (MITMA). Cependant, il est connu socialement sous son nom plus populaire, « Fomento ».

Malgré les différences et les négociations constantes entre les deux administrations publiques, il demeure un point commun entre elles, la demande du TGV vers la Galice. En raison du monopole de cette demande et de son identification comme seule action de modernisation du réseau ferroviaire, le modèle conventionnel a été abandonné, bien qu'il soit tout aussi fonctionnel et important pour la cohésion territoriale. En outre, la concentration des efforts politiques sur l'arrivée définitive du TGV a conduit à négliger une série de problèmes qui ont refait surface

207 Organe collégial du gouvernement régional de Galice.

depuis l'inauguration des derniers tronçons. Avec l'arrivée du train à grande vitesse (décembre 2021), certaines déficiences pertinentes ont été immédiatement vérifiées. Parmi celles-ci, le manque de nouveaux complexes intermodaux dans les villes majeures, le problème de circulation de certains équipements ferroviaires dû à l'écartement des voies (ibérique en Galice et européen pour les autres lignes à grande vitesse en Espagne), ou encore l'absence de stratégie de mobilité pour la coordination des différents services de transport public.

Face à ces questions de gouvernance, cette thèse doctorale vise à se démarquer de la tendance générale, présente dans le monde académique et de sa relation avec le chemin de fer, notamment en Espagne. Ici, le TGV a monopolisé la majorité des différents travaux de recherche. Par conséquent, une réflexion intégratrice sur l'ensemble du réseau ferroviaire et ses relations avec les autres éléments du système global de transport et le territoire est également recherchée. De même, ce travail vise, en Espagne, à ouvrir une nouvelle voie d'étude, en mettant davantage l'accent sur les enjeux sociaux de la gestion et de la planification, ainsi que sur le rôle que le chemin de fer doit jouer dans les politiques de mobilité et d'aménagement du territoire au cours des prochaines décennies.

En raison de cette préoccupation, l'une des principales motivations de la réalisation de cette recherche est la rareté des études qui associe les politiques ferroviaires au territoire, en particulier dans la discipline de la géographie. De même, il convient de souligner l'importance de cette dernière science sociale dans tout ce qui touche au domaine des transports et de la mobilité. D'autant plus que la géographie combine les connaissances de différentes disciplines, mais avec l'ajout fondamental du contexte territorial et social. Un fait qui a souvent été rendu invisible ou sous-évalué, tant par la société civile que par d'autres disciplines universitaires et techniques.

Méthodologie

Le processus réalisé pour l'élaboration de cette recherche est principalement caractérisé par l'utilisation de différentes techniques. Ainsi, une méthodologie diversifiée a été appliquée. De l'élaboration d'une série d'entretiens qualitatifs avec différents décideurs politiques et autres acteurs sociaux, à l'analyse et l'évaluation des plans stratégiques successifs élaborés par chaque administration publique. Simultanément, il convient de souligner les difficultés rencontrées au cours de cette recherche. Tout d'abord, le manque de financement économique. Un fait qui a particulièrement limité nos sorties sur le terrain. Deuxièmement, la période de crise sanitaire liée au Covid-19, n'a pas permis d'avancer aussi rapidement que souhaité.

En ce qui concerne les entretiens qualitatifs. Plusieurs raisons expliquent pourquoi nous avons décidé de privilégier l'utilisation d'entretiens qualitatifs. Tout d'abord, contrairement aux questionnaires, les entretiens permettent des réponses ouvertes. En même temps, étant une rencontre, l'entretien peut se transformer en un dialogue, où de nouveaux sujets peuvent être introduits. De plus, cela permet d'établir un contexte plus convivial qu'un interrogatoire. Un autre avantage des entretiens qualitatifs est qu'ils ne constituent pas un échantillon social. Dans notre cas, après avoir identifié les acteurs fondamentaux impliqués dans la gouvernance ferroviaire, il a été décidé d'approcher leurs responsables ou leurs porte-parole. De même, avec certains de ceux qui ont assumé des fonctions politiques il y a des années. Le nombre total d'entretiens réalisés est de 28.

La période Covid-19 a représenté un « handicap » sévère dans l'élaboration des entretiens successifs. Ainsi, alors que ceux qui ont été réalisés précédemment ont eu lieu dans différents endroits de Galice, tant dans les bureaux de travail des personnes interrogées que dans des lieux neutres ou de rencontre, comme une cafétéria. Ainsi, la réunion avec l'AVAFT (Asociación Vigueña de Amigos del Ferrocarril y Tranvías²⁰⁸) a eu lieu dans leur lieu de réunion dans la gare de Redondela (Vigo). Avec certains politiciens, les entretiens ont eu lieu dans leurs propres bureaux. Cependant, à partir de Covid-19, les réunions ont eu lieu entièrement par vidéoconférence ou par appel téléphonique. De même, pour des raisons de calendrier, certains des entretiens ont dû être menés par écrit. En réponse à cela, une série de questions a été envoyée à l'avance.

Parmi les personnes avec lesquelles des réunions ont eu lieu, nous pouvons citer différents responsables politiques, actuels et passés. En l'occurrence, les trois derniers responsables de la « *Consellería de Infraestructuras e Mobilidade*²⁰⁹ » de la Xunta de Galicia. Ainsi, nous avons interviewé en personne María José Caride (PSOE, 2005-2009), Agustín Hernández Fernández de las Rojas (PP, 2009-2014) et la responsable actuelle, María Ethel Vázquez (PP, 2014-....). De même, l'actuel Directeur Xeral de Mobilidade²¹⁰ de la Xunta de Galicia, Ignacio Mestre Saavedra (PP, 2017-....). Ce poste peut être considéré comme le numéro 2 de la « *Consellería* ». Ce poste a également été occupé par Miguel Rodríguez Bugarín (2009-2013). L'un des plus éminents, puisqu'il est à présent professeur de chemins de fer à l'Université de A Coruña.

Parmi les autres représentants politiques, on peut citer Celso Delgado (PP), député de la province d'Ourense au Congrès des Députés à Madrid depuis 2000. Ce dernier, en tant que l'un des principaux porte-parole en matière d'infrastructures de transport au sein de cette chambre législative. De même, il est devenu le président de la Commission de Fomento entre 2012 et 2015. En ce qui concerne le nationalisme galicien, Francisco Rodríguez (BNG), ancien membre du Parlement galicien (1993-1996) et du Congrès de Madrid (1996-2008). Bien qu'il n'exerce pas de fonction politique, Xoán Vázquez Mao de l'Eixo Atlántico, a répondu à nos questions. Ce groupe rassemble de nombreuses autorités locales de Galice et du nord du Portugal. Ce lobby est impliqué dans de nombreuses revendications, notamment par la publication de documents stratégiques et analytiques sur les transports ferroviaires.

En ce qui concerne les entreprises essentielles ferroviaires en Espagne, nous avons rencontré Renfe-Operadora, en tant que responsable des services aux passagers, et ADIF²¹¹, gestionnaire des infrastructures. Plusieurs de leurs responsables en Galice ont été contactés. Par ailleurs, en ce qui concerne les infrastructures, un entretien écrit a également eu lieu avec la présidente précédente, Isabel Pardo de Vera (2020-2021). En ce qui concerne les acteurs extérieurs à la politique ou proches de celle-ci, des entretiens ont eu lieu avec toutes les plateformes civiques soutenant le chemin de fer conventionnel existant actuellement en Galice. Ces groupes de citoyens se sont constitués à l'origine pour dénoncer le démantèlement progressif du réseau conventionnel, tant en Espagne qu'en Galice. La plupart des investissements économiques élevés ont été affectés à la construction du nouveau réseau à grande vitesse, d'où l'apparition de ces groupes comme défenseurs d'un modèle ferroviaire différent.

208 Association de Vigo des amis du chemin de fer et des tramways

209 Consellería, dénomination en galicien. Équivalent du ministère du gouvernement central.

210 Directeur General de Mobilidade

211 ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias // Administrateur des Infraestructures Ferroviaries

Parmi les autres groupes qui ont été interrogés, figurent la principale association environnementale de Galice, ADEGA ; le cluster logistique et transport de la région ; les syndicats les plus présents dans le secteur ferroviaire galicien (UGT, CGT, CCOO, Sindicato Ferroviario). En ce qui concerne le collectif des employeurs, seul le représentant de la province de Lugo a adressé une réponse positive.

Enfin, certaines personnes, comme Xosé Carlos Fernández Díaz, un ingénieur à la retraite qui a publié deux livres sur le réseau ferroviaire galicien, a été contacté. Il contribue régulièrement aux principaux journaux lorsqu'ils traitent de questions ou de faits relatifs au train. De même, David Reinero, journaliste du quotidien numérique Praza Pública, a été approché. Il se concentre sur le journalisme d'investigation, et pour une part considérable, sur tout ce qui a concerné l'accident d'Angrois de juillet 2013, avec 80 morts dans les environs de la ville de Santiago de Compostela.

En ce qui concerne les autres sources d'information, il convient de faire une distinction entre les sources d'information quantitatives et qualitatives. Tout d'abord, arrêtons-nous sur les statistiques quantitatives. Au cours des premières étapes de cette recherche, l'un de nos premiers objectifs avait été d'analyser et d'évaluer les transformations sur les principaux axes ferroviaires. Pour cela, il a été nécessaire d'obtenir le nombre de passagers sur plusieurs itinéraires origine-destination en Galice. Cependant, après avoir sollicité ces informations à l'opérateur ferroviaire, Renfe, à travers son portail de transparence, ainsi qu'aux employés et aux postes avec lesquels nous avons eu des contacts dans les bureaux de A Coruña et d'Ourense. La compagnie ferroviaire, nous a fait part de son refus en raison de l'utilisation potentielle d'études économiques en faveur d'une compagnie privée en vue de l'ouverture prochaine du marché. Malgré cela, il a été possible d'obtenir le nombre de passagers annuels dans chaque gare, en différenciant les types fondamentaux (moyenne et longue distance) à partir de l'ADIF. Malgré ces progrès, ces informations ne montrent pas les mouvements de trains, mais seulement l'utilisation des stations.

Pour les principaux itinéraires origine-destination en Espagne, la « *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* » publie un rapport annuel contenant les statistiques les plus importantes. Ce rapport contient les chiffres pour les corridors centraux. De cette manière, des informations ont été obtenues pour certaines des lignes de Galice. Les autres informations qualitatives, notamment démographiques, ont été obtenues auprès des portails centraux de statistiques (Galice, Espagne et Portugal).

Une autre des sources utilisées, maintenant dans le cadre de la typologie qualitative, reposait sur la lecture et l'analyse des débats politiques, tant au Parlement de Galice qu'au Congrès des Députés de Madrid. Dans ce dernier cas, en plus des sessions ordinaires, nous avons également utilisé les débats de la commission spécialisée des transports. Cela nous a permis de bénéficier d'un accès direct aux mots prononcés par les politiciens eux-mêmes. Cependant, cette analyse s'est largement concentrée sur les discours prononcés par les membres du gouvernement ou du parti politique soutenant le gouvernement. Ainsi, la plupart des discours recueillis sont ceux des officiels (ministres ou « *conselleiro* »).

En ce qui concerne l'actualité, à travers la lecture des journaux, les principales bibliothèques ont été consultées pour suivre les thèmes en rapport avec notre recherche. Parmi ceux-ci, le principal journal galicien, *La Voz de Galicia*, a été largement utilisée. Grâce à cela, les informations recueillies dans les articles de presse relatifs à des événements ou aux opinions de certains responsables politiques, ont été utilisées. De même, à certaines occasions, les informations contenues dans les nouvelles nous ont permis d'accéder directement à la source originelle de l'information. Sur d'autres, certaines statistiques n'ont pas été utilisées, car leur origine n'était pas précisée. À une occasion, des statistiques relatives aux principales lignes d'origine-destination sur l'axe atlantique (A Coruña-Vigo) ont été montrées, alors qu'elles avaient été refusées pour notre utilisation dans la recherche.

Enfin, la cartographie utilisée dans cette thèse doctorale a été réalisée à partir d'informations vectorielles de l'Institut géographique d'Espagne et de « *Instituto de Estudos do Territorio de Galicia*²¹² ». Simultanément, le logiciel utilisé était QGIS, en format libre.

Objectifs

Tout au long de cette recherche, il y a plusieurs objectifs que nous allons essayer d'atteindre. Il faut donc faire la différence entre le principal et les secondaires successifs. Dans ce qui suit, nous allons détailler l'objectif principal et l'hypothèse de base du travail.

Comme nous l'avons indiqué dans l'introduction, la renaissance du chemin de fer en Espagne par le biais du modèle de la grande vitesse, a entraîné à classer les modes dans la mobilité quotidienne des personnes. Ce fait peut être facilement trouvé par les statistiques sur les passagers et le nombre plus élevé de passagers dans les principales gares ferroviaires. Cependant, malgré le début d'une nouvelle ère pour le chemin de fer, la gouvernance de ce moyen de transport et sa relation avec les autres éléments du système des transports collectifs présente une série de déficiences qui marqueront notre principale hypothèse.

En ce qui concerne la gouvernance ferroviaire, nous voulons montrer qu'elle a été déficiente dans la Galice et qu'elle continue de l'être en raison d'une série de problèmes, l'absence d'une politique transversale entre les différents modes de transport ou le manque de dialogue entre les deux principales administrations. De même, cela nous amène à considérer que le chemin de fer, dans notre domaine de référence, est un moyen de transport sous-utilisé. Malgré son évolution positive et très récente, il existe encore une grande marge de potentiel qui, si elle n'est pas comblée, continuera à peser sur la chaîne modale des transports en commun.

Avant tout, il semble y avoir un manque évident de coordination entre les principaux acteurs impliqués dans la gouvernance des différents systèmes de transport, en particulier, entre la Xunta de Galicia et le ministère chargé des transports. Le gouvernement régional n'a pas assumé activement les compétences en matière ferroviaire, de sorte que la quasi-totalité de la gestion est sous la protection de l'administration centrale. Cependant, la Xunta a défendu et promu un seul modèle de structuration territoriale, le bus. L'empressement à embrasser la quasi-totalité de la demande conduit à une « pseudo-concurrence » avec les chemins de fer dans un nombre limité de corridors.

212 Institut d'études du territoire de la Galice.

Parallèlement, le manque de coordination se traduit par l'absence d'un dialogue fluide et permanent dans la planification des différents systèmes de transport en commun, car il n'y a pas de mise en œuvre de mesures et de politiques communes. Dans cette situation, on peut faire une distinction entre le manque de vision à long terme et la gestion intermodale actuelle. En ce qui concerne ces derniers, des mesures aussi simples que la mise en place d'une tarification commune ou d'un portail d'information unique pour les services divers (bus, bateau ou train) n'existent pas en Galice. En ce qui concerne les premiers, la planification de chaque moyen de transport est effectuée individuellement, sans tenir compte des autres moyens de transport ni de leur évolution. Ainsi, aucun terminal d'aéroport ne dispose d'une connexion à débit important supérieur malgré la proximité de la ligne ferroviaire.

Deuxièmement, il y a un manque de gouvernance ferroviaire de qualité en Galice et pour deux raisons primordiales à cela. La première repose sur la grande demande de connexion à grande vitesse avec la Meseta, qui a laissé de côté les autres priorités internes. La seconde concerne, les éternelles disputes locales entre le nord et le sud de la région, en particulier, les deux villes majeures, A Coruña et Vigo. La rivalité entre ces deux centres interfère également dans la politique des transports collectifs, et dans ce cas, dans le chemin de fer. Les gouvernements locaux ont systématiquement donné la priorité à leur propre ville avant un bénéfice commun pour la Galice dans son ensemble, ou même pour sa zone d'influence la plus proche. Ces demandes se rapprochent de la carence suivante.

Troisièmement, la dimension politique des décisions ferroviaires monte le poids déterminant de la classe politique qui imposent des solutions souvent au détriment des propositions techniques plus réalistes. Depuis le début de la nouvelle politique ferroviaire en 2000, l'arrivée et la mise à disposition, notamment du TGV, sont devenues une arme majeure et déterminante dans les processus et programmes électoraux. Les promesses et débats successifs sur l'achèvement définitif des nouvelles lignes ont largement occulté la fonction des futurs services ferroviaires. En d'autres termes, une plus grande importance a été accordée à la possibilité de réaliser des LGV et de faire circuler des TGV que de planifier et de commercialiser les services nouveaux qui en découlent. Soulignons, bien que l'Espagne soit devenue l'une des principales références en matière de TGV, aucun aéroport international ne dispose d'une connexion au nouveau réseau ferroviaire en Galice et l'Espagne.

De même, l'empressement à remplir les promesses politiques a été la source de graves problèmes. C'est le cas, après une série d'incidents, et en particulier du dramatique accident du 24 juillet 2013 à Angrois, près de Santiago de Compostela. De même, la précarité dont souffrent des centaines d'employés dans la construction des nouvelles lignes à grande vitesse dans la Galice, où plusieurs décès ont été enregistrés, ne peut être ignorée.

En ce qui concerne la politisation du chemin de fer, l'absence d'une position objective et technique des principaux partis politiques est également évidente. Sur ce point, l'absence d'une réflexion solide de ces derniers par rapport aux priorités du réseau ferroviaire est notable. Selon qu'ils sont au gouvernement, qu'il s'agisse du gouvernement régional ou central d'État, ou de l'opposition, leurs demandes sont différentes, voire contradictoires. Dans certaines situations, ils exigent même des questions qu'ils rejettent ensuite une fois dans l'exécutif.

Enfin, en ce qui concerne les lacunes de la gouvernance, les pratiques d'évaluation totale fondées sur les résultats économiques à court terme, afin d'équilibrer les résultats budgétisés, sont déficientes. En face à cela, les postulats d'austérité du néolibéralisme depuis la crise économique de 2008 ont encouragé les analyses de la rentabilité monétaire des différents services. Cependant, ceux-ci ne prennent en compte que la question économique, laissant de côté d'autres questions importantes telles que la cohésion sociale, écologique et territoriale. Cela se traduit de la même manière par la préférence régionale pour l'autocar par rapport au rail, malgré les performances inférieures du premier.

En raison de cette série de problèmes, notre principal objectif est d'évaluer les politiques ferroviaires successives en Galice depuis l'établissement du statut d'autonomie en 1981 jusqu'à aujourd'hui (2022). Cette analyse sera divisée en trois échelles différentes. D'une part, celle qui a fait l'objet de la plus grande attention de la part des deux principaux organes de pouvoir (Xunta de Galicia et l'État espagnol), à savoir, la longue distance. Essentiellement, la connexion avec Madrid, car c'est la capitale de l'État. Deuxièmement, la structuration interne de la Communauté autonome de Galice, où une transformation majeure a eu lieu, avec la construction de deux lignes internes à grande vitesse. Enfin, l'échelle urbaine ou métropolitaine. Bien que l'accent ait été mis au cours des dernières décennies sur le nouveau modèle de la grande vitesse, le chemin de fer est également un élément clé du fonctionnement des zones urbaines et de leurs zones d'influence respectives.

En même temps, dans le cadre de l'évaluation des politiques à différentes échelles territoriales, l'objectif est de montrer si l'impact du chemin de fer a été différent dans ces zones. Bien que les performances des connexions avec la Meseta se soient améliorées, cela n'a pas été le cas avec d'autres territoires limitrophes de la région, comme le Portugal et les Asturies. En ce qui concerne l'échelle moyenne, l'une de nos hypothèses est que les actions en Galice ont provoqué une plus grande disparité territoriale aux conséquences considérables, entre la façade occidentale (A Coruña et Pontevedra) avec de meilleurs indices socio-économiques et les provinces orientales (Lugo et Ourense), qui se retrouvent de fait dans une position plus délicate.

Après cette action, nous pouvons nous concentrer sur une autre question fondamentale de cette recherche. Nous essayons ici de montrer que la politique de transport en Galice est principalement basée sur la construction et la fourniture de nouvelles infrastructures de transport. Par conséquent, on constate tout d'abord une négligence des mesures de mobilité et d'accessibilité relatives. Deuxièmement, l'absence d'un plus grand dialogue entre les différents acteurs conduit à l'absence d'une politique globale dans le système de transport collectif. Par conséquent, le rail, malgré ses récentes améliorations, reste dans une position secondaire et sous-utilisée dans la répartition modale.

En ce qui concerne les objectifs secondaires de cette thèse de doctorat, nous visons avant tout à analyser la situation actuelle et l'évolution des principales caractéristiques du réseau ferroviaire. Nous cherchons également à identifier ses différents éléments au sein du système de transport galicien. De même, analyser la construction des premières lignes de chemin de fer en Galice au cours du XIXe siècle, permet d'identifier les éventuelles similitudes avec la planification actuelle en matière de LGV.

Deuxièmement, nous nous préoccupons de caractériser les différents éléments du système de transport galicien, outre le chemin de fer, c'est-à-dire le réseau routier, les terminaux aéroportuaires et les ports maritimes. De cette façon, il sera possible d'évaluer les relations existantes entre eux et le chemin de fer. De cette manière, il sera possible de déterminer si nous sommes devant de bonnes pratiques d'intermodalité ou si les prises de décision sectorielles provoquent des anomalies pour le bon fonctionnement du système de mobilité.

Troisièmement, en relation avec l'un des objectifs principaux (analyse des responsabilités des différentes administrations publiques), nous voulons établir quels sont les différents modes d'action que l'administration autonome peut mener en relation avec le chemin de fer. De même, les avantages et les inconvénients de chacun d'entre eux seront évalués.

Le quatrième et dernier objectif secondaire de cette liste consiste à recueillir les idées et les opinions des différents acteurs sociaux. En particulier ceux qui ne sont pas directement responsables du système de transport public, comme les plateformes de défense du chemin de fer, les associations écologistes, les syndicats ou d'autres organismes publics.

Corps central de la thèse

Cette thèse de doctorat est composée de 10 chapitres. Certains d'entre eux ont déjà été décrits ci-dessus. Le premier chapitre était l'introduction. Le deuxième, la méthodologie. Ensuite, les objectifs. Quatrièmement, il s'agit du cadre théorique. Dans cette situation, les principaux domaines de recherche (ingénieurs civils, économistes et géographes) qui ont été réalisés en Galice en matière des transports et de mobilité ont été mis en évidence. Parallèlement, il y a un déficit dans ce domaine de recherche en Galice au cours des dernières années, malgré d'importantes transformations du système de transport.

Le chapitre 5 est une introduction géographique à la Communauté autonome de Galice. Il vise à présenter la situation de la Galice dans le contexte de la péninsule ibérique, ainsi que de l'Europe, et la relation que cela implique avec les infrastructures de transport. La position périphérique de la Galice a généralement été considérée comme un handicap dans les relations commerciales, ainsi que dans le développement territorial. En fait, pendant plusieurs décennies, le manque de liaisons terrestres avec les autres régions de l'Espagne a été cité comme l'une des causes majeures du retard économique de la Galice. D'où l'« obsession » pour la construction et la réalisation de nouveaux réseaux de transport. Dans le même temps, cependant, la Galice occupe une position centrale sur l'Atlantique et peut constituer une porte d'entrée majeure vers l'Europe.

Les caractéristiques dominantes de la région, tant culturelles qu'administratives et physiques, sont présentées ci-dessous. Tout d'abord, les éléments primordiaux de différenciation de la Galice par rapport aux autres régions autonomes d'Espagne. En particulier, la géographie, la culture, la langue galicienne et le climat océanique. Un fait qui entraîne de plus grandes similitudes avec des régions d'autres pays, comme la Bretagne (France), l'Écosse ou l'Irlande. Ensuite, une identification de toutes les unités administratives, des 4 provinces (l'équivalent du département en France), A Coruña (nord-ouest); Pontevedra (sud-ouest); Ourense (sud-est) et Lugo (nord-est), aux paroisses (entités ecclésiastiques) typiques du nord-ouest de la péninsule ibérique. Entre les deux, les principales entités locales, les « *concellos* » (communes en France) et les « *comarcas* » (Unité

intermédiaire de la province et de la commune, mais sans entité politique spécifique). Ceux-ci ont été créés en 1997 en tant que nouvelle mesure pour l'aménagement et développement du territoire. Toutefois, en l'absence d'un organe administratif, elles ne sont utilisées qu'à des fins statistiques.

Ensuite, une évaluation de l'environnement physique de la Galice et de la manière dont il a influencé la construction et la mise à disposition des principales infrastructures de transport et de leurs tracés au cours des deux derniers siècles. La barrière naturelle formée par les différentes « *Sierras Orientales* » par rapport à la Meseta a toujours été un obstacle majeur pour l'ingénierie. De même, la disposition des vallées fluviales, les petites chaînes de montagnes et l'absence de grandes plaines ont été l'une des raisons essentielles pour lesquelles, au XIXe siècle, lors de la construction des premières lignes de chemin de fer, on a choisi les itinéraires les plus praticables et les moins coûteux.

Le point suivant à traiter dans ce chapitre est le réseau urbain et sa relation avec le chemin de fer. La Galice se caractérise principalement par un polycentrisme urbain. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de villes majeures qui centralisent le réseau de transport. De même, il existe un contraste important dans la répartition de la population. D'une part, il y a l'Axe Urbain Atlantique (Eixo Urbano Atlántico en galicien). Cet espace socio-économique, parallèle à l'autoroute AP-9, s'étend du nord au sud dans les deux provinces occidentales de A Coruña et de Pontevedra. Plus de la moitié de la population de Galice s'y concentre, ainsi que les activités dominantes économiques et les principales infrastructures de transport (aéroports et ports maritimes). De même, 5 des 7 principales villes (du nord au sud, Ferrol, A Coruña, Santiago, Pontevedra et Vigo). Somme toute, nous trouvons ici les deux régions urbaines, le golfe d'Artabro au nord (A Coruña-Ferrol) et les Rías Baixas (Pontevedra-Vigo). Ces deux zones concentrent plus d'un demi-million d'habitants. L'Axe Urbain Atlantique se caractérise également par ses taux de mobilité élevés.

La croissance urbaine ou « périurbanisation » qui a commencé dans les années 1980 dans les villes de Galice était basée sur la grande prédominance du voiture privée et sur les routes principales comme matrice de cette croissance urbaine dans l'espace. L'absence de planification stratégique combinant l'aménagement urbain et les mesures de mobilité a conduit à la situation actuelle de ces zones urbaines. Ces espaces se caractérisent par de vastes zones d'habitations unifamiliales, une difficulté à mettre en place des transports en commun efficaces et une société fortement dépendante des véhicules individuels. La solution de ces vingt dernières années a été la construction de nouvelles autoroutes métropolitaines. Dans le but de supporter un trafic de plus en plus dense. Dans le même temps, il s'agissait d'offrir une alternative aux différents centres urbains qui se développaient autour des principales voies d'accès aux villes. En revanche, le chemin de fer n'était pas en mesure de canaliser cette croissance, malgré l'existence de l'infrastructure.

En opposition, les provinces intérieures de Galice, Lugo et Ourense, sont caractérisées par une faible densité de population. En outre, la plupart des communes présente des taux de vieillissement importants. Entre les 7 villes principales et les nombreux noyaux de population de la Galice (environ 30.000), il y a ce qu'on appelle les petites villes. Ces centres urbains sont caractérisés par une population comprise entre 2 000 et 20 000 habitants dans certains cas. En même temps, en fonction de leur position géographique, leurs fonctions socio-économiques

peuvent être plus importantes, voire remplacer les villes dans certains cas. Malgré leur forte population, un nombre considérable de ces centres urbains n'a pas accès au chemin de fer.

Enfin, dans ce chapitre 5, l'Eurorégion de la Galice et du Nord du Portugal est présentée. Dans cette zone, malgré les énormes caractéristiques historiques et sociales communes, la frontière politique continue d'être un obstacle à la prise de décision dans le domaine ferroviaire et, en général, à la mobilité. Bien qu'il s'agisse d'une des zones où la mobilité transfrontalière est la plus importante, le service ferroviaire ne permet pas d'accroître les relations entre les zones.

Depuis le début de la nouvelle politique ferroviaire à grande vitesse, la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre le Portugal et la Galice a constamment été évoquée. Effectivement, l'Europe a repris cette proposition comme une clé pour renforcer les relations entre les deux pays. Cependant, la crise économique de 2008 a obligé à suspendre les différents projets. Toutefois, dans un nouveau contexte politique et économique, le gouvernement portugais a récemment exposé une nouvelle orientation au chemin de fer. Dans la présentation de son nouveau plan stratégique pour les infrastructures de transport et avec un horizon fixé à 2030, la construction de la nouvelle ligne entre les villes de Porto et Vigo est à nouveau incluse.

Simultanément, le gouvernement portugais a communiqué à plusieurs reprises que sa priorité en matière de grande vitesse est l'axe atlantique, Lisbonne-Porto-Vigo. En d'autres termes, relier ses deux principales villes et continuer vers le nord. Ce modèle est en contradiction avec la proposition défendue comme prioritaire par l'Espagne, Lisbonne-Extremadura-Madrid. Au cours de l'année 2021 et au début de l'année 2022, à plusieurs reprises, le Portugal a exhorté l'Espagne à lancer les études informatives pour la formation de l'Axe Atlantique.

Le chapitre 6 est d'analyser les infrastructures de transport dans la Galice, ainsi que de leurs caractéristiques et de leur répartition géographique, et de leur relation avec le réseau ferroviaire. Ce dernier se caractérise par son inégalité interne. D'une part, la construction de lignes à grande vitesse. La principale conséquence de la transformation majeure qui a débuté au XXI^e siècle a été un saut important dans la qualité des services. Ainsi, le chemin de fer est devenu le moyen de transport le plus compétitif pour les trajets entre les principaux centres urbains. Cependant, des mesures n'ont été prises que sur deux axes. Tout d'abord, l'axe atlantique, entre les villes de A Coruña et de Vigo. Cette ligne ferroviaire est l'une des lignes comptant le plus grand nombre d'utilisateurs dans la catégorie « Media Distancia » en Espagne. Le deuxième cas est l'accès depuis la Meseta. Dans ce cas, il faut distinguer deux sections importantes. En 2011, la liaison terrestre entre les villes de Santiago de Compostela et d'Ourense a été inaugurée. Par la suite, en 2021, la connexion avec l'extérieur a été achevée. En revanche, le reste du réseau conventionnel en Galice reste inchangé ou sans actions significatives.

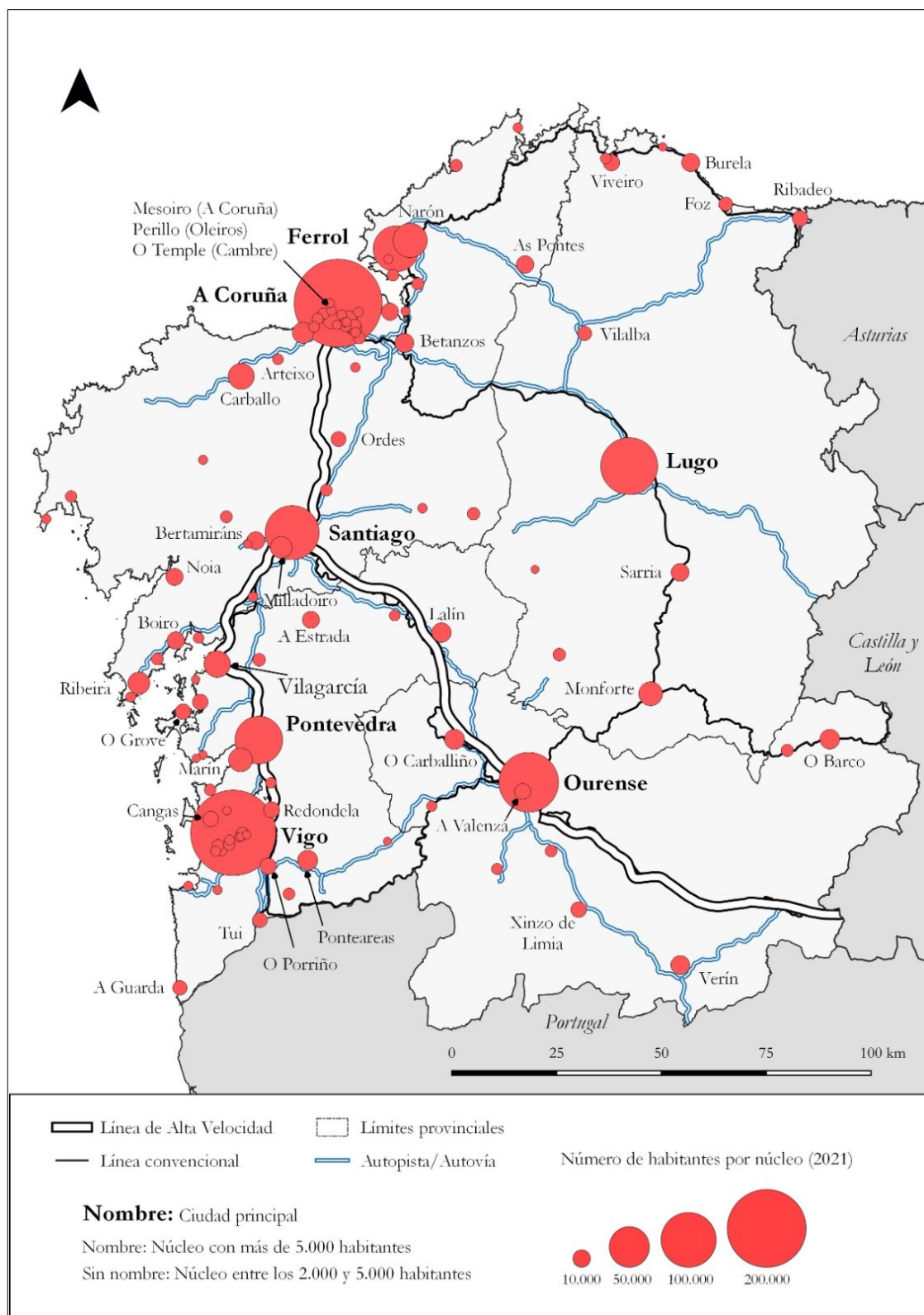


Figure 1b – Grandes et petites villes en Galice et leur population en 2021 sur le réseau autoroutier et ferroviaire. Élaboration propre. Source d'information : Adif, IGE, IGN.

La figure ci-dessous montre la localisation des centres urbains. Il y en a un plus grand nombre dans la zone occidentale (Axe Urbain Atlantique). De même, l'expansion du réseau autoroutier par rapport au réseau ferroviaire.

En ce qui concerne la catégorie des services ferroviaires de transport de passagers, il existe trois grands types. Les « *cercanías* » ou « métropolitaines », présentes uniquement dans une petite section de la région de Ferrol. Leur absence constitue l'un des défis majeurs des politiques de mobilité et de transport dans les deux principales régions urbaines. Ainsi, la Galice représente la seule des communautés autonomes côtières de l'Espagne péninsulaire qui ne dispose pas de services RER offerts par le principal opérateur ferroviaire, Renfe. Par la suite, l'échelle régionale ou intérieure de la Galice. Comme mentionné ci-dessus, il existe des différences prononcées. L'inauguration de deux LGV en Galice e entraîné un écart territorial plus important.

Ainsi, dans l'Axe Atlantique, comme dans le tronçon Santiago-Ourense, le chemin de fer fait preuve d'une plus grande compétitivité grâce aux temps de parcours et au nombre élevé de fréquences quotidiennes. Entre les villes de A Coruña et de Vigo, le chemin de fer fonctionne de la même manière qu'un « tram » ou un « métro léger ». Toutefois, malgré la grande compétitivité des nouveaux services, les avantages ne s'étendent pas au-delà des centres urbains des villes. L'absence d'une politique intermodale est préjudiciable aux zones qui ne disposent pas de liaisons ferroviaires directes. Même à la périphérie des villes, il existe un déficit important en termes d'accès à la gare.

Par contre, sur les autres lignes ferroviaires, le chemin de fer ne propose pas un service qui puisse être une alternative au bus et à la voiture privée. L'une des raisons déterminantes de cette situation est le nombre réduit de fréquences quotidiennes. Dans certains cas, il y a des gares ou des centres de population où il n'y a qu'un seul train par jour dans chaque direction.

Enfin, les connexions avec le monde extérieur, notamment avec Madrid, sont à prendre en compte. Au cours des dernières années, les différentes politiques ferroviaires en Espagne ont été caractérisées par la prédominance des TGV. De cette manière, le chemin de fer a gagné en poids dans les déplacements entre la Galice et Madrid au fur et à mesure que des tronçons successifs ont été inaugurés. Avec l'inauguration finale du dernier tronçon entre les villes d'Ourense et de Zamora (Castille et Léon) à la fin 2021, on s'attend à un transfert important des voyageurs aériens vers le nouveau train. En ce qui concerne les liaisons avec d'autres pays, il existe également des liaisons entre les villes de Vigo et de Porto (Portugal). Contrairement à l'évolution positive qui s'est produite avec Madrid, les trajets entre la Galice et la deuxième ville du Portugal ne sont pas très compétitifs.

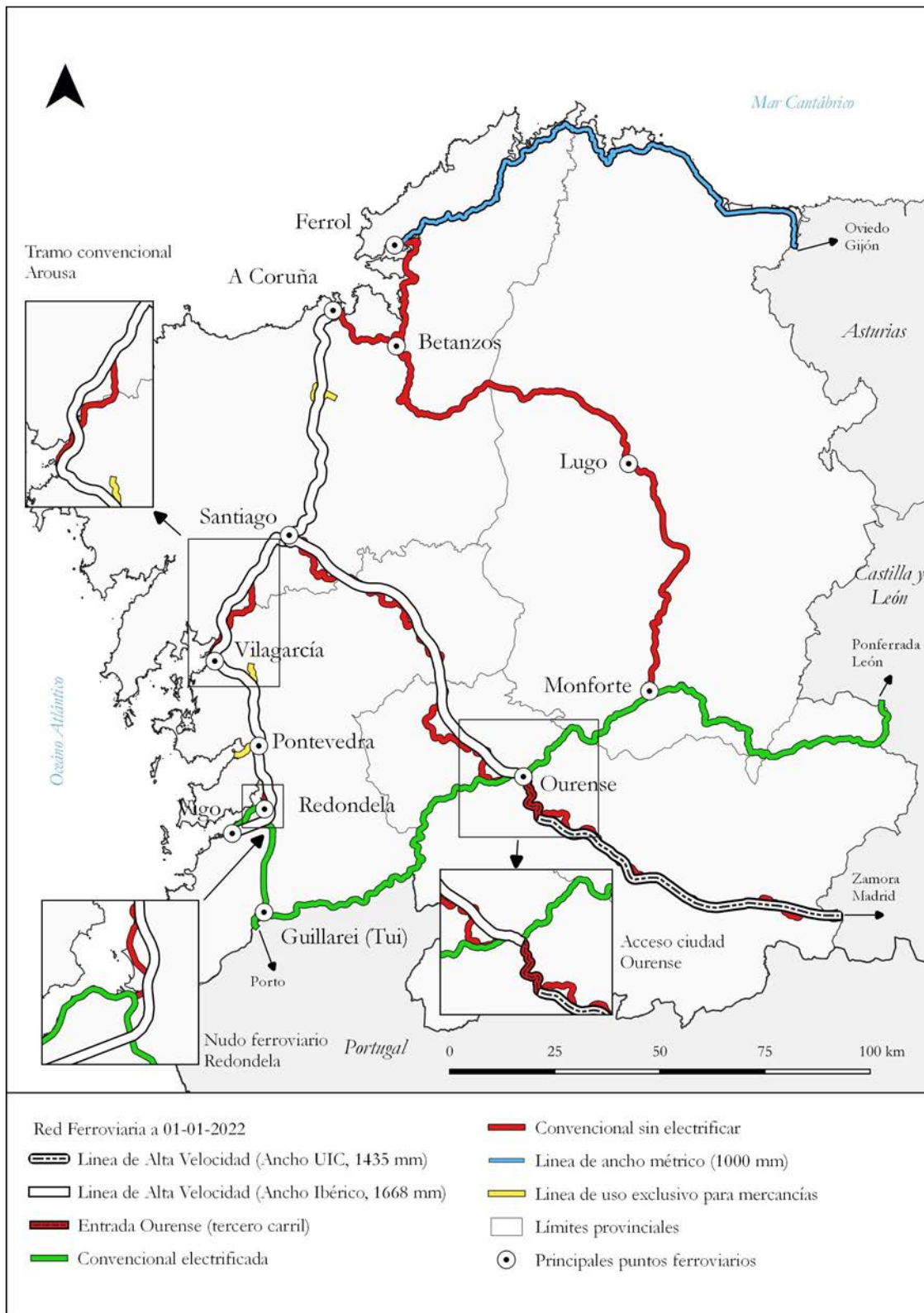


Figure 2b – Réseau ferroviarie en Galice en 2021 et typologie des lignes.
Élaboration propre. Source d'information : Adif.

La LGV de l'Axe Atlantique relie A Coruña et Vigo depuis 2015. Avant cela, en 2011, le tronçon Santiago et Ourense a été mis en service. Sules les villes de Ferrol et Lugo restent en dehors des LGV.

Les différences internes à la Galice en matière d'offre ferroviaire se reflètent dans le nombre d'utilisateurs des gares. Ainsi, en 2019, seules sept gares recensaient plus d'un demi-million de passagers par an : Santiago, A Coruña, Pontevedra, Ourense, Vilagarcía, Vigo Urzáiz et Vigo-Guixar²¹³. De même que pour le réseau urbain, il y a également un écart important en ce qui concerne une deuxième catégorie de stations.

Ville		Voyageurs en Media Distancia	Voyageurs en Larga Distancia	Totalité
Santiago de Compostela		2.395.979	293.958	2.689.937
A Coruña		1.926.529	188.529	2.115.058
Vigo	Urzaiz	814.810	0	814.810
	Guixar	333.770	212.746	546.516
	Totalité	1.148.587	212.746	1.361.333
Ourense		538.430	432.616	971.046
Pontevedra		829.263	45.908	875.171
Vilagarcía de Arousa		677.652	0	677.652

Tableau 1 – Nombre de voyageurs dans les principales gares de la Galice en 2019. Élaboration propre. Source d'information : Adif.

Au sein du réseau ferroviaire, l'état actuel des services de fret a également été analysé. Comme c'est le cas en Espagne, leur importance est extrêmement limitée. Afin de les relancer, deux zones stratégiques logistiques ont été prévues à l'intérieur de la région. Cependant, elles restent inutilisées. De même, les principaux ports maritimes de Galice sont mal reliés au réseau ferroviaire. C'est le cas du nouvel avant-port de A Coruña, qui ne dispose pas encore de ligne ferroviaire. Dans le cas du port de Vigo, les principales installations de transport « ro-ro » (aire de Bouzas) manquent également d'accès ferroviaire. Ces dernières années, un débat a eu lieu sur la construction d'un tunnel souterrain sous les rues de la ville de Vigo pour pallier ce déficit. Cependant, le gouvernement local s'oppose à ce projet en raison de son impact élevé. L'autorité portuaire, en revanche, le défend. Il convient de noter que Vigo abrite l'une des principales usines de l'entreprise automobile Stellantis-PSA (Peugeot-Citroen). En l'absence d'une infrastructure ferroviaire, les véhicules fabriqués doivent être transportés par camion jusqu'aux installations portuaires. Cette situation marginale, du transport de fret ferroviaire en Galice devrait changer avec l'extension du Corridor de fret atlantique à l'intérieur de la Galice et l'arrivée de fonds européens pour financer les actions jusqu'en 2030.

Le deuxième groupe d'infrastructures de transport analysé représente le réseau routier. Contrairement au réseau ferroviaire, la construction de nouvelles routes et autoroutes a toujours demeuré l'un des principaux objectifs des gouvernements régionaux depuis l'obtention de l'autonomie en 1981. En raison de la grande répartition de la population dans l'ensemble de la Galice, le véhicule privé est devenu une nécessité quotidienne. Il existe ainsi une composante

²¹³ La ville de Vigo possède deux gares ferroviaires : Urzáiz, qui a été rénovée avec l'arrivée du train à grande vitesse, et Guixar, qui a été inaugurée en 2011 pour accueillir les services ferroviaires. Bien qu'elle ait été considérée à l'origine comme une gare provisoire, elle continue à présent à desservir les trains à moyenne et longue distance.

essentielle sociale liée à son utilisation quotidienne. Par conséquent, les différentes administrations publiques ont accordé une plus grande importance à la construction et à l'amélioration des nombreuses routes à grande capacité. Cependant, ces dernières années, l'inefficacité du recours aux seuls véhicules individuels a été prouvée, ainsi que la lutte de certains gouvernements locaux pour copier le succès du modèle de la ville de Pontevedra. Cette capitale provinciale est une référence internationale en matière de politiques piétonnes et d'humanisation des rues. À partir de 1999, avec l'arrivée du maire actuel (Miguel Lores-BNG) dans le gouvernement local, le centre-ville a été entièrement piétonnisé. Seuls les services minimums (livraison de marchandises, voisins, services d'urgence...) peuvent y avoir accès.

Le réseau routier de la Galice est uni par le « Triangle » formé par les trois principales autoroutes, l'AP-9, l'A-6 et l'A-52. La première a déjà été mentionnée ci-dessus comme la principale dans l'ensemble du système. Les deux derniers sont connues comme les « Autoroutes d'accès » ou celles qui se connectent à la Meseta. Ces deux éléments ont constitué la principale demande de la Galice au cours des années 1990. En fait, la construction de différents tronçons le long de la frontière régionale a été parmi les plus coûteuses d'Espagne. L'A-6 relie A Coruña à Lugo et à Madrid. C'est l'une des six autoroutes radiales de l'administration centrale. L'A-52 part de Vigo, va à Ourense et continue jusqu'à Benavente (Zamora) où elle rejoint l'A-6. Ces trois autoroutes appartiennent à l'État. Cependant, l'AP-9 a un itinéraire entièrement en Galice. À plusieurs reprises, le Parlement autonome a exigé le transfert de sa propriété.

Cette action donnerait à la Xunta de Galicia une marge plus considérable de manœuvre pour contrôler ses péages élevés. L'AP-9 est née en tant qu'autoroute à péage, son premier tronçon ayant été inauguré en 1979 entre A Coruña et Santiago. Malgré cela, la concession privée aurait dû prendre fin il y a plusieurs années. Toutefois, l'administration centrale a, à plusieurs reprises, prolongé la limite d'exploitation jusqu'en 2048. Comme solution, l'actuel gouvernement central de Pedro Sánchez (PSOE) a convenu avec les nationalistes galiciens du BNG, la remise des péages pour tous les usagers qui effectuent deux voyages quotidiens ou plus. De cette manière, le chiffre de 55 millions par an est engagé pour ce paiement dans le prochain budget du ministère des travaux publics et des transports jusqu'à la fin de la concession. En d'autres termes, c'est l'administration de l'État qui va financer les déplacements quotidiens des milliers de galiciens dans l'AP-9. À partir de ce triangle d'autoroutes principales, les autres autoroutes et voies rapides de Galice, tant étatiques qu'autonomes.

Le troisième groupe constitue le système aéroportuaire. Dans ce cas, il y a le problème d'avoir trois aéroports dans un espace de seulement 150 kilomètres. Les aéroports de Galice sont situés dans les villes de A Coruña (Alvedro), Santiago (Lavacolla) et Vigo (Peinador), celui de la capitale régionale (Santiago) étant le plus important, tant en termes de nombre de passagers que de nombre de destinations. L'aéroport de Santiago a approché le chiffre de trois millions de passagers en 2019. Cela est dû en grande partie au tourisme (principale destination touristique de la Galice).

En revanche, les aéroports de A Coruña et de Vigo accueillent un peu plus d'un million de passagers par an. Santiago dispose également d'un nouveau terminal aéroportuaire inauguré en 2011. Cette situation lui est bénéfique dans la mesure où elle est moins dépendante du lien fondamental de la région, Madrid. En revanche, les terminaux de A Coruña et de Vigo sont

fortement dépendants de la capitale de l'État. Plus de la moitié de ses passagers provient de ce lien. Ainsi, après l'arrivée du nouveau train, il y a un risque de déclin dangereux. À cela, s'ajoute la proximité de Porto (1 heure en voiture privée depuis la frontière). Ces dernières années, des milliers de Galiciens ont préféré utiliser le terminal portugais.

Au cours des deux dernières décennies, une coordination de l'offre aéroportuaire de ces trois terminaux a été proposée à plusieurs reprises. L'ancien président régional, Alberto N. Feijóo, a même proposé l'idée d'un aéroport à trois terminaux. Les distances minimales physiques entraînent un chevauchement de l'offre. De même, afin de promouvoir leurs aéroports, les gouvernements locaux financent différentes compagnies aériennes afin de stimuler l'offre et de promouvoir le tourisme dans leur ville. Dans cette situation, la Xunta de Galicia était favorable à un dialogue accru entre les trois villes dotées d'un aéroport. Toutefois, les compétences aéroportuaires relèvent de la responsabilité de l'administration centrale. Les autres organismes publics (régionaux, provinciaux ou locaux) ne peuvent intervenir dans l'utilisation des subventions publiques que par le biais de contrats de publicité touristique.

Enfin, la répartition des principaux ports maritimes de Galice, tant ceux qui sont sous l'administration de l'État que ceux qui sont sous la responsabilité de la Xunta de Galicia, constituent des enjeux majeurs. Les plus importants, notamment en termes de volume de trafic de marchandises, sont les Ports généraux. En somme, il existe 5 autorités portuaires (Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Marín-Pontevedra et Vigo). Seuls Ferrol-San Cibrao et A Coruña ont plus d'un port. Toutes ces villes possèdent des liaisons ferroviaires. Toutefois, ces ports présentent des lacunes considérables. Dans le cas de A Coruña, son nouvel avant-port ne dispose pas encore du nouvel accès ferroviaire. À Vilagarcía de Arousa, les voies ferrées sont posées le long de la promenade du centre-ville. Par conséquent, chaque fois qu'un train de marchandises circule, le trafic routier doit être fermé. Quant aux ports régionaux, aucun d'entre eux ne dispose de voies ferrées dans leurs installations. C'est en cela que l'on détecte la déficience des connexions ferroviaires. Un fait qui entrave l'intermodalité entre le bateau et le rail, et avec elle, le transport ferroviaire des marchandises.

Le chapitre 7 se concentre sur les acteurs fondamentaux impliqués dans la gouvernance ferroviaire en Galice. À cette fin, les principales administrations publiques sont identifiées, ainsi que d'autres entités sociales. Il s'agit notamment de syndicats, de plateformes civiques soutenant le chemin de fer, d'associations écologistes, d'associations d'entreprises et de groupes d'entités publiques. De même, les principaux responsables de l'exécution des politiques ferroviaires, l'opérateur Renfe et le gestionnaire de l'infrastructure, ADIF. Parallèlement, une analyse est faite des cadres de compétence maximale des deux principales administrations publiques, la Xunta de Galicia et le ministère chargé des transports, qui dépend du gouvernement central.

À partir de ce moment, l'analyse est développée entre les limites de compétence entre les Régions Autonomes et l'Administration Centrale pour la gestion et la planification du chemin de fer. L'instauration de le « *État des autonomies* » en 1978 a permis aux différentes régions d'accéder à des niveaux d'autonomie plus élevés, conformément à leurs « statuts d'autonomie » respectifs. Toutefois, malgré cette importante décentralisation politique, la régionalisation des chemins de fer n'a pas eu lieu en Espagne avec la même intensité que dans d'autres États européens, comme la France ou l'Allemagne. En conséquence, les compétences restent sous la responsabilité de

l'administration centrale. Toutefois, un nombre réduit de communautés autonomes disposent de leur propre réseau ferroviaire.

La Constitution espagnole de 1978 reconnaît, à l'article 148.5, les compétences ferroviaires qui peuvent être attribuées aux Communautés autonomes. Elle stipule ce qui suit : « Les chemins de fer et les routes dont l'itinéraire se déroule entièrement sur le territoire de la Communauté autonome et, dans les mêmes termes, les transports développés par ces moyens ou par câble ». Malgré cette déclaration, le processus a été plutôt confus depuis l'approbation de la Constitution. Tout d'abord, la gestion était assurée conjointement par la même entreprise publique, l'ancienne RENFE. En d'autres termes, il n'y avait pas de séparation des services et des infrastructures comme c'est le cas aujourd'hui. Toutefois, cela n'a pas interdit aux autorités régionales d'intervenir dans le réseau ferroviaire par le biais d'accords ou de suggestions dans l'exploitation commerciale. De même, même si elles ne disposent de pas de compétences directes, les communautés autonomes peuvent contracter des services à l'opérateur Renfe. La législation précédente accordait un monopole à cette entreprise publique, de sorte que l'option unique pour les autorités régionales était de souscrire des contrats directement. En fait, les fois où un possible démantèlement a été annoncé, certaines communautés autonomes ont repris les déficits économiques pour éviter la fermeture.

Malgré l'exploitation unitaire du réseau ferroviaire, la plupart des statuts d'autonomie ont inclus dans leurs compétences exclusives l'organisation du transport terrestre, indépendamment de la propriété de l'infrastructure. Une action éventuellement tournée vers l'avenir. Seul le statut de la Galice de 1981 a établi, outre la nature territoriale, l'importance de la propriété des infrastructures. L'article 27.8 du statut d'autonomie de la Galice stipule ce qui suit : « Les chemins de fer et les routes non incorporés au réseau de l'État et dont l'itinéraire se déroule entièrement sur le territoire de la Communauté autonome et, dans les mêmes termes, les transports effectués par ces moyens ou par câble ». Ainsi, on peut reconnaître que la Galice représente la région qui a bénéficié du niveau de considération le plus bas en matière ferroviaire par rapport aux autres communautés autonomes. En ce qui concerne le transport routier, les compétences ont par la suite été transférées en 1987. En outre, il est nécessaire de souligner les différences en matière de sécurité entre la gestion du transport routier et celle du transport ferroviaire de passagers.

Deuxièmement, le transfert de compétences du ministère aux communautés autonomes n'a été effectué que pour les lignes ferroviaires ayant un tracé exclusivement autonome et qui n'étaient pas en possession de RENFE. Si ces deux conditions n'étaient pas remplies, la gestion serait poursuivie par l'administration centrale. Dans certains cas, ces deux conditions ont été remplies, ce qui a conduit à la création d'entités ferroviaires autonomes au Pays basque (Euskotren) et en Catalogne (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). Par la suite, dans la Communauté de Valence (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) et dans les îles Baléares (Serveis Ferroviaris de Mallorca). Toutefois, en 2012, un arrêt de la Cour constitutionnelle a demandé à l'administration centrale d'établir une nouvelle liste des lignes ferroviaires définies comme étant « *d'intérêt général* ». Jusqu'à cette époque, les lois sur les chemins de fer (1987 et 2003) comprenaient qu'il s'agissait de toutes celles que possédait la RENFE. La répartition des compétences ferroviaires, notamment des petites lignes, dépendait de leur appartenance ou non à

l'ancienne société RENFE. Par conséquent, cette exigence représentait un processus contraire à la Constitution de 1978.

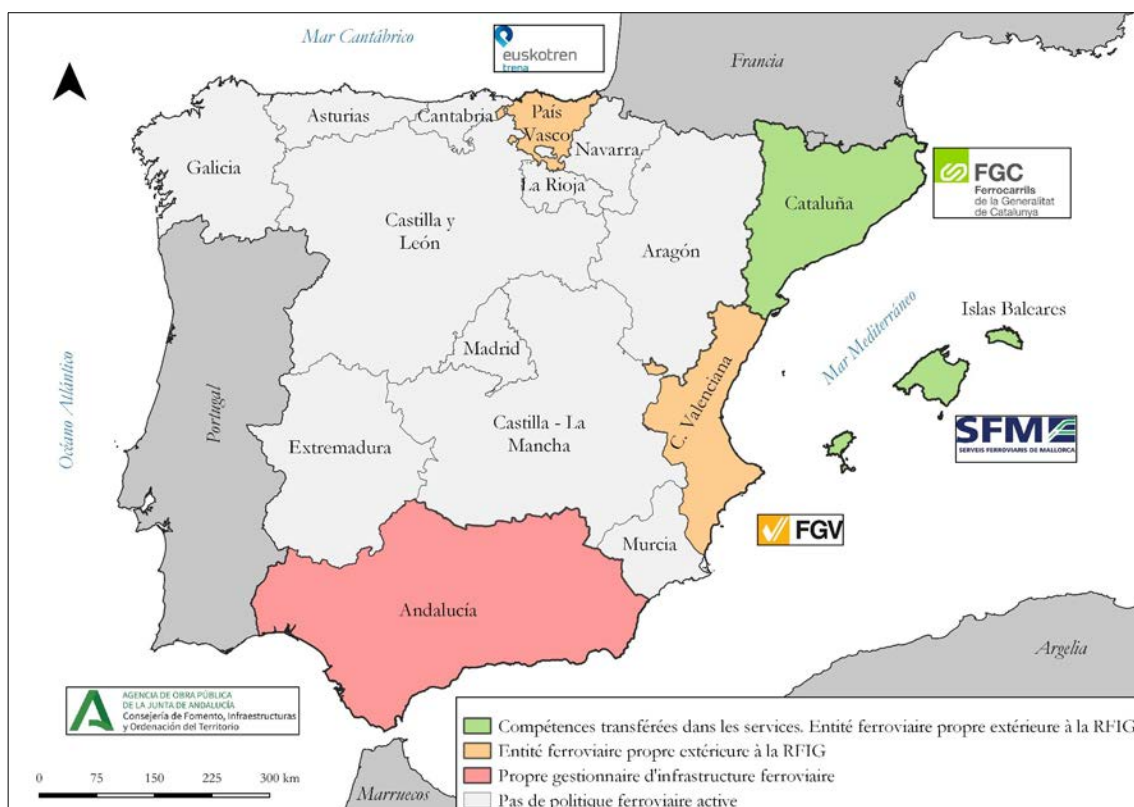


Figure 3b – Communautés Autonomes et leur relation avec la gouvernance ferroviaire.
Élaboration propre.

En vert, la Catalogne et les Îles Baléares, qui ont des compétences en matière de services et une infrastructure extérieure à celle de l'Adif. En orange, le Pays Basque et Valence, qui disposent d'un réseau ferroviaire extérieure à celle de l'Adif. En rouge, Andalousie, qui a un administrateur des lignes ferroviaires mais pas d'opérateur.

Ce problème s'est produit en Catalogne avec la ligne secondaire entre la ville de Lleida et la ville de La Pobla de Segur. Bien qu'il s'agisse d'une infrastructure dont le tracé est intégralement interne à la Catalogne, sa propriété correspondait à l'administration centrale, et non à l'administration autonome, comme cela devrait être le cas selon la Constitution de 1978. En effet, il s'agissait initialement d'une infrastructure gérée par RENFE. C'est parce qu'il n'a pas été initialement transféré à la région. Par la suite, elle a été, et est à présent, la propriété de l'entreprise publique de Catalogne, FGC. Une situation opposée, mais similaire dans le processus de régionalisation, se déroule actuellement au Pays basque. Dans ce cas, il y a deux lignes à voie étroite (FEVE) qui ont un itinéraire interrégional. Par conséquent, elles sont encore sous l'administration de l'État. Cependant, le gouvernement basque a exigé à plusieurs reprises leur transfert.

Plus tard, après la séparation de l'ancienne RENFE en deux nouvelles sociétés, Adif et Renfe-Operadora, la possibilité d'une éventuelle régionalisation similaire aux expériences menées en France et en Allemagne a été ouverte. Cela a coïncidé avec le mandat présidentiel de José Luis

Rodríguez Zapatero (PSOE). Au cours de cette période, le transfert des trains de banlieue ou métropolitains aux Communautés autonomes a même été proposé. De même, le Sénat a approuvé une proposition demandant au gouvernement central à négocier avec les régions qui souhaitent initier le transfert des compétences ferroviaires.

Parallèlement à la séparation de la gestion des chemins de fer, les statuts d'autonomie de certaines régions ont été réformés. Ces autonomies en ont profité pour s'octroyer de plus grands pouvoirs. Cependant, la Catalogne et l'Andalousie ont obtenu la gestion exclusive des chemins de fer internes. Malgré cela, seule la Catalogne possède ce niveau de compétence, puisqu'en 2009 et 2010, elle a obtenu le transfert des services suburbains et de moyenne distance, régionaux respectivement. Dans les autres communautés autonomes, le chemin de fer ibérique ou à écartement international continue d'être entièrement géré par le ministère du gouvernement central. Cela pourrait provoquer certains conflits et tensions à l'avenir, surtout après 2028 (possibilité de prolongation jusqu'en 2031), lorsque le contrat avec Renfe-Operadora arrivera à son terme. À ce stade, il sera nécessaire de lancer un appel d'offres public pour la gestion. Par conséquent, certaines communautés autonomes seraient intéressées à avoir plus de poids dans la décision finale. À ce jour, seul le Pays basque, Valence et l'Andalousie ont exprimé leur volonté de bénéficier du transfert de gestion.

Ensuite, notre thèse de doctorat porte sur les différents moyens que la Xunta de Galicia peut actuellement développer pour intervenir dans le domaine ferroviaire. Ces alternatives vont du maintien du statut-quo, c'est-à-dire d'une position étrangère et éloignée par rapport au chemin de fer, à la modification du statut d'autonomie lui-même dans le but de devenir identique à ceux qui ont été réformés au cours du 21^e siècle.

Notre analyse détaille les opinions et les visions des différents membres actuels du gouvernement autonome. De même, les différentes raisons pour lesquels ils ne sont pas favorables à l'affectation de fonds publics de la Xunta de Galicia au développement du chemin de fer régional. Dans ce cas, les responsables actuels estiment qu'ils ne devraient pas financer davantage de services ferroviaires à l'opérateur alors que les compétences sont actuellement entre les mains du ministère. Il en va de même pour les infrastructures. Cependant, entre 1995 et 2011, la Xunta de Galicia a financé une augmentation du nombre de trains quotidiens afin d'éviter la fermeture de lignes ou de proposer une plus grande offre de transport en commun.

Actuel	La Xunta de Galicia est favorable au maintien du statut-quo. Elle n'exerce aucune gestion sur le réseau ferroviaire. Elle ne joue qu'un rôle secondaire dans les revendications. En outre, une position intermédiaire ou de médiation en cas de conflits entre les entités locales et les deux entreprises ferroviaires (Renfe et Adif)
Subventionner plus d'OSP avec RENFE.	La Xunta de Galicia peut élargir l'offre ferroviaire en contractant des fréquences dans le cadre de l'obligation de service public (OSP, Obligation de Service Public). Cependant, les autorités régionales ne sont pas favorables à cet investissement, car elles comprennent qu'il s'agit d'une compétence de l'État et qu'elles ne devraient pas financer un service aux mains de l'État avec des fonds publics de la Galice.

Transfert de lignes ferroviaires	Si l'on tient compte du fait que le statut d'autonomie limite les compétences des chemins de fer à la propriété de l'infrastructure. Une opportunité serait de transférer certaines lignes internes de la Galice. Depuis l'administration centrale, on précise que cette action est très compliquée, car elle signifierait sa fin au sein du réseau général de l'Adif. En revanche, la Xunta de Galicia n'est pas favorable à accepter des « problèmes ». Une partie du réseau ferroviaire galicien nécessite d'importants investissements afin d'améliorer la compétitivité des services commerciaux de transport de passagers et de marchandises.
Création d'une entité ferroviaire	Sur la base d'une nouvelle entreprise ferroviaire publique, la Xunta de Galicia pourrait construire ses propres lignes, en particulier, avec le train léger ou le tramway dans les villes majeures. Cette option a même été envisagée durant les premiers mois de la présidence d'A. Núñez Feijóo (2009-2022). C'est ainsi qu'ont débuté les études informatives pour sa création. La crise économique a obligé à mettre en veilleuse ce projet. Présentement, la Xunta de Galicia ne considère pas cette question comme réalisable.
Modification du Statut d'Autonomie	<p>Afin d'éviter une interprétation erronée de l'article 27.8 du statut d'autonomie de la Galice, le gouvernement autonome pourrait adapter sa propre législation. L'objectif serait de s'attribuer les mêmes compétences que celles correspondant à la Catalogne. C'est-à-dire le droit exclusif d'organiser et de prendre en charge le transport ferroviaire interne de passagers, indépendamment de la propriété de l'infrastructure.</p> <p>En 2008, l'ancienne ministre des travaux publics, Magdalena Álvarez, a profité des caractéristiques du statut d'autonomie de la Galice pour rejeter ou « entraver » une éventuelle utilisation d'une compagnie ferroviaire régionale sur des voies appartenant à l'État.</p>
Début du dialogue avec le gouvernement central	La Xunta de Galicia peut entamer un nouveau processus de dialogue avec l'État afin d'obtenir un minimum de compétences dans le réseau ferroviaire. La Xunta de Galicia reconnaît que cela serait possible, à condition d'obtenir un financement adéquat. Cependant, à l'heure actuelle, ce processus semble bien loin en raison du manque d'intérêt et de volonté de l'actuel gouvernement autonome.

Tableau 2 - Alternatives ferroviaires pour la Xunta de Galicia. Élaboration propre.

En revanche, la Xunta de Galicia est plus favorable à l'autocar comme élément unique de cohésion territoriale. Contrairement au chemin de fer, le bus offre une plus grande accessibilité territoriale et des tarifs d'entretien plus bas. Dans cette optique, toutes les lignes de bus régionales ont été modifiées par la présentation d'un nouveau document stratégique (2019). En outre, dans le but de maximiser la rentabilité et de proposer une offre de transport collectif dans les zones rurales, les plus reculées, la « *Consellería de Mobilidade* » en collaboration avec le système éducatif galicien, a proposé l'utilisation de places de transport scolaire gratuites pour les clients potentiels. De même, le gouvernement autonome a établi une plus grande coordination avec les services

urbains des villes majeures pour la coordination des tarifs et l'initiation des zones de transport métropolitains.

Cependant, malgré cette volonté d'améliorer le transport collectif routier, il n'y a pas de dialogue avec les chemins de fer. Cela pose de problèmes considérables dans la planification et la gestion globales du système de transport public, car il n'y a pas de coordination des horaires ou des tarifs entre les autocars (Xunta) et les trains (Ministère). Les seuls progrès réalisés concernent la construction de nouvelles gares intermodales, dans le but de réduire les distances physiques entre les deux modes de transport. Malgré la volonté des deux administrations, dans certaines villes, ce processus n'a pas pu s'engager. À A Coruña, par exemple, l'accord final vient d'être signé. À Saint-Jacques-de-Compostelle, comme à Ourense, la Xunta a bâti une nouvelle gare routière à proximité de la gare ferroviaire, mais le ministère n'a pas encore commencé à rénover cette dernière.

Le chapitre suivant, le chapitre 8, se concentre uniquement sur la formation du réseau ferroviaire. C'est-à-dire, l'histoire. Dans ce cas, comme nous l'avons déjà mentionné, la position périphérique de la Galice, l'orographie, le niveau modeste industriel et l'absence de grands centres urbains pendant la seconde moitié du XIXe siècle ont été les principales causes du faible et lent développement du réseau ferroviaire. Il convient de mentionner que le chemin de fer est arrivé en Galice 25 ans après la première ligne dans la péninsule ibérique (Barcelona-Mataró 1848). Le développement du réseau ferroviaire interne peut être divisé en deux grandes périodes. D'une part, les dernières décennies du 19e siècle. Deuxièmement, la première moitié du XXe siècle. Pendant la première période, l'objectif prioritaire était de relier les principaux ports maritimes à la Meseta, comme la connexion avec le reste des régions espagnoles. En raison des difficultés orographiques, il n'y avait qu'une seule sortie vers la Meseta. Plus tard, au cours du XXe siècle, l'objectif était de construire une sortie au sud de la région, entre les villes d'Ourense et de Zamora (Castilla y León), afin de réduire les temps de trajet. En outre, la fourniture d'une nouvelle ligne centrale a également été demandée (A Coruña-Santiago-Ourense).

Dans le même temps, différents projets ont été développés qui, faute d'investissements économiques, n'ont pas été réalisés. Il s'agit notamment d'un réseau ferroviaire à écartement métrique (1 000 mm). Contrairement au réseau général, construit sur l'écartement ibérique (1 668 mm), la construction de chemins de fer secondaires serait plus facile en raison de leurs coûts réduits. Dans le même temps, les différentes propositions prévoyaient la formation d'un nouveau réseau interne. Le chemin de fer pouvait donc atteindre la plupart des centres urbains de Galice.

Le chapitre 9 est le suivant. Dans ce cas, une analyse approfondie de la gouvernance et de l'évolution politique depuis 1981 jusqu'à l'achèvement de la nouvelle connexion à grande vitesse entre la Galice et la Meseta à la fin de 2021 a été réalisée. Pour cette raison, le chapitre a été divisé en deux sections centrales, où l'année 2000 constitue la limite intermédiaire. C'est à ce moment-là qu'est décidée l'extension généralisée du nouveau modèle ferroviaire à toutes les capitales provinciales et d'autres villes d'Espagne. (Par exemple, Vigo n'est pas une capitale provinciale). Dans le même temps, la gouvernance des chemins de fer a été nettement influencée par les relations diverses entre la Xunta de Galicia et l'administration centrale.

La première période est également caractérisée par des différences internes. Pendant les premières années, après le rétablissement de la démocratie, le chemin de fer, et en particulier la RENFE, était dans une situation extrême. À cette époque, la perte de compétitivité et l'expansion généralisée des véhicules privés, ainsi que l'évolution des besoins de mobilité des personnes, ont provoqué un important déficit économique. Face à cette situation, l'administration centrale a décidé en 1984 d'établir la fermeture d'environ 1 000 kilomètres de lignes ferroviaires en Espagne. Cependant, pas un seul kilomètre n'a affecté la Galice. Quelques années plus tard, en 1987, le ministère a présenté un nouveau plan stratégique, le Plan de Transport Ferroviaire (PTF de 1987), dans le but de dynamiser le chemin de fer dans les secteurs où il était encore compétitif. C'est-à-dire des trains métropolitains et principalement de longue distance.

Cependant, malgré l'énorme volonté d'améliorer le chemin de fer en Espagne, la décision de construire la nouvelle ligne à grande vitesse entre Madrid et Séville en 1989 a conduit à concentrer tous les efforts sur cette action. Ainsi, le plan présenté précédemment a été partiellement abandonné. En ce qui concerne la Xunta de Galicia pendant cette première étape, il n'y a pas de grand débat sur le chemin de fer. L'amélioration du réseau routier devient l'objectif primordial. Cependant, le premier document analytique ayant pour élément essentiel le réseau ferroviaire (*Unha perspectiva do ferrocarril en Galicia*)²¹⁴ a également été présenté. Cette étude n'était pas un plan stratégique, mais simplement une évaluation. En outre, elle comprenait une série de lignes directrices et de recommandations visant à améliorer l'attractivité du chemin de fer. Parmi les plus marquantes, le rejet du modèle à grande vitesse. Les auteurs de l'étude étaient d'avis que le TGV était incompatible avec les courtes distances du système urbain de la Galice.

En 1989, après les troisièmes élections au Parlement galicien, l'une des principales personnalités politiques, Manuel Fraga Iribarne, est entrée sur la scène de la gouvernance. Un militant du Partido Popular (parti politique national de centre-droit). Il a réussi à enchaîner jusqu'à 4 victoires consécutives à la majorité absolue aux élections autonomes (1989, 1993, 1997, 2001). En 2005, il a également gagné, mais cette fois, le nombre de députés était inférieur à la majorité absolue. Ancien ministre pendant la dictature franquiste, l'ancien président Manuel Fraga s'est caractérisé, pendant sa présidence du gouvernement régional de Galice, par un ton plus «galicien» et une autonomie relative par rapport aux grandes orientations de son parti au niveau de l'État. Son ascension politique en Galice est intervenue après avoir été à la tête de l'opposition politique à Madrid contre Felipe González à la présidence du gouvernement central (PSOE, parti politique de centre-gauche).

Au cours de ses premières années en tant que président régional, l'un des objectifs prioritaires de Manuel Fraga en matière d'infrastructures de transport était l'achèvement des deux autoroutes reliant la Galice à la Meseta (A-6 et A-52). Au même moment, l'une des mesures essentielles d'aménagement du territoire de la Galice a commencé, avec la fourniture d'un réseau dense de nouvelles routes comme méthode de cohésion territoriale, surtout dans les régions intérieures de la région. Au cours des années 1990, la Xunta de Galicia a bâti un réseau dense de nouvelles routes, tant primaires qu'« express ». Elles se caractérisent par leur similitude avec les autoroutes, mais ne comportent qu'une voie unique dans chaque sens.

214 Une perspective du chemin de fer en Galice.

Simultanément, au niveau de l'État, après l'inauguration réussie de la première LGV en 1992, une timide expansion du chemin de fer a commencé. Ainsi, en 1993, un nouveau cadre stratégique pour les infrastructures de transport a été présenté, le plan directeur des infrastructures 1993-2007 (PDI 1993-2007). En revanche, dans le domaine ferroviaire, il ne comportait pas d'actions majeures pour la Galice. Il a uniquement proposé des actions entre Monforte de Lemos (Lugo) et León pour augmenter les vitesses maximales. Le reste du réseau intérieur ne bénéficierait pas de la nouvelle stratégie. Cela a provoqué des critiques constantes de la Xunta de Galicia, qui a profité de la différence de couleurs politiques entre Santiago et Madrid pour maximiser son opposition à la planification du chemin de fer.

En réponse, deux ans plus tard, en 1995, un avis alternatif a été approuvé à l'unanimité par le Parlement autonome, qui intégrait toutes les actions nécessaires à exiger du ministère de Fomento. Ce document a été élaboré par tous les partis politiques présents, ainsi que par d'autres acteurs sociaux. Un fait qui représente une étape décisive, puisqu'un modèle de chemin de fer a été élaboré avec une vision uniquement issue de la région. Parmi les mesures nécessaires, outre la construction de nouvelles rocade ou la mise en place de doubles voies dans les liaisons fondamentales, il a également exhorté les opérateurs ferroviaires (RENFE et FEVE) à disposer de bureaux administratifs et de gestion en Galice. De même, une déclaration a été faite pour promouvoir l'intermodalité. Non seulement dans le trafic de marchandises dans les principaux ports, mais aussi avec le système aéroportuaire.

L'aéroport central de Galice, Lavacolla (Santiago), est très proche de la ligne ferroviaire à grande vitesse de l'Axe Atlantique. Environ 5 kilomètres à vol d'oiseau. La connexion du terminal de l'aéroport avec le chemin de fer a toujours été un débat majeur. De même, les temps de parcours actuels, avec la grande vitesse, permettraient une accessibilité facile depuis A Coruña et Vigo. Par conséquent, la centralisation du système aéroportuaire galicien serait accentuée. Cependant, dès les années 1990, c'est la Xunta de Galicia elle-même qui a découragé les efforts en faveur de cette connexion intermodale, en raison de l'impact négatif potentiel sur les aéroports secondaires d'Alvedro (A Coruña) et de Peinador (Vigo). S'il avait été construit, le terminal de Lavacolla aurait été le premier en Espagne à disposer d'un accès à grande vitesse, car aucun d'entre eux ne dispose pour le moment de cette intermodalité.

Malgré l'importance symbolique de ce document (Avis 1995.), le changement du gouvernement central en 1996, avec le départ de Felipe González (PSOE) et l'entrée de José María Aznar (PP), ont signifié l'abandon des demandes de la Xunta de Galicia. Simultanément, une nouvelle période politique s'est ouverte, puisqu'il y avait une équivalence des formations politiques dans les deux administrations publiques. De plus, l'achèvement des principaux accès routiers étant très proche, Manuel Fraga a proclamé en 1997, lors de sa troisième victoire aux élections autonomiques, comme la législature du chemin de fer. Cette annonce a conduit à la signature de plusieurs accords avec le ministère et l'ancienne RENFE pour mener des actions dans le réseau ferroviaire conventionnel de Galice. Le plus remarquable d'entre eux a été le dernier en 2000, avec une plus grande influence due au nouveau cours politique initié cette année-là et qui s'est exprimé par le début des travaux de l'actuel axe atlantique (A Coruña-Vigo).

De même, dans le cadre des autres mesures incluses, la Xunta de Galicia financerait elle-même un pourcentage considérable des coûts finaux (10 % du total). Le financement des actions

avec l'argent de la Xunta dépendait du tronçon ferroviaire. Dans ce cas, la participation du gouvernement régional était destinée aux lignes conventionnelles. Sur l'Axe Atlantique, la Xunta ne participerait pas à son financement. Cette action a été fortement critiquée par l'opposition politique, car, compte tenu du contexte socio-économique, il ne devrait pas incomber au gouvernement régional de faire un effort économique pour améliorer une infrastructure appartenant à l'administration centrale. En outre, malgré ce cofinancement, la Xunta de Galicia n'obtiendra aucune compensation à l'avenir.

L'année 2000 a représenté un tournant dans la politique ferroviaire en Espagne, et avec elle en Galice. Après sa deuxième victoire aux élections générales, José María Aznar a exprimé, lors de sa séance d'investiture, un nouvel objectif en matière de transport. Il s'agissait de relier toutes les capitales provinciales, ainsi que les villes majeures, en moins de 4 heures à la capitale nationale, Madrid, au moyen d'un train à grande vitesse. Cet objectif impliquait de rompre avec la planification limitée exprimée au début des années 1990. De même, pour la première fois, il a été établi que le TGV atteindrait la Galice. Le lancement de ce nouvel objectif ferroviaire a accordé en même temps le «*droit*» aux villes et aux communautés autonomes de disposer de leur propre connexion à grande vitesse. Une affirmation qui a été fréquente au cours des deux dernières décennies.

Dans le même temps, deux débats cruciaux concernent le réseau moderne à grande vitesse en Galice. Avant tout, comment rejoindre la Meseta et donc quelle serait l'entrée préférentielle à prévoir. Puis, depuis la ville d'Ourense, comment cette LGV se connecterait à l'Axe Atlantique qui était auparavant prévu. L'issue de ces deux débats a affecté l'avenir du TGV en Galice. De même, ces questions continuent à faire l'objet de discussions dans les forums sociaux.

En ce qui concerne l'entrée préférentielle depuis la Meseta, les plans stratégiques précédents (1987 et 1993) ont concentré les mesures sur la connexion centrale, c'est-à-dire à travers la vallée de la rivière Sil, entre les villes de Monforte de Lemos (Lugo) et León (Castilla y León). Toutefois, cet axe n'était pas la plus courte pour les trajets vers Madrid. La sortie sud, via Ourense et Zamora, la revendication centrale de la première moitié du XXe siècle, était la voie la plus « directe ». À cette époque, la Xunta de Galicia a elle-même lancé un appel d'offres pour une étude informative qui devait analyser laquelle des deux options était la plus appropriée. Cette recherche était connue sous le nom d'étude des caisses d'épargne, car elle avait été cofinancée par les anciennes caisses d'épargne de Galice. Le résultat de l'analyse a été d'opter pour la sortie sud, car l'avantage social et économique était supérieur, donc par Ourense et Zamora.

Suite à ces réflexions, la ville de Monforte de Lemos, carrefour historique du réseau ferroviaire galicien, connaîtrait un déclassement, compensé par la mise à disposition d'un «*port sec*», ainsi que par la concentration du trafic de marchandises. Ce nouvel espace logistique a été inauguré en 2014 et aucune entreprise industrielle ne s'y est installée. Il convient de noter que la gare de Monforte a représenté pendant plusieurs décennies la principale porte d'entrée en Galice depuis la Meseta. D'où la tradition ferroviaire de cette ville de la province de Lugo. Simultanément, elle représente l'une des villes singulières d'Espagne où le chemin de fer a eu un impact particulier sur sa croissance socio-économique. Cependant, l'ouverture de la sortie directe en 1958 a accusé le début du déclin.

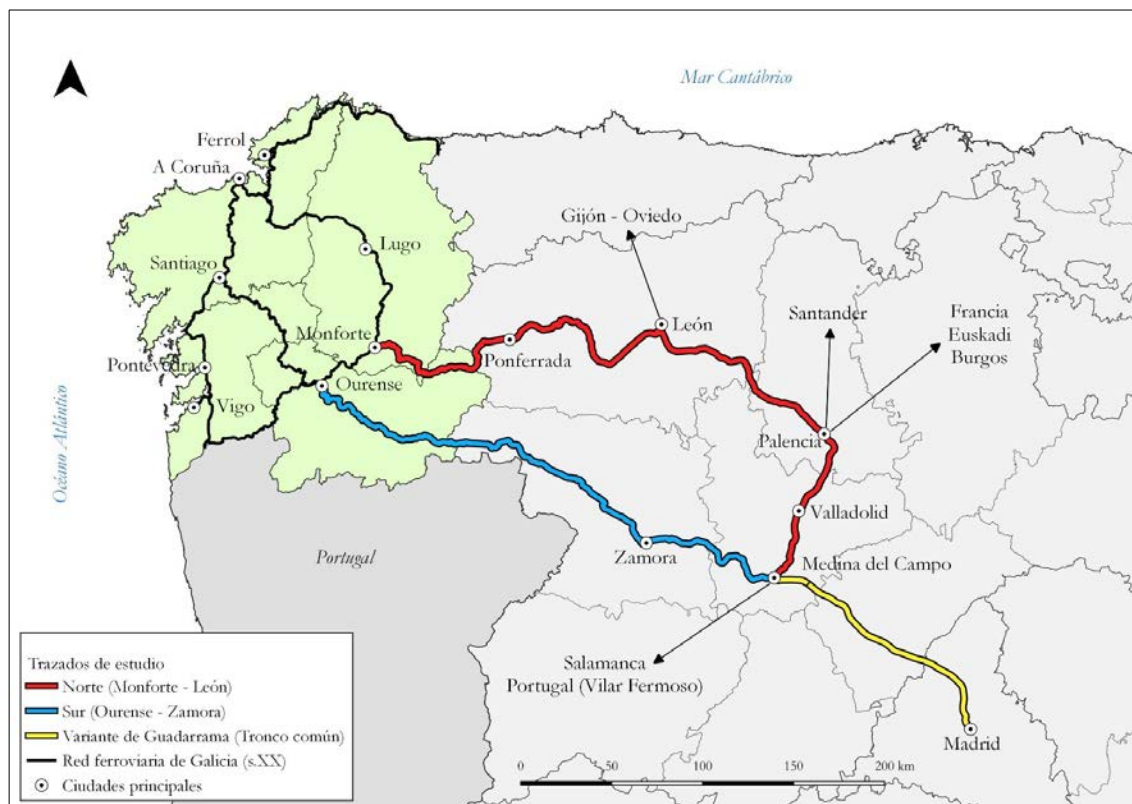


Figure 4b – Itinéraires analysés pour la liaison à grande vitesse avec la Galice. Élaboration propre.

En rouge, l'option proposée par l'État dans les plans stratégiques précédents (1987 et 1993). Plus long, mais commun pour le nord-ouest (Asturies, Cantabria). En bleu, la sortie directe entre Ourense et Zamora. Cette option a finalement été choisie.

Le second débat avait une connotation plus médiatique et localiste (lutte entre les deux principales villes de Galice, A Coruña contre Vigo). La proposition du ministère était qu'à partir de la ville d'Ourense, les autres villes de Galice seraient reliées par trois branches diverses. La première vers Lugo ; la seconde, la centrale, vers Saint-Jacques-de-Compostelle pour continuer via l'axe atlantique vers les villes de A Coruña et Ferrol. Enfin, un couloir parallèle au fleuve Miño vers la région urbaine des Rías Baixas (Vigo et Pontevedra). La connexion avec Lugo et avec les Rías Baixas a été proposée avec des vitesses maximales d'environ 200 km/h. À l'inverse, le corridor central (Santiago et A Coruña) serait caractérisé par un nouvel itinéraire plus performant que les précédents.

Comme alternative à la proposition officielle du ministère, le syndicat UGT a présenté la variante « L ». Elle s'est caractérisée par la liaison d'Ourense avec Vigo au moyen d'une connexion nouvellement construite. Simultanément, l'itinéraire central entre Ourense et Santiago ne devait pas être réalisé avec cette proposition. L'avantage du « L », était de concentrer toutes les circulations de l'Axe Atlantique (zone la plus peuplée) dans la ville de Vigo. À présent, l'offre commerciale pour l'ouest de la Galice doit être divisée à Ourense, avec une branche au nord (Santiago et A Coruña) et une autre au sud (Pontevedra et Vigo). L'alternative du syndicat a été soutenue par différents acteurs sociaux de la ville de Vigo.

Au final, la décision qui s'est concrétisée a été celle défendue non seulement par le ministère, mais aussi, avec plus d'efforts, par le gouvernement local de A Coruña. De même, la Xunta de Galicia était plus favorable à l'option Ourense-Santiago qu'à l'alternative du syndicat UGT. Ce résultat a produit simultanément un courant d'indignation dans la ville de Vigo. Une demande qui persiste encore aujourd'hui et qui exige la construction d'une liaison « directe » avec Ourense pour se rendre à Madrid, en évitant de passer par Santiago de Compostela.

A ce stade, il est nécessaire de tenir compte de la rivalité locale entre A Coruña et Vigo. En particulier le rôle de ses maires les plus importants. D'une part, Francisco Vázquez de A Coruña (1983-2006) et Abel Caballero de Vigo (2007-....). Les deux maires se retrouvent sur plusieurs questions fondamentales. Avant tout, tous deux sont arrivés au pouvoir local au sein du PSOE. Dans le cas de Francisco Vázquez, au cours des dernières années, il a pris ses distances, au point de quitter le parti socialiste. Surtout pour son rejet des accords du PSOE avec les formations politiques indépendantistes. Par la suite, ils se sont tous deux présentés à la présidence de la région, mais n'ont pas abouti à leurs objectifs. Durant leurs périodes en tant que maires, ils ont obtenu dans leurs victoires consécutives à la majorité absolue. Dans le cas d'Abel Caballero, il a obtenu 67 % des voix en 2019. Un record national pour les villes majeures.

Soulignons un autre point commun entre ces deux villes, elles connaissent alternativement une période de grande instabilité politique. Pendant le mandat de Francisco Vázquez à A Coruña, la ville de Vigo a connu jusqu'à six maires différents. De même, depuis l'arrivée d'Abel Caballero au poste de maire en 2007, A Coruña a connu 4 maires d'idéologies politiques différentes (PP, PSOE et Marea-Podemos).

Enfin, une autre caractéristique fréquente, mais importante pour la gouvernance est leurs attaques fréquentes contre la Xunta de Galicia et la ville de Santiago de Compostela (la capitale régionale). Ces deux maires nourrissent un intense sentiment localiste. Dans le cas de A Coruña, surtout dans les années 1980, il y a eu un sentiment exacerbé d'indignation dû à la considération de Saint-Jacques-de-Compostelle comme capitale régionale en 1981. Francisco Vázquez a même parlé du concept de cité-état pour A Coruña. De même, à Vigo, des manifestations ont été organisées pour préserver les intérêts locaux (aéroport, liaison ferroviaire directe). Le maire actuel, Abel Caballero, a même exprimé à plusieurs reprises la nécessité de reformuler le financement local et le « bénéfice » de Santiago de Compostela dans cette répartition en raison de sa considération comme capitale.

Au sein de la gouvernance des transports, les propos des maires des principales villes sont très présents. Même en contredisant les responsables des principales entreprises de transport ou de l'opérateur ferroviaire, Renfe. Ainsi, dans la perspective de la grande réforme des liaisons avec Madrid à partir de 2021, Abel Caballero s'est indigné que les nouveaux services doivent emprunter l'axe atlantique jusqu'aux environs de Santiago, puis se diriger vers Ourense via la nouvelle ligne à grande vitesse.

Pendant le second mandat présidentiel de José Maria Aznar, un événement important a également eu lieu concernant l'avenir du TGV en Galice. Fin 2002, le pétrolier « *Prestige* » a coulé au large des côtes galiciennes, provoquant l'une des plus grandes catastrophes écologiques et socio-économiques. Comme mesures compensatoires, le « Plan Galice » a été présenté, avec une

batterie de mesures, principalement la construction de nombreuses infrastructures. Il s'agit notamment de nouveaux corridors à grande vitesse à l'intérieur de la Galice, comme une nouvelle liaison entre A Coruña et Lugo, ou de la construction d'un nouvel axe nord parallèle à la mer Cantabrique jusqu'à la frontière française.

C'est à cette époque que les projets de liaison centrale entre Ourense et Santiago sont accélérés, mettant fin au débat antérieur entre Vigo et A Coruña. Pour l'anecdote, c'est dans l'Hôtel de Ville de cette dernière ville que le Conseil des ministres approuve le Plan Galice. Il s'agissait de souligner le pouvoir de décision que détenait A Coruña dans la planification historique des infrastructures de transport en Galice. Simultanément, les projets d'accès à grande vitesse entre Ourense et Zamora ont été modifiés pour les adapter à des performances maximales et la première date d'inauguration a été fixée à 2010. Les études précédentes ne prévoyaient que de construire la nouvelle ligne jusqu'à la frontière régionale de la Galice. Dès lors, les débats et les promesses ferroviaires ont été principalement axés sur l'arrivée du TGV.

Les résultats des élections générales de 2004 ont donné le pouvoir à José Luis Rodríguez Zapatero (PSOE). Ce changement de formation politique, de la droite vers la gauche, a également eu lieu au sein de la Xunta de Galicia un an plus tard. Au printemps 2005, le précédent président régional a perdu sa majorité absolue et les résultats ont conduit à la formation d'un gouvernement « bipartite » entre le PSOE et le BNG (gauche souverainiste galicien). La « Consellería » des transports et de la mobilité était sous l'administration de María José Caride (PSOE).

Les politiques ferroviaires initiées en 2000 ne subiraient pas de changements majeurs. Le nouveau gouvernement central présente un nouveau document stratégique, qui reprend également les objectifs du « Plan Galice ». En outre, une nouvelle connexion pour la ville de Vigo, le « Contournement de Cerdedo ». Une infrastructure devenue l'une des principales demandes du gouvernement local de Vigo, et notamment de son maire actuel. Ce plan était le PEIT 2005-2020 (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte²¹⁵).

Malgré le fait que pendant le premier mandat de la présidence de J.L. Rodríguez Zapatero, les relations avec la Xunta de Galicia étaient fluides grâce à l'équivalence des couleurs politiques, le développement du chemin de fer à grande vitesse n'était pas au même niveau. En effet, pour la première fois, la promesse de l'arrivée du TGV a été reportée de 2010 à 2012. Dans cette problématique, il faut souligner la figure de Magdalena Álvarez en charge du ministère de Fomento. Cette personnalité andalouse n'était pas favorable aux investissements dans le réseau ferroviaire de la Galice. Au contraire, elle est favorable à ceux qui étendent le train à grande vitesse dans sa région autonome, notamment vers la ville de Malaga. Cela a provoqué des contestations, notamment de la part de l'opposition politique, à l'égard de son travail en poste. Son remplacement en 2009 a été salué par la Xunta de Galicia.

Dans le même temps, en 2009, les élections régionales ont à nouveau donné le gouvernement régional au PP. En conséquence, Alberto Núñez Feijóo devient président de la Galice et occupe ce poste jusqu'en 2022. Le débat sur le développement du TGV, tant dans la classe politique que dans la société civile, était devenu l'un des principaux sujets de discussion. Malgré les premières conséquences de la crise économique (2008), le programme politique d'A.

215 PEIT: Plan Stratégique des Infrastructures de Transport

Feijóo, concernant le chemin de fer, était très ambitieux. Pendant la campagne électorale, il avait promis d'amener le TGV dans la ville de Lugo. Dans le même temps, il a entamé les procédures de création d'une «entité ferroviaire» au sein de la Xunta de Galicia. Pour mener à bien cette action, l'administration a engagé Miguel R. Bugarín, professeur de chemins de fer à l'université de A Coruña. Il s'agissait d'une déclaration d'intentions, puisque, pour la première fois, l'administration autonome disposerait d'un personnel spécialisé dans le réseau ferroviaire.

Il convient de noter à ce stade que la Xunta de Galicia, et principalement la «*Consellería de Mobilidade*», ne disposait pas pour le moment de personnel technique ferroviaire. La Direction Générale de la Mobilité et l'Agence Galicienne des Infrastructures n'ont aucun rôle ni aucune action concernant le réseau ferroviaire. De fait, l'administration régionale explique que, comme il s'agit d'une compétence de l'État, elle n'a pas à créer un nouvel organisme, bien qu'elle dispose de plus de 1 000 kilomètres de voies ferrées.

L'arrivée de A. Feijóo à la Xunta de Galicia a coïncidé, sur le plan politique, avec la substitution de Magdalena Álvarez à la tête du ministère. Son successeur sera le Galicien, José Blanco. Malgré les divergences politiques, durant les premiers mois de la présidence galicienne d'A. Feijóo, il y a eu une plus grande volonté de dialogue avec l'administration centrale. Le meilleur exemple est le «*Pacto do Obradoiro*». Il porte ce nom, car il a été signé sur la place principale de la capitale galicienne. Cet acte entre les deux administrations démontre l'importance des infrastructures de transport pour le gain politique. D'une part, pour A. Feijóo, c'était l'une de ses premières actions en tant que président régional. En revanche, pour José Blanco, cela a montré sa volonté d'apporter le nouveau train à sa région natale. L'accord entre A. Feijóo et José Blanco a été l'engagement d'amener le TGV en Galice en 2015. Cela signifiait un retard inattendu par rapport aux promesses précédentes. Toutefois, la modification des itinéraires les plus complexes de la nouvelle infrastructure a également été proposée, dans le but d'améliorer les performances commerciales ultérieures.

Malgré un dialogue fluide entre les deux administrations publiques, les relations ont commencé à se détériorer à mesure que la législature politique avançait. Ainsi, en 2011, le PP a récupéré le gouvernement central. Par conséquent, nous sommes une fois de plus confrontés à une équivalence des couleurs politiques à Santiago de Compostela comme à Madrid. Identiquement à la législature précédente, où l'origine du responsable du ministère de Fomento a été déterminante pour le développement du TGV en Galice (José Blanco). Le nouveau gouvernement central place également une personnalité politique de Galice à la tête de la planification des chemins de fer, dans ce cas, l'adjoint d'Ana Pastor.

Au cours des années suivantes, le débat sur la viabilité économique du TGV a représenté l'un des débats majeurs de la société civile. À l'heure des coupes sociales, principalement dans les piliers de base de l'État-providence, le gouvernement central a poursuivi des investissements considérables dans le développement des nouvelles lignes. Parmi celle-ci, le nouvel accès à la Galice. Dans le même temps, l'engagement ferme d'achever cette infrastructure a suscité un rejet de la part des groupes politiques de la Catalogne. Un rejet qui était déjà en place depuis quelques mois avec José Blanco comme ministre. La raison n'est pas exclusivement due aux coûts économiques élevés qu'impliquent les tronçons entre Ourense et Zamora (franchissement des

Sierras Orientales de Galice), mais aussi aux investissements insuffisants dans le corridor méditerranéen. Un projet défendu par les Catalans en raison de ses avantages.

Le débat sur le TGV a également porté sur un autre point important. Alors que les politiques d'expansion du nouveau modèle se poursuivaient, le chemin de fer conventionnel restait dans une position secondaire. Les actions visant à améliorer sa compétitivité ont été très limitées, en raison de l'absence d'investissements majeurs. En effet, en 2013, le gouvernement central a décidé de réduire les subventions allouées à Renfe-Operadora pour le paiement des services publics. En conséquence, le nombre de fréquences a été considérablement réduit. Dans le même temps, la Xunta de Galicia était également favorable à ces mesures. Ainsi, en 2011, elle avait auparavant annoncé qu'elle mettait fin aux paiements annuels qu'elle versait à l'opérateur ferroviaire afin d'augmenter les services quotidiens. Selon l'ancien « *conselleiro* », Agustín Hernández, il était plus rentable de fournir un taxi gratuit à chaque passager que de continuer à financer les services ferroviaires.

Cette mesure manifeste clairement le changement de cap qui s'est opéré au sein de la Xunta de Galicia concernant le chemin de fer en un court laps de temps. Considérant que le discours initial du Président A. Feijóo est censé retrouver l'« illusion » d'une gouvernance ferroviaire propre, au fil des mois, cette idée a été entièrement abandonnée. Entre 1995 et 2011, la Xunta de Galicia a financé une augmentation des services quotidiens assurés par Renfe-Operadora dans la région, qui étaient menacés de fermeture en raison de leurs résultats modestes économiques. Dans ce cas, les accords étaient simplement réduits au paiement des déficits résultant de la fourniture des services. Cependant, en 2008, dans le cadre d'un nouvel accord avec María José Caride (PSOE) en tant que « *Conselleira* » des transports et de la mobilité dans l'administration régionale, l'opérateur ferroviaire a été simultanément exhorté à augmenter le nombre d'utilisateurs chaque année. En d'autres termes, Renfe-Operadora devait annoncer une évolution positive des résultats. De même, ce nouvel accord prévoit de nouvelles liaisons ferroviaires, qui n'existaient pas jusqu'à présent, comme la liaison directe entre A Coruña et Ourense, ou l'augmentation des services entre Vigo et Pontevedra, dans le but de se rapprocher d'un service de type métropolitain.

La position socio-économique de la Xunta de Galicia, de 2009 à aujourd'hui, a systématiquement privilégié l'austérité économique et l'équilibre des comptes annuels. Ainsi, au cours des dernières années, une politique importante a été développée en faveur de l'autocar comme seul élément de cohésion territoriale, par opposition au chemin de fer.

La faiblesse des investissements économiques a eu un impact négatif sur le réseau conventionnel en Galice. Cependant, la ligne ferroviaire nord entre les villes de Ferrol et d'Oviedo (Asturies) se caractérise par un nombre élevé d'incidents ces dernières années. Cette ligne se distingue par son écartement métrique (1 000 mm). De même, jusqu'en 2013, la compagnie ferroviaire qui le gérait était la FEVE, aujourd'hui disparue. Cette année, elle a été absorbée par Renfe et Adif. Depuis lors, les incidents se sont multipliés (pannes ferroviaires ou pannes d'infrastructure). Ces faits négatifs ont un impact important, car dans ces régions du nord de la Galice, il existe une importante culture d'utilisation du chemin de fer. Selon l'une des tribunes de défense du chemin de fer, de nombreuses personnes utilisaient quotidiennement ce

moyen de transport pour accomplir leurs tâches (travail, éducation, loisirs). En particulier, il s'agit d'une zone rurale où l'alternative en autocar est très déficiente.

Tout au long des 7 années où s'est déroulée cette dernière coïncidence des couleurs politiques de la Galice et de l'Espagne (2011-2018), la Xunta de Galicia n'a pas remis en cause la lenteur de la connexion à grande vitesse, ainsi que l'achèvement tardif de la principale ligne intérieure, l'Axe Atlantique (A Coruña-Vigo). Ce dernier a finalement été inauguré en 2015. Contrairement au tronçon intérieur entre Santiago et Ourense, l'Axe Atlantique a été réalisé au moyen de tronçons nouvellement construits. Ainsi, 6 ans, plus tôt, A Coruña et Santiago étaient déjà reliés. Par la suite, en 2015, les dernières sections ont été achevées, notamment le nouvel accès souterrain à la ville de Vigo.

Toutefois, avec des coupes considérables, car son projet initial prévoyait sa poursuite, tant au nord qu'au sud. Tout d'abord, depuis A Coruña, il était prévu de continuer jusqu'à la ville de Ferrol. Cependant, l'importante protestation sociale, notamment de la part des conseils municipaux de la région métropolitaine de A Coruña, qui étaient plus favorables à un train métropolitain qu'à la nouvelle ligne à grande vitesse, ainsi que le début de la crise économique, ont fait que son extension a été continuellement reportée. En 2013, il a été annoncé que cette section ne serait pas réalisée. Actuellement, les communications ferroviaires entre A Coruña et Ferrol sont minimales et les temps commerciaux sont parmi les plus lents d'Espagne.

Le contexte ferroviaire de la ville de Ferrol est remarquablement similaire à celui de Lugo. Ces deux villes se trouvent en dehors du nouveau réseau à grande vitesse et sont très mal reliées aux autres villes de Galice. Toutefois, dans les années à venir, le réseau ferroviaire entre Ourense-Monforte-Lugo devrait être modernisé afin d'accroître la compétitivité du train dans les liaisons à longue distance (Madrid). D'autre part, déterminer la priorité à la connexion extérieure conduit à négliger ses relations avec l'Axe Atlantique. Le tronçon entre Lugo et A Coruña continuera à être dans un état très dégradé et, en outre, il n'existe aucune infrastructure permettant de se connecter à Santiago ou au nord de la province de Lugo (A Mariña).

En ce qui concerne le tronçon sud en suspens, il est connu sous le nom de « Sortie Sud de Vigo ». Actuellement, la gare de Vigo-Urzáiz se caractérise par son caractère de « cul de sac ». Le nouvel ouvrage en attente est la construction d'un tunnel sous la ville, qui lui permettra de se prolonger jusqu'à la frontière avec le Portugal. L'arrivée de la crise économique en 2008 a paralysé cet important travail. Dans le même temps, le Portugal a abandonné l'ensemble de son programme de grande vitesse (L'Espagne n'a annulé que quelques nouvelles lignes). Une mesure qui a indirectement paralysé la poursuite de l'Axe atlantique jusqu'à la frontière portugaise.

Pendant la crise économique, l'unique service ferroviaire reliant la Galice au Portugal était également menacé de démantèlement. En 2011, la compagnie portugaise a exprimé sa volonté de mettre fin au service international. Le manque de compétitivité du chemin de fer entre les villes de Porto et de Vigo, dû à l'état de l'infrastructure, en est la cause déterminante. Pourtant malgré cela, en 2013, le « Tren Celta » a commencé sa commercialisation. À dire vrai, il s'agit seulement d'un service semi-direct (le nombre d'arrêts intermédiaires a été réduit à 3.) entre les deux villes et avec un petit train plus moderne. Cependant, le temps nécessaire pour effectuer le trajet aujourd'hui est de nouveau loin de concurrencer la voiture et le bus.

En ce qui concerne les évolutions politiques, bien que le Partido Popular ait conservé son siège au sein du gouvernement central, de 2016 à 2018, il ne détenait plus la majorité absolue. Pendant ces deux années, les dirigeants de la Xunta de Galicia ont commencé à manifester leur inquiétude quant à l'arrivée définitive du TGV. Une promesse qui avait été retardée avec Ana Pastor comme ministre de Fomento, de 2015 à 2018, puis à nouveau fin 2019 ou début 2020. Toutefois, ces annonces ont été acceptées par la Xunta de Galicia et sans critique publique.

Après le changement de gouvernement central en 2018 et l'entrée du PSOE, la Xunta de Galicia (PP) a retrouvé un ton plus agressif et critique concernant l'évolution de la future connexion à grande vitesse avec la Meseta. En fait, quelques semaines après le changement politique à Madrid, l'une des principales questions débattues au Parlement galicien était la demande d'exiger du nouvel exécutif central qu'il tienne les promesses précédentes. Jusqu'à l'inauguration de l'axe Zamora-Ourense en décembre 2021, la tendance à formuler des revendications était liée à des questions qui étaient ouvertement soumises à la connaissance de la société civile. Par exemple, la date d'ouverture ou les nouveaux temps de trajet. Cependant, il y avait un certain nombre de problèmes qui n'étaient pas connus de la société civile. A partir de ce moment, les questions liées au gabarit ou à l'avenir de la ligne conventionnelle se posent.

Le TGV en Espagne a été développé dès le début comme une possibilité de surmonter les problèmes d'isolement avec le reste du continent européen, puisque l'écartement international serait installé, par opposition à l'écartement ibérique. Cependant, en raison des processus de construction réalisés en Galice, le réseau interne à grande vitesse (Axe Atlantique et Santiago-Ourense) est à l'écartement ibérique. De même, étant donné que ces deux lignes intérieures de la région ont été inaugurées avant la connexion extérieure, il a été décidé qu'elles entreraient initialement en service avec l'écartement ibérique, tout en indiquant que cette solution technique n'était que provisoire. Par opposition, la nouvelle ligne d'accès depuis la Meseta a été équipée de l'écartement international jusqu'à la gare d'Ourense. Cela signifie que le matériel ferroviaire, plus performant (vitesse supérieure à 300 km/h) ne peut pas atteindre les autres villes de Galice, car elles ne disposent pas de la technologie de l'écartement variable. Par conséquent, les autres centres urbains continueront d'être reliés à Madrid par des trains moins performants (Alvia 200 km/h).

L'achèvement des derniers tronçons de la nouvelle LGV entre Zamora et Ourense, à l'exception de la nouvelle entrée de cette dernière ville, où le tracé conventionnel continue d'être utilisé, a marqué l'aboutissement de l'une des principales demandes de la Xunta de Galicia. Cependant, la concentration de l'attention sur cette seule construction a conduit à l'abandon d'une série de mesures importantes. Parmi celles-ci, on peut citer la non-construction de gares intermodales dans les principales villes de Galice. Les causes déterminantes sont à rechercher dans les divergences entre la Xunta, les gouvernements locaux et l'ADIF et en même temps, dans le contexte de la crise économique. Dans plusieurs cas, le financement des nouveaux complexes intermodaux provenait de la conversion des utilisations du sol. Les vastes zones ferroviaires seraient converties en terrains à aménager. La crise économique a obligé à repenser les projets originels, où l'on accordait plus d'importance à l'esthétique architecturale, basée sur la signature d'architectes de renom, qu'à leur fonctionnalité principale. C'est-à-dire faciliter l'échange de différents modes de transport. Une autre lacune est l'absence d'un plan stratégique assorti de

mesures d'accompagnement pour l'utilisation du nouveau train, tant au niveau régional que dans chacune des principales villes. À ce jour, aucune ville de Galice ne s'est exprimée sur cette considération essentielle. Les responsables politiques, tant régionaux que locaux, proclament souvent l'opportunité du nouveau train, notamment dans le secteur du tourisme, mais il n'existe pas de nouvelles mesures ou de stratégies liées à cette transformation du transport ferroviaire. Tant dans le secteur du tourisme que dans celui du développement urbain, en renforçant les gares ferroviaires en tant que nouveaux centres urbains.

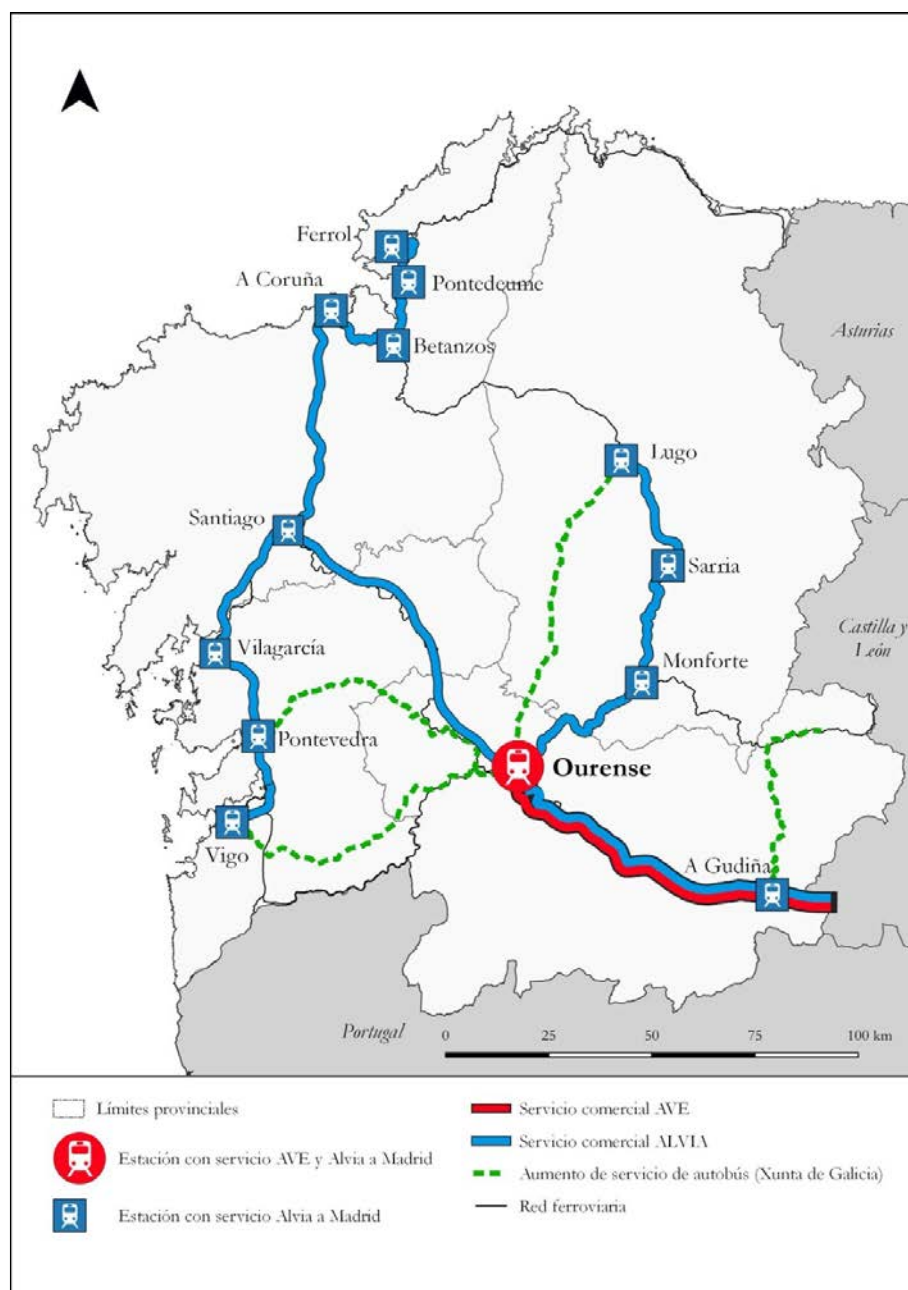


Figure 4b – Liaisons long distance entre Madrid et les principales villes de la Galice.
Élaboration propre. Font d'information : Renfe-Operadora, Xunta de Galicia.

En rouge, le tracé du nouveau service à grande vitesse, l'« AVE ». En revanche, en bleu, l'« Alvia ». En vert, le renforcement des services de bus de la Xunta pour relier plus rapidement certaines villes et « comarcas » à Ourense.

Le chapitre 10 analyse les principales conséquences du développement ferroviaire en Galice sur le territoire. Pour une meilleure compréhension, il a été décidé de séparer en trois échelles spatiales différentes. Tout d'abord, les connexions avec l'extérieur, principalement avec la Meseta (Madrid) et le Portugal. Par la suite, la cohésion interne de la Galice à partir de la construction des nouvelles lignes à grande vitesse. Enfin, l'échelle métropolitaine, autour des deux régions urbaines de Galice, le Golfo Ártabro (A Coruña-Ferrol) et les Rías Baixas (Pontevedra-Vigo).

La connexion avec la capitale de l'État, en l'occurrence Madrid, a représenté la principale demande de la Xunta de Galicia, ainsi que d'autres organes politiques, tels que les gouvernements locaux des principales villes. Dans le même temps, la longueur des trajets entre la Galice et Madrid demeurait l'une des promesses les plus fréquemment faites par les hommes politiques. Ainsi, dans le plan de transport ferroviaire de 1987, il était prévu que le trajet entre A Coruña et Madrid dure un peu moins de 7 heures. Un délai qui allait rapidement devenir non compétitif avec l'inauguration des nouvelles autoroutes une décennie plus tard. Ultérieurement, en 2000, la limite a été fixée à un maximum de 4 heures comme objectif primordial. Ce chiffre a été réduit après la catastrophe du Prestige en 2002, où 3 heures ont été proposées. Cependant, les temps de parcours commerciaux depuis 2021 ne sont pas aussi lointains que ceux promis les années précédentes. Un fait qui a suscité de nombreuses critiques, notamment dans les forums et les réseaux sociaux.

Au cours des dernières années, les différentes actions sur l'infrastructure ferroviaire, ainsi que le démarrage des services hybrides « Alvia », capables de circuler à la fois sur des voies à écartement ibérique et international, ont permis d'améliorer considérablement la qualité des voyages. Cela s'est traduit non seulement par une réduction des temps de trajet, mais aussi par une augmentation du nombre de passagers. Ces statistiques ne sont disponibles que pour la liaison entre Ourense et Madrid. Dans cette matrice, origine-destination, le nombre d'utilisateurs a évolué de 56 098 passagers en 2010 à 275 200 en 2018. Cependant, ce chiffre est loin des plus de 600 000 passagers par an que chaque terminal aéroportuaire traitait dans la période pré-covidé dans cette même relation.

Ville	2000	2010	2011 ²¹⁶	2012	2016	2020	2022
Ourense	5 h. 50'	5 h. 22'	--	4 h. 48'	4 h. 17'	3 h. 43'	2 h. 15'
Santiago	7 h. 19'	7 h. 13'	6 h. 07'	5 h. 36'	5 h.	4 h. 24'	3 h. 20'
A Coruña	8 h. 20'	7 h. 48'	6 h. 40'	6 h. 09'	5 h. 33'	4 h. 54'	3 h. 51'
Pontevedra	8 h. 05'	8 h. 18'	--	6 h. 56'	6 h. 21'	4 h. 54'	4 h.
Vigo	8 h. 37'	7 h. 31'	--	6 h. 22'	5 h. 49'	5 h. 10'	4 h. 16'
Lugo	8 h. 46' (nuit)	8 h. 46' (nuit)	--	6 h. 40'	6 h. 21'	5 h. 43'	4 h. 46'
Ferrol	11 h. (nuit)	11 h. (nuit)	--	7 h. 25'	6 h. 49'	6 h. 30'	n

Tableau 2 – Évolution des temps commerciaux entre Madrid et la Galice.
Élaboration propre. Font d'information : Renfe-Operadora.

²¹⁶ 2011, inauguration du tronçon Ourense-Santiago. D'où l'évolution positive pour les villes de La Corogne et de Santiago.

La qualité des services longue distance avec Madrid a également été améliorée par la modification des fréquences quotidiennes. Alors que dans les années antérieures à 2010, il n'y avait que deux services quotidiens, l'un de jour et le second de nuit. En 2016, l'offre a évolué vers 6 services quotidiens dans chaque sens. Depuis 2021, avec l'arrivée de l'AVE à Ourense, le nombre de trains quotidiens entre cette dernière ville et la capitale espagnole est de 10 par direction. Toutefois, ce chiffre est plus modeste pour les autres villes de Galice. Dans cette situation, la ville d'Ourense est la plus avantagée, car elle a renforcé sa position de nœud central ferroviaire de la région. La Xunta de Galicia elle-même a augmenté le nombre d'autocars à destination de cette ville, afin de permettre une plus grande accessibilité aux services de longue distance.

Plusieurs défis se posent pour les années à venir. Tout d'abord, le débat sur le gabarit ferroviaire intérieur de la Galice. Afin de combler ce déficit considérable, le gouvernement central, conjointement avec l'opérateur Renfe, a recommandé d'acheter d'une série de trains à grande vitesse (+300 km/h) dotés d'une technologie à écartement variable. Ainsi, des trains plus performants pourront franchir la « barrière » actuelle de la gare d'Ourense. Simultanément, cette action n'obligerait pas à changer de gabarit sur l'axe atlantique (utilisation mixte) et donc à compromettre les liaisons ferroviaires avec les ports maritimes. Cette demande représente pour le moment l'une des revendications prioritaires de la Xunta de Galicia.

Deuxièmement, l'arrivée éventuelle d'opérateurs privés ou étrangers, est à envisager. La libéralisation du rail a déjà commencé dans les services de longue distance non subventionnés par des fonds publics en Espagne. Certaines entreprises déjà présentes, comme la SNCF française ou dans un avenir imminent (Iryo), ont exprimé leur désir d'exploiter commercialement les liens avec la Galice. De même, depuis le développement progressif des TGV, le train de nuit a perdu de son importance. En effet, depuis le début de la pandémie de Covid-19 en mars 2020, ces services de nuit sont paralysés. Ces services, comme les services de longue distance en Espagne, ne bénéficient pas de financement public. D'où la position actuelle de la société Renfe, qui considère avec cette offre, une perte considérable.

Cet avis est très atypique actuellement, car plusieurs pays européens ont récemment commencé à soutenir la reprise de ce type de service ferroviaire. Il s'agit là d'un exemple du débat actuel en Espagne sur la planification ferroviaire. D'une part, les partisans de la classification en tant que service public, où l'aspect le plus précieux est la fourniture de ce service, quel que soit son coût économique. De l'autre côté, les partisans d'une vision libérale, qui critiquent les dépenses considérables pour un service déficitaire, économiquement défaillant à court terme.

La nouvelle loi sur la mobilité durable est en cours d'élaboration (Gouvernement Central). Dans sa première version, il affirme la nécessité de réduire les subventions pour les services ferroviaires à demande modeste. Un fait que les plates-formes de défense du chemin de fer craignent comme une nouvelle coupe semblable à celle proposée en 1984. De même, cette timide proposition, qui est encore à l'étude, a déjà suscité quelques réticences de la part de la Xunta de Galicia. Il s'agit d'un nouvel exemple d'utilisation des mesures de transport à des fins politiques. En 2011 et 2013, la Xunta de Galicia s'est prononcée en faveur des réductions. Aujourd'hui, avec un gouvernement central d'une autre couleur, il proclame une défense du train régional ou rural.

Enfin, l'impact sur le système aéroportuaire galicien. Comme cela a été analysé précédemment, il existe une grande dépendance des connexions entre A Coruña et Vigo avec Madrid. La réduction de la durée des trajets ferroviaires avec l'arrivée des TGV pourrait provoquer une modification considérable de la répartition modale. En effet, dans les villes diverses où le TGV est déjà disponible, il a un poids plus important par rapport à l'avion pour les liaisons avec Madrid. Cet impact négatif pourrait conduire à la coordination nécessaire entre les trois aéroports.

En ce qui concerne les connexions avec Madrid, la demande permanente de la ville de Vigo, en particulier son maire et son gouvernement local, ainsi que d'autres acteurs sociaux importants dans sa zone d'influence, a également été analysée. Ces dernières années, Vigo a exigé la construction d'une nouvelle ligne « directe » entre les Rías Baixas et Ourense. Ceci dans le but de réduire les temps de trajet et améliorer les temps par rapport à A Coruña.

À partir de l'été 2021, les services entre Vigo et Madrid se dirigent vers le nord, le long de l'axe atlantique, jusqu'aux environs de Saint-Jacques-de-Compostelle, de là, ils parcourent le tronçon intérieur Santiago-Ourense. L'itinéraire précédemment établi passait par l'ancienne ligne conventionnelle parallèle au fleuve Miño. Cette deuxième option implique un nombre modeste de kilomètres parcourus. Cependant, le temps nécessaire demeure virtuellement le même si les LGV sont utilisées dans le nord. En outre, la ligne conventionnelle qui longe le fleuve Miño est fréquemment coupée en raison de son état. De même, les actions pour son amélioration sont compliquées en raison de la proximité de la ligne avec le cours de la rivière. Malgré cela, ce tronçon conventionnel a été intégré dans l'extension récente du Corridor Atlantique proposée par l'Europe. Elle devrait par la suite faire l'objet d'un financement économique considérable.

Depuis 2003, la construction d'une connexion entre l'axe atlantique et la ligne Ourense-Santiago est discutée, dans le but de fournir un itinéraire plus court aux utilisateurs potentiels des Rías Baixas. Or, le coût approximatif de cette infrastructure s'élève à plus de 2 milliards d'euros. En outre, le bénéfice social est très modeste, puisqu'il est estimé à environ 15-20 minutes. La demande de construction de ce nouvel embranchement est devenue l'une des armes décisives politiques du gouvernement local de Vigo, au point de convoquer une manifestation citoyenne au printemps 2017 afin de faire pression sur la Xunta de Galicia et le gouvernement central, d'une part, pour obtenir leur soutien politique, et d'autre part, pour le déblocage définitif des études informatives. Récemment (été 2021), l'ADIF a relancé les études nécessaires, notamment l'impact hydrologique.

Dans cette situation, l'opinion des différents acteurs sociaux est très contrastée. D'un côté, les partisans, qui manifestent leur droit d'obtenir cette connexion en raison des différences avec la ville de A Coruña. Il s'agit également d'une possibilité d'accroître la compétitivité du rail par rapport au transport aérien. Très similaire à celles-ci, il existe une nouvelle plateforme sociale qui propose une ligne encore plus directe entre Vigo et Ourense, qui éviterait de passer par Pontevedra. Cependant, le gouvernement local de Vigo préfère soutenir l'idée première proposée par le ministère. Par ailleurs, l'opinion opposée est celle des coûts élevés que cette construction entraînerait pour un bénéfice réduit. Ainsi, certains représentants sociaux vont jusqu'à exprimer que ce travail ne sera jamais réalisé.

Le deuxième territoire analysé dans cette section est le Portugal. Comme expliqué précédemment, le pays voisin présente une série de caractéristiques socio-économiques et culturelles très proches de la Galice. Cependant, la liaison ferroviaire entre les deux régions n'a pas connu la même évolution positive qu'avec Madrid. Comme décrit ci-dessus, pendant la crise économique qui a débuté en 2008, le Portugal a même exprimé sa volonté de supprimer le seul service international entre Vigo et Porto. Une proposition qui avait auparavant été faite en 2005.

Dans ce cas, les causes éventuelles qui ont causé une moindre attention à cette connexion internationale ont été évaluées. Parmi celles-ci, on peut souligner la crainte des gouvernements centraux d'une perte d'influence dans les territoires bénéficiant des nouvelles infrastructures, c'est-à-dire l'Eurorégion Galice - Nord du Portugal. D'une part, le Royaume d'Espagne ne verrait pas d'un bon œil un rapprochement entre la Galice et le Portugal, où un axe atlantique serait promu le long de la majeure partie de la façade occidentale de la péninsule ibérique. Dans le même temps, la consolidation de cet axe socio-économique, ainsi que du couloir méditerranéen sur la façade orientale, pourrait représenter un contrepoids politique important à la capitale de l'État, Madrid.

Deuxièmement, le Portugal est caractérisé par un système centraliste, où seules ses régions insulaires disposent d'un degré réel d'autonomie politique. Ainsi, la deuxième ville du pays, Porto, aspire à plus d'autonomie et de pouvoir de décision vis-à-vis de Lisbonne. La formation de ce nouvel axe ferroviaire donnerait plus de pouvoir à la ville de Porto, puisque sa zone d'influence augmenterait vers la Galice. Il convient de garder à l'esprit que Porto est considérée comme une ville mondiale, d'où le bénéfice que la Galice obtiendrait.

Dans le même temps, l'Europe a défendu la construction de ces infrastructures. Ainsi, dans ses différentes propositions de réseaux, trans-européens, la constitution de ce nouvel axe à grande vitesse a été inclus. En 2008, quelques mois avant la période la plus grave de la crise économique, la Xunta de Galicia a annoncé que l'Europe avait proposé de cofinancer les nouveaux tronçons à construire sur le sol portugais. De même, récemment, la Commission européenne a déclaré que cet ouvrage devrait être en service d'ici 2040. C'est 10 ans d'avance sur la proposition initiale. En outre, depuis 2019, le gouvernement portugais, dans le cadre d'un nouveau changement de politique ferroviaire, a montré une plus grande préférence pour l'axe atlantique (Lisbonne-Porto-Vigo). Cette vision portugaise est en contradiction avec la planification espagnole, qui préconise que la nouvelle liaison ferroviaire entre les deux pays passe par la région d'Estrémadure, dans le but de relier les deux capitales, Lisbonne et Madrid. Ces différences entre le Portugal et l'Espagne constituent à présent l'un des obstacles majeurs à la construction de la nouvelle ligne dans l'Eurorégion.

Simultanément, les courtes distances temporelles, qui résulteraient de la nouvelle infrastructure à grande vitesse, pourraient renforcer les relations internes de l'Eurorégion. Contrairement aux liaisons avec Madrid, les liaisons entre la Galice et le Portugal seraient plutôt de « moyenne distance ». Entre Vigo et Porto, le nouveau train devrait effectuer le trajet en 60 minutes. Par conséquent, la mobilité quotidienne des personnes pour différentes raisons (travail, études, loisirs...) est tout à fait envisageable. De la même manière, un autre bénéficiaire serait l'aéroport de Porto. Le Portugal a exigé à plusieurs reprises que la nouvelle ligne ferroviaire ait une connexion directe avec ce terminal. En offrant une intermodalité directe entre l'air et le rail,

le terminal de l'aéroport de Porto augmenterait et renforcerait sa zone d'influence en Galice, non seulement par rapport à la ville de Vigo, mais aussi les autres villes de l'Axe Atlantique. Ainsi, Saint-Jacques-de-Compostelle serait à peine à deux heures de l'aéroport principal situé dans le nord-ouest de la péninsule. En revanche, pour les liaisons avec Madrid, il est nécessaire de changer de train entre la gare de Madrid-Chamartín et l'aéroport de Barajas (environ 20 minutes).

La deuxième échelle ou type de service ferroviaire analysé est le réseau interne de la Galice. Dans ce cas, les différentes actions entreprises en 2001 ont conduit à une transformation importante dans deux domaines, d'une part, l'Axe Atlantique, uniquement entre les villes de A Coruña et de Vigo et d'autre part, la nouvelle ligne entre Santiago et Ourense, dans le cadre du projet d'accès depuis la Meseta. Ces deux infrastructures modernes ont permis un saut qualitatif considérable, ainsi que la renaissance du chemin de fer pour les déplacements quotidiens.

Cependant, bien qu'il s'agisse de deux lignes à grande vitesse, des différences techniques et leur processus de construction sont nettement différenciés. Par conséquent, leur impact territorial a été différent dès le début. Auparavant, la nouvelle ligne de l'Axe Atlantique a été construite sur la base de l'ancienne ligne conventionnelle. Cependant, au niveau de certaines sections, il a été nécessaire de construire un nouvel itinéraire, indépendamment de l'ancien. Entre Santiago et A Coruña, l'itinéraire conventionnel a été entièrement démantelé et transformé en une nouvelle « voie verte ». Cela a conduit à la fermeture de nombreuses petites gares, car il était impossible de proposer un service pour la suite. Dans la partie sud de l'Axe Atlantique, entre Santiago et Vigo, il existe plusieurs sections où l'ancienne ligne conventionnelle a été préservée. Cela permet de maintenir une desserte des centres urbains établis le long de cette ligne.

En revanche, la nouvelle ligne à grande vitesse entre Santiago et Ourense a été construite de manière totalement indépendante de la ligne conventionnelle parallèle. En conséquence, les différents types de trafic ont été séparés. Les TGV utilisent la nouvelle ligne, tandis que les trains de marchandises et les trains régionaux, bien que dans ce dernier cas il n'y ait qu'un seul train par jour dans chaque sens, continuent de circuler sur la ligne conventionnelle du XXe siècle. Cette séparation des différents trafics n'est pas possible sur l'axe atlantique.

Dans le même temps, la construction de l'axe atlantique a connu des changements majeurs et s'est caractérisée par un manque de planification cohérente au cours de sa construction. Pour la réalisation de cette nouvelle infrastructure d'un peu plus de 150 kilomètres, un délai de 14 ans a été nécessaire. La construction a commencé en 2001, tandis que les derniers tronçons ont été inaugurés en 2015. Dans le même temps, les changements politiques au sein du ministère de Fomento ont provoqué des modifications dans certaines sections. L'un des exemples est de préserver la ligne conventionnelle entre les villes de Padrón (La Corogne) et Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Dans un premier temps, la planification était en faveur de sa fermeture et de son démantèlement ultérieur. Par la suite, cette section de la ligne conventionnelle tout en étant fortement améliorée, a été préservée.

Une autre différence appréciable entre ces deux lignes est leur conception originelle. Ainsi, si l'axe Ourense-Santiago demeure l'un des tronçons d'un projet plus vaste, dans ce cas, le nouvel accès à la Meseta, l'Axe Atlantique rompt avec le schéma radial imposé en 2000. Contrairement aux autres LGV construites jusqu'à présent en Espagne, cette infrastructure est

née dans le but de relier les deux principales villes d'une région autonome. Une conception qui ne s'est pas encore reproduite dans aucune autre Communauté autonome. Notamment, en Catalogne, les quatre capitales provinciales sont reliées par la même ligne ferroviaire, mais son origine provient d'un projet de grande envergure (Madrid-Barcelone-frontière française). Il en sera de même en Estrémadure dans les prochains mois avec la future ligne entre Madrid et Lisbonne.

Dans d'autres communautés autonomes, la plupart de leurs villes ont une connexion à haut débit avec Madrid, comme en Andalousie ou à Valence. Toutefois, à l'intérieur de leurs propres frontières régionales, il existe encore d'importantes lacunes entre leurs principales villes. Dans le cas de l'Andalousie, Malaga (2e ville en termes d'habitants) et Grenade (4e ville en termes d'habitants) ne disposent pas d'une connexion directe à grande vitesse avec leur capitale régionale, Séville. De même, dans la Communauté de Valence, où ses trois capitales provinciales (Castellón, Valence et Alicante) disposent déjà de la nouvelle LGV vers Madrid, mais il n'en est rien en interne. Ce contexte, au niveau de l'État, est celui qui donne à l'Axe Atlantique une plus grande singularité au sein des politiques ferroviaires menées au cours des deux dernières décennies en Espagne.

Le principal impact positif observé immédiatement après l'inauguration des deux lignes susmentionnées est de réduire les temps de parcours. Ainsi, le temps de trajet entre les principaux centres urbains est, dans la plupart des cas, inférieur à 30 minutes. Pour certaines de ces liaisons, le temps de trajet est très similaire à celui de nombreuses zones métropolitaines d'Europe en train urbain ou suburbain. Par exemple, entre A Coruña et Santiago, le temps le plus compétitif n'est que de 28 minutes pour 61 km. Auparavant, la durée du déplacement pouvait être deux fois plus longue. De même, entre la capitale de la Galice et Ourense, où la réduction a été très considérable, puisqu'elle est passée de 90 minutes à seulement 38 minutes. L'un des cas les plus remarquables est celui qui relie Vilagarcía de Arousa à Santiago, en moins de 20 minutes, pour 40 km.

L'amélioration des temps commerciaux, grâce à l'infrastructure et aux itinéraires, a provoqué une autre conséquence positive : l'augmentation du nombre d'usagers du chemin de fer. Depuis l'inauguration du premier tronçon complet de l'axe atlantique entre Santiago et La Corogne en 2009, et après son électrification en 2011, le nombre de passagers a augmenté chaque année. En effet, sur cette ligne, le nombre d'utilisateurs annuels excède le million. Cela fait de la ligne A Coruña-Santiago, l'une des plus importantes d'Espagne en termes de demande dans le type Media Distancia ou Régional. De même, à l'exception des deux villes majeures d'Espagne, Madrid et Barcelone, la relation entre les deux villes galiciennes est celle qui présente les chiffres les plus élevés de toute l'Espagne.

Le secret commercial de l'opérateur Renfe nous empêche d'analyser plus en détail les statistiques origine-destination. Toutefois, les 30 liaisons présentant les chiffres les plus élevés sont publiées chaque année dans le rapport annuel de l'Observatoire des chemins de fer. Dans ce cas, en plus de la ligne A Coruña-Santiago auparavant mentionnée, il y a aussi Vigo-Santiago, Vilagarcía-Santiago et Ourense-Santiago. Ces trois-là comptent plus de 300 000 utilisateurs. La coïncidence des quatre est la centralité de la capitale galicienne, Santiago de Compostela. Une conséquence du nouveau réseau à grande vitesse. Pour certaines occasions, notamment le

vendredi et le dimanche après-midi, les places disponibles dans les services divers sont entièrement occupées. Par conséquent, si l'offre était plus importante, le nombre d'utilisateurs serait plus élevé.

La réduction des temps de trajet a considérablement renforcé les relations entre les différentes villes reliées aux nouvelles lignes. L'offre quotidienne étendue et la faible distance nous rapprochent de la formation d'une seule ville, mais avec des quartiers très distincts. Dans cette nouvelle hypothèse, le centre urbain serait la ville de Santiago. Dans ce cas, étant donné qu'elle se trouve à la jonction de l'axe atlantique et de la ligne d'accès intérieure à la Meseta, Saint-Jacques-de-Compostelle en a bénéficié dans une plus large mesure que les autres. En même temps, grâce à sa position centrale au sein de l'axe atlantique, la distance en train vers les principaux centres urbains est inférieure à 45 minutes. Cela a donné à la capitale galicienne l'avantage de s'intégrer, petit à petit, aux deux principales régions urbaines, le Golfe d'Ártabro et les Rías Baixas. Cela peut être considéré comme une mesure d'équilibre territorial, en raison des différences perceptibles entre Santiago et La Corogne et Vigo.

De même, il est nécessaire de reconnaître que l'avantage de Saint-Jacques-de-Compostelle n'est pas exclusivement dû à sa position géographique, presque centrale en Galice. C'est aussi le profil économique de la capitale régionale par rapport à La Corogne et à Vigo. Alors que les deux dernières se caractérisent par un poids considérable du secteur industriel, notamment à Vigo. Santiago se différencie par le poids conséquent de l'administration (capitale régionale et siège des principaux organismes), de l'université et du tourisme. Renfe-Operadora explique que les étudiants constituent un groupe d'utilisateurs essentiels. Compte tenu de ces caractéristiques, il est aisé de constater l'importance des nouveaux services à Saint-Jacques-de-Compostelle.

Dans le cas de A Coruña, en n'agissant pas sur la connexion interne de sa région urbaine (Golfo Ártabro), les relations socio-économiques avec Ferrol risquent de diminuer au fil des ans. Toutefois, cette perte est compensée par le renforcement de la mobilité avec Santiago de Compostela. En fait, à l'heure actuelle, bien que très proches, géographiquement (depuis A Coruña, on peut voir l'avant-port de Ferrol), l'accessibilité est plus facile depuis de A Coruña vers Santiago que vers Ferrol. Aussi bien en ce qui concerne le nombre de fréquences quotidiennes que le temps nécessaire.

En ce qui concerne Vigo et la région urbaine qu'elle forme avec Pontevedra, le chemin de fer a dynamisé les relations internes. Toutefois, de manière plus timide en raison de distances trop brèves. Le trajet rapide en train est d'un peu plus de 10 minutes, alors qu'en voiture, il faut compter 20 minutes. Dans certaines situations, en raison du coût élevé du billet de train, de la perte de temps à l'entrée des gares (contrôles de sécurité, etc.²¹⁷) ou des primes accordées aux usagers, utilisateurs de l'autoroute, la nouvelle ligne ferroviaire se retrouve en position secondaire. Dans cette optique, l'option la plus avantageuse consisterait en la mise en place d'un train métropolitain ou urbain. De même, le bus représente un concurrent sérieux dans ce domaine, car contrairement au chemin de fer, il dispose de plusieurs arrêts dans les centres urbains.

Le troisième cas le plus important est celui d'Ourense. Cette ville est située à l'intérieur de la Galice, en dehors de la zone socio-économique la plus dynamique. Cependant, l'inauguration de la nouvelle ligne en 2011 a provoqué un « rapprochement » vers la façade occidentale. Pour le

217 Dans le cas de la nouvelle station Vigo-Urzáiz, les usagers doivent traverser toute la zone commerciale.

moment, nous pouvons considérer que la ville d'Ourense est une « exclave » de l'axe urbain atlantique à l'intérieur de la région. Nous sommes confrontés à un processus de métropolisation à pas-de-géant dans l'espace. Cependant, les prix élevés des billets « Avant » (17,70 euros), minimisent les relations d'Ourense avec la façade ouest. Ces dernières années, une partie considérable des usagers, et même la Xunta de Galicia, se sont prononcées en faveur d'une réduction des tarifs.

Dans cette section, nous devons également mentionner les problèmes causés par l'absence d'une gouvernance transversale entre les différents moyens de transport, notamment le rail et le bus. Comme expliqué ci-dessus, la Xunta de Galicia est chargée de la planification supra-locale des bus, tandis que l'administration centrale est responsable du chemin de fer. L'absence de dialogue entre ces deux administrations fait qu'il n'y a pas de mesures relatives à l'intermodalité. Le seul progrès a été la construction des nouvelles gares, les deux terminaux ferroviaires et routiers étant très proches l'un de l'autre. Cependant, les bonnes pratiques en matière de transport collectif décrivent d'autres mesures qui n'ont pas encore été mises en œuvre en Galice. Il s'agit notamment de la coordination des horaires et des tarifs.

Ces dernières années, la Xunta de Galicia s'est appuyée uniquement sur les bus. Une réponse importante pour désenclaver les zones rurales, le chemin de fer n'accède à pas toutes les régions. Cependant, la Xunta de Galicia n'a pas essayé d'amorcer une plus grande complémentarité entre les deux moyens de transport. Du côté du ministère des transports, la situation est parfaitement similaire. L'un des meilleurs exemples de cette mauvaise pratique est représentée par l'impossibilité d'utiliser la carte métropolitaine de la Xunta de Galicia sur le service Media Distancia de Renfe ou sur les services ferroviaires régionaux. L'opérateur ferroviaire, ainsi que la Xunta de Galicia, expliquent que cette carte ne peut être utilisée que pour payer des trajets sur des services classés « cercanías ». Une typologie commerciale qui n'existe que dans la zone urbaine de Ferrol.

Ensuite, nous en arrivons à l'échelle métropolitaine. Malgré le fait que les deux régions urbaines de Galice comptent plus d'un demi-million d'habitants, le chemin de fer n'y occupe pas une place considérable. Ce n'est qu'entre les villes de Vigo et de Pontevedra, où l'ancienne ligne conventionnelle a été adaptée aux caractéristiques de la ligne à grande vitesse, que le train joue un rôle central. La fourniture de services « suburbains » ou « métropolitains » demeure l'une des demandes fondamentales des plates-formes de défense du chemin de fer.

Au contraire, depuis ces dernières années, la Xunta de Galicia n'a pas demandé ces services. L'administration autonome souligne les coûts élevés qu'implique leur mise en œuvre. Simultanément, la Xunta de Galicia explique que dans le contexte actuel, l'utilisation des bus est plus réaliste. Cependant, malgré la volonté de fixer la priorité au bus, aucune action n'est entreprise pour accroître sa compétitivité (voies rapides ou système d'aide au fonctionnement). La priorité accordée au bus est due à la croissance urbaine des deux villes majeures à partir des années 1980. Cette croissance était basée sur l'utilisation du véhicule individuel et avec le réseau routier comme support essentiel. D'où la prédominance des logements unifamiliaux dans certaines des communes voisines. Un modèle d'urbanisme qui ne favorise pas la gestion des transports publics, notamment ferroviaires.

Dans le même temps, le débat sur la rentabilité économique des services ferroviaires, en l'occurrence les services métropolitains, occulte dans une mesure considérable la rentabilité sociale à long terme. La réduction du nombre de véhicules entrant quotidiennement dans les villes galiciennes est un défi majeur pour les années à venir. Cependant, la Xunta de Galicia, ainsi que le ministère des transports, principal responsable des chemins de fer à l'heure actuelle, se préoccupent davantage des résultats économiques que des conséquences socio-économiques et environnementales des politiques actuelles de mobilité.

De même, les orientations d'aménagement du territoire de la Galice, présentées en 2011, recommandent la mise en œuvre de ce modèle ferroviaire, ainsi que la croissance urbaine autour des nœuds centraux. Par conséquent, il y a un manque de conformité avec ces recommandations dans l'aménagement du territoire. Toutefois, la Xunta de Galicia estime qu'elle n'est pas responsable de la mise en place de services ferroviaires et encore moins de la construction des lignes de ces chemins de fer. Dans ces conditions, on constate une fois de plus un déficit de gouvernance. Il convient de garder à l'esprit que les orientations de planification sont élaborées par le gouvernement régional.

Conclusions

Après les différentes sections où l'évolution de la gouvernance ferroviaire en Galice au cours des dernières décennies a été évaluée et analysée, ainsi qu'une section consacrée aux conséquences essentielles actuelles, les conclusions de cette recherche seront présentées ici. Comme expliqué dans la section sur les objectifs et l'hypothèse centrale, où nous avons voulu prouver qu'il y a une mauvaise gouvernance ferroviaire. Nous avons atteint le point où nous pouvons dire que notre hypothèse a été vérifiée et que l'objectif principal a été rempli. Dans cette optique, nous allons développer les principaux points qui établissent ce constat.

En premier lieu, on peut noter l'absence de dialogue entre les différentes administrations publiques dans la planification et la gestion des différents éléments du transport collectif. Malgré les diverses mentions du dialogue et de la mise en œuvre de mesures communes dans les documents stratégiques successifs, tant la Xunta de Galicia que le ministère responsable des transports n'ont pas encore établi cette communication. Dans certains cas, malgré la formalisation du début d'un accord théorique en 2015, dans le but de coordonner le chemin de fer de moyenne distance avec les navettes de l'aérogare, plusieurs années, plus tard, il n'y a toujours pas de progrès dans ces actions.

Le manque de coordination peut être dû à différents facteurs, tels le manque de volonté de la part des deux entités concernées, l'utilisation du transport comme arme politique ou l'absence d'un organe de dialogue permanent. En ce qui concerne cette dernière question, il convient de noter que seuls certains événements similaires à des séminaires ou à des forums de dialogue sont organisés sur une base ad hoc et, dans la pratique, la plupart d'entre eux sont promus par des acteurs extérieurs à l'administration (universités, hommes d'affaires, plateformes civiques). La dernière en date a eu lieu en janvier 2022, quelques semaines après l'inauguration de la nouvelle LGV entre Ourense et Madrid. Cette dernière a été promue par la Xunta de Galicia et s'est concentrée sur les avantages socio-économiques de la nouvelle infrastructure, ainsi que sur une critique des actions restantes à mener. En même temps, il a été annoncé la création d'un

comité d'experts qui devra élaborer une stratégie pour tirer le meilleur parti du nouveau train. Cependant, plusieurs mois, plus tard, il n'y a toujours pas de nouvelles publiques sur la formation de cette équipe de conseillers professionnels. De même, ces événements se caractérisent par leur caractère « quasi-privé », l'absence de publicité n'encourageant pas la participation et l'assistance du grand public. En outre, à d'autres occasions, des frais d'inscription sont exigés. Une action qui peut dissuader des participants potentiels.

Cette dernière proposition de la Xunta de Galicia montre une fois de plus le manque de planification et de vision qui existe en Galice concernant le chemin de fer, comme dans ce cas, avec l'arrivée du TGV. L'élaboration de différentes stratégies et mesures d'accompagnement, notamment économiques, aurait dû être réalisée avant la mise en service du nouveau train. De même, l'achèvement des principales stations intermodales, aurait dû être terminé (été 2022). La chronologie de la construction de ces stations a été davantage influencée par la mise en place du TGV de et vers la Meseta que par les services de transport à l'échelle métropolitaine ou régionale. Cependant, comme nous l'avons déjà vu, la plupart des travaux sur le réseau ferroviaire de la Galice avaient été achevés bien plus tôt.

La principale conséquence de l'absence de dialogue entre les deux administrations est que chacun des gestionnaires planifie sur la base de ses compétences directes et indépendamment des autres acteurs. Cela conduit même à des cas de concurrence et de chevauchement de l'offre, malgré le fait que les concessions soient financées par des fonds publics. De même, la promotion et la publicité des transports publics sont effectuées séparément. Comme analysé ci-dessus, le département de la mobilité de la Xunta de Galicia a ouvert un portail d'information afin de fournir des informations et des questions relatives au bus. Cependant, à aucun moment, il n'est fait mention d'un train de moyenne distance. En revanche, le ministère des transports, de la mobilité et de l'urbanisme ne dispose pas d'un portail contenant toutes les références aux différents systèmes de transport public. Dans une situation d'urgence climatique et avec l'augmentation du prix des carburants, il semble contradictoire de faire appel à l'utilisation des transports publics alors qu'il n'y a aucun signe d'une plus grande volonté de gestion partagée.

Ce manque de dialogue s'observe non seulement dans la planification des politiques de mobilité, mais aussi en ce qui concerne l'aménagement du territoire dans son sens le plus transversal. Malgré l'importance du chemin de fer, comme l'indique le principal document stratégique au niveau régional et actuellement en vigueur, il manque toujours les lignes directrices pour la planification territoriale. Le fait que la gestion de ce moyen de transport relève de la compétence de l'État signifie que la Xunta de Galicia n'en tient pas compte lorsqu'elle prend des mesures liées à la planification territoriale et urbaine. En particulier dans les deux régions urbaines, où, comme cela a déjà été analysé, il n'existe pas d'organe supra-local. En conséquence, le chemin de fer métropolitain a été remplacé par le bus. De plus, dans les années à venir, il semble que le chemin de fer ne soit pas définitivement promu dans ces deux zones urbaines. De même, il convient de mentionner que l'administration régionale n'a pas réclamé avec le même enthousiasme la mise en place de ce type de chemin de fer, comme il l'a fait avec le train à grande vitesse.

L'absence de dialogue ou le manque d'une plus grande volonté découle en même temps d'une autre des déficiences actuelles de la gouvernance en Galice, l'utilisation du transport

comme arme politique. Bien que n'ayant pas de compétences directes dans le réseau ferroviaire, la Xunta de Galicia a joué un rôle important en exigeant des actions importantes dans le réseau interne, et plus tard, dans la connexion avec l'extérieur au moyen du TGV. Toutefois, ces demandes n'ont pas été constantes dans le temps et dépendent dans une large mesure des différences de couleurs politiques qui peuvent apparaître entre les sièges gouvernementaux de Santiago et de Madrid.

Comme on l'a observé, les relations entre la Xunta et le gouvernement central ont été caractérisées par des périodes de plus grande entente et d'autres de certaines tensions, avec des accusations continues, surtout de la part de l'entité galicienne. Cela s'est produit au cours de la première moitié des années 1990, après la présentation du PDI de 1993. De même, au XXI^e siècle, avec l'accession d'Alberto N. Feijóo à la présidence de la Xunta de Galicia, les plaintes institutionnelles concernant la lenteur des travaux de la grande vitesse ont repris, notamment avec le départ de Mariano Rajoy en 2018. Dans le même temps, il convient toutefois de noter que, malgré les divergences entre les partis, des accords se sont parfois concrétisés. Le meilleur exemple en a été donné par José Blanco au ministère des travaux publics et la signature du « Pacto do Obradoiro » en 2009.

De même, il faut reconnaître que l'origine galicienne de cette dernière personnalité politique, ainsi que de son successeur à ce poste, Ana Pastor, a été déterminante pour l'avancement des travaux de la LGV. Surtout dans un cycle économique d'austérité et avec des coupes continues dans des domaines considérables de la protection sociale. Il convient également de mentionner que l'origine des principaux hommes politiques a influencé sur la planification des chemins de fer, tant en Galice qu'en Espagne en général. En effet, la première LGV entre Madrid et Séville répond également à l'origine de certains des responsables du gouvernement central de l'époque, comme le président, Felipe González, et son vice-président, Alfonso Guerra.

L'utilisation du chemin de fer à des fins politiques représente un fait qui a également été prouvé par les nombreuses promesses politiques faites au cours des dernières décennies. Parmi les plus remarquables qui ne se sont finalement pas concrétisées, on peut citer la mise à disposition du nouvel accès à la ville de Lugo depuis Ourense, pendant la campagne électorale régionale de 2009, un engagement électoral pris par le candidat de l'époque et futur président de la Xunta de Galicia, Alberto N. Feijóo. De même, nous pouvons ajouter les nouveaux axes proposés dans le Plan Galice 2003, comme A Coruña-Lugo ou le nouveau chemin de fer transcantabrique. Il faut également mentionner la compensation supposée pour la ville de Monforte de Lemos par la construction d'une zone logistique spécialisée dans le trafic de marchandises, après le choix de la sortie sud de la Meseta (Ourense-Zamora).

Dans une situation très similaire à cette dernière question, des changements de discours peuvent être identifiés en fonction de la situation politique temporaire des principaux partis politiques. Selon qu'ils sont dans l'opposition ou dans des fonctions gouvernementales, les partis politiques montrent une opinion et/ou un discours contradictoire sur le chemin de fer. De même, ces différences peuvent être remarquées simultanément entre la position au niveau de l'État dans le Congrès des Députés et la position relative dans le Parlement de Galice, un fait qui rend difficile la prise de décisions consensuelles.

L'évolution des demandes peut également découler de la position politique de l'acteur. Dans ce cas, l'un des plus connus est l'exemple d'Abel Caballero. Alors qu'à la fin des années 1980, dans sa fonction de ministre des transports, il est partisan de mesures plus prudentes et limitatives concernant les investissements ferroviaires en Galice, ce discours a entièrement changé lorsqu'il est devenu maire de la ville de Vigo. Dans ce cas, comme cela a déjà été démontré, son grand désir est de créer d'une nouvelle ligne directe vers Ourense, qui réduirait les temps de trajet vers la Meseta. Grâce au « droit » accordé par l'ancien ministre Álvarez Cascos en 2000 aux villes capitales d'Espagne, Abel Caballero utilise habituellement ce déficit ferroviaire comme une proclamation localiste.

La prédominance du localisme politique dans les deux principales villes galiciennes bénéficie également de l'absence d'un modèle ferroviaire proposé par la Xunta de Galicia. À l'exception des demandes d'achèvement de l'axe atlantique et de la nouvelle connexion avec la Meseta, l'administration autonome n'a guère manifesté ses préférences pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la région. Il s'agit d'une position radicalement opposée à celle qui a été exposée au cours de la seconde moitié des années 1990 avec Manuel Fraga comme président autonome et Xosé Cuíña comme numéro deux du gouvernement galicien. À l'époque, la Xunta de Galicia avait élaboré une proposition visant à améliorer la compétitivité du chemin de fer interne et, parallèlement, la cohésion territoriale.

Cependant, avec le début du TGV, la classe politique et la société civile ont supposé que c'était la seule façon possible de moderniser le réseau ferroviaire. Dans le même temps, malgré des signes ténus de volonté pendant le bipartisme (2005-2009) ou les premiers mois d'Agustín Hernández dans sa fonction de « *Conselleiro* », la Xunta de Galicia n'a pas eu de modèle ferroviaire. Cette absence signifie que le seul à se matérialiser dans la région est celui proposée par le ministère.

Dans le même temps, la position actuelle (et celle de ces dernières années) de la Xunta de Galicia à l'égard du chemin de fer et de sa gouvernance est très propice à son utilisation comme stratégie de lobbying pour obtenir un avantage politique à son propre profit. Comme les politiciens de la Xunta n'ont pas l'intention de prendre part à la gestion et à la planification de manière directe, toutes les déficiences ou tous les problèmes peuvent être imputés au gouvernement central. De même, la « *Consellería* » utilise la transformation substantielle du renouvellement des nombreuses concessions de lignes d'autobus supra-locales, sous compétence régionale, comme étant un bon exemple de ses politiques de mobilité et de transport. Cependant, la Xunta de Galicia ne manifeste pas cette volonté de transférer ces mesures aux chemins de fer ou d'ouvrir un nouveau canal de dialogue avec le ministère afin d'améliorer leurs performances. Il sera nécessaire de retrouver cette vision à l'avenir, surtout après 2028, lorsque le processus de libéralisation des concessions publiques commencera. À ce stade, le ministère devra lancer un appel d'offres pour la fourniture de services ferroviaires. Ce fait peut à nouveau provoquer des tensions avec la Xunta de Galicia, principalement sur la ligne de l'Axe Atlantique, en raison du nombre élevé de passagers et de son caractère interne.

La Xunta de Galicia elle-même a déjà exprimé à plusieurs reprises son refus d'intervenir dans le chemin de fer, principalement en raison du déficit économique des services contractés

avec l'opérateur ferroviaire actuel (Renfe-Operadora). Il est ainsi agréable de comprendre sa plus grande préférence pour le bus en raison de ses coûts moins élevés et de sa plus grande adaptabilité territoriale. Cependant, le discours basé uniquement sur les résultats économiques à court terme a un impact négatif sur la gouvernance du système global de transport public, ainsi que sur les conséquences d'un modèle de développement durable.

De même, si le facteur économique est utilisé principalement dans la fourniture des futurs services ferroviaires, sans tenir compte d'autres questions, principalement dans le domaine social, les conséquences peuvent conduire à une accentuation des inégalités territoriales au sein de la Galice. Les régions à plus faible densité démographique, et donc à plus faible potentiel d'utilisateurs, peuvent se retrouver dans une situation de plus grande limitation de l'offre ferroviaire. Un fait déjà inclus dans les hypothétiques projets à long terme du gouvernement central. Cette situation contraste avec la moitié occidentale de la Galice, notamment entre les villes de La Corogne et de Vigo, où le chemin de fer aspire à devenir le principal moyen de transport et où l'on assiste actuellement à un processus de création d'une ville à pas de géant dans l'espace.

Compte tenu de toutes les déficiences existant actuellement dans la gouvernance des chemins de fer de Galice, qui affectent elles-mêmes l'ensemble du système de transport collectif, il est nécessaire d'agir non seulement pour les corriger. Il est également nécessaire de réduire les externalités négatives causées par l'utilisation massive de véhicules privés et la lutte contre le changement climatique. Enfin, nous présentons une série de recommandations à la lumière des résultats et des conclusions obtenus dans le cadre de cette thèse de doctorat.

- Respecter les directives territoriales d'aménagement (DOT).

Comme mentionné ci-dessus, les DOT sont le principal document relatif à l'aménagement et à la gestion du territoire en Galice. Cependant, au cours de la recherche, il a été constaté que ses lignes directrices sont partiellement non conformes, notamment en ce qui concerne les services ferroviaires des deux régions urbaines, qui devraient être rapprochés des caractéristiques des principales zones urbaines. L'importance de développer un modèle urbain lié aux politiques de mobilité empêcherait le débat actuel sur la construction de nouvelles lignes à grande capacité dans les environs de A Coruña et de Vigo. Simultanément, la promotion indirecte du véhicule individuel par la mise en place de nouveaux accès routiers est en contradiction avec les politiques promues par le gouvernement central. Ces dernières visent à établir des zones à taux réduit d'émission d'ici 2023, et avec elles, la réduction des véhicules privés dans les centres des principaux centres urbains.

- Le transfert des compétences liées à la planification des services ferroviaires internes de la Galice.

Les expériences des processus de régionalisation ferroviaire en Europe ont été pour la plupart positives. Cela a permis de retrouver l'image et la qualité du chemin de fer de moyenne distance ou régional. Si la « *Dirección Xeral de Mobilidade* » avait le pouvoir de gérer tous les aspects des services commerciaux de transport de passagers, une stratégie globale de mobilité pour le système de transport collectif, c'est-à-dire le rail et les bus interurbains, pourrait être mise en œuvre. Cela permettrait de surmonter l'un des principaux déficits actuels, à savoir la gestion

sectorielle de chaque mode de transport. De même, la coordination des horaires et des tarifs deviendrait plus appropriée puisqu'elle relèverait du même organe administratif.

Il convient toutefois de noter que la première « *Estratexia Galega de Mobilidade*²¹⁸ » devrait être présentée par la Xunta de Galicia à la fin de 2022. Cependant, malgré la volonté exprimée par l'administration régionale pour l'élaboration de ce nouveau document, vu de l'extérieur, il semble qu'il s'agisse d'un nouveau renforcement du bus comme contrepartie du chemin de fer. Depuis 2012, la « *Consellería de Mobilidade* », et surtout depuis l'arrivée d'Ethel Vázquez au poste de « *conselleira* » deux ans plus tard, la Xunta elle-même n'est pas favorable à un hypothétique transfert des compétences ferroviaires. Même, de manière limitée, ceux liés à la planification et à la gestion des services comme la Catalogne actuellement, où le financement des coûts continue d'être à la charge de l'Administration centrale.

Le transfert des compétences ferroviaires permettrait également à la Xunta de Galicia d'avoir une plus grande responsabilité et de prendre ses propres décisions dans les années à venir avec le début de la libéralisation des concessions publiques. Comme cela a déjà été mentionné, le gouvernement central ne pourra délivrer qu'une seule prolongation à partir de 2028 (jusqu'en 2032) du contrat d'obligation de service public avec Renfe-Operadora. Par la suite, le nouvel engagement doit faire l'objet d'un appel d'offres public. Pour le moment, on ne sait pas comment cela se fera, soit de manière globale pour l'ensemble de l'État, soit en plusieurs paquets, contrats. Dans ce dernier cas, des services entièrement intra-régionaux seront décidés par le ministère. Une action qui peut provoquer des tensions politiques. Pour cela, certaines Communautés autonomes ont auparavant manifesté leur volonté de réaliser le transfert complet des compétences en matière ferroviaire, et de suivre l'exemple catalan. Le Pays basque, la Communauté valencienne et l'Andalousie se sont prononcés en faveur de cette action au cours des deux dernières années.

- Création d'une entité ferroviaire de la Xunta de Galicia.

Comme cela a été analysé tout au long de cette recherche, la Xunta de Galicia ne dispose pas d'une entité ou d'une agence pour l'exploitation du chemin de fer. La création de son propre département permettrait au gouvernement régional de Galice de disposer du personnel qualifié dont il ne dispose pas pour le moment. Dans le même temps, elle ne doit pas se concentrer uniquement sur l'exploitation commerciale. Elle doit également être ouverte à la possibilité de construire de nouveaux axes ferroviaires (Santiago-Lugo ; accès aux aéroports) ou de mettre en place des tramways dans les villes majeures.

-Établissement d'une commission bilatérale permanente Xunta de Galicia-Ministère.

L'objectif prioritaire de cette mesure est de maintenir un lien permanent de dialogue entre les deux principaux organes administratifs afin de mettre en commun les mesures favorables au ferroviaire. De même, la participation de l'ADIF, en tant que responsable des infrastructures ferroviaires, est également nécessaire. Cela permettrait d'éviter des prises de décision séparées, car des synergies communes sont nécessaires. Ainsi, la mise à disposition de places de stationnement pour les véhicules dans les gares afin qu'ils puissent être utilisés comme des parcs relais. Cela ne représente pas seulement le nouvel espace qui doit être mis à disposition, mais aussi d'une nouvelle offre ferroviaire plus importante pour accroître la promotion du train.

De même, la planification industrielle de la Galice doit être reliée au réseau ferroviaire afin d'améliorer et d'accroître la compétitivité du train de marchandises.

- Maximiser les possibilités offertes par le corridor de fret atlantique.

Après l'inauguration des premiers services à grande vitesse entre la Galice et la Meseta, les demandes de la Xunta de Galicia se sont principalement concentrées sur le développement du corridor de fret atlantique. Après avoir été prolongées en 2019, ses lignes classées « réseau basique » devront répondre aux exigences de la Commission européenne d'ici 2030. Il ne s'agit pas seulement d'une opportunité d'obtenir des fonds, et avec eux, d'améliorer des sections du réseau ferroviaire conventionnel en Galice. Il s'agit également du développement de mesures liées à l'aménagement et à la gestion du territoire. En améliorant la compétitivité des infrastructures ferroviaires, ainsi que les connexions avec les principaux ports maritimes, il n'y a aucun inconvénient pour le progrès des deux principales zones logistiques de l'intérieur de la Galice, PLISAN (As Neves-Salvaterra) et le port sec de Monforte de Lemos.

L'amélioration des performances des chemins de fer de marchandises et le développement des zones intérieures permettent d'accroître la compétitivité des ports maritimes. La Galice pourrait par suite développer son potentiel en tant que l'une des principales portes d'accès au continent européen.

- Coopération dans l'Eurorégion Galice-Nord du Portugal.

L'amélioration des relations par le biais du transport collectif demeure l'une des clés essentielles pour intensifier les relations entre la Galice et le Nord du Portugal. Dans ce cas, le chemin de fer joue un rôle stratégique. Non seulement sur la future LGV entre Vigo et Porto, mais aussi sur la ligne conventionnelle actuelle. Comme nous l'avons déjà analysé ci-dessus, la zone d'influence de la ville de Vigo comprend à présent plusieurs des « *concelhos* » portugais du district de Viana do Castelo. Par conséquent, dans une hypothétique mise en place de services ferroviaires métropolitains dans le sud de la Galice, ceux-ci devraient également inclure les principaux centres urbains situés à la frontière. Parallèlement, de la même manière qu'une plus grande coordination entre les différents moyens de transport est recommandée pour l'ensemble de la Galice, sa viabilité devrait également être analysée pour la zone transfrontalière, voire pour l'ensemble de l'Eurorégion.

De même, la construction de la nouvelle LGV entre Vigo et Porto présente la possibilité d'une plus grande coordination du système aéroportuaire dans le quadrant nord-ouest. En effet, le gouvernement portugais a déclaré à plusieurs reprises que le futur projet possèdera une connexion directe avec l'aéroport de Sa Carneiro (Porto).

Enfin, comme point culminant de cette thèse de doctorat, nous ferons une brève conclusion. Grâce à cette recherche, nous avons vérifié les hypothèses initiales. De cette manière, il a été prouvé que la gouvernance des chemins de fer, ainsi que celle de l'ensemble du système de transport en commun en Galice, a une grande marge d'amélioration. C'est parce que, avant toute chose, il est conseillé de poursuivre les recherches sur cette question. Surtout dans un contexte de diversité des acteurs sociaux (libéralisation des transports, nouveaux organes administratifs), ainsi que d'urgence climatique, où la réduction de l'utilisation des véhicules privés est une priorité. Il

est également nécessaire de surveiller la situation afin de l'améliorer. Actuellement, en Galice, nous en sommes à un stade initial et avec des retards importants par rapport à d'autres territoires (Tant dans la gestion de la mobilité que dans les études universitaires sur ce sujet). Cela a des conséquences très importantes, surtout dans un système de mobilité faible, tant pour les déplacements quotidiens que les occasionnels. Malgré l'arrivée de la Grande Vitesse, le manque de gouvernance transversale implique un déficit d'opportunités que affecte tant la structuration des principales aires urbaines que la Galice dans son ensemble.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localización de Galicia en España y el contexto peninsular.....	56
Figura 2 – Comarcas y provincias de Galicia.....	59
Figura 3 – Puente de Gundián sobre el río Ulla en la línea convencional Ourense-Santiago.....	61
Figura 4 – Mapa topográfico de Galicia y relación con la red ferroviaria del 2021.....	63
Figura 5 – Densidad demográfica por parroquias en Galicia en el 2020.....	66
Figura 6 – Núcleos urbanos con más de 2.000 habitantes en Galicia en el 2021.....	71
Figura 7 – Núcleos de población con más de 2.000 habitantes (2021) y su accesibilidad al ferrocarril de pasajeros.....	73
Figura 8 – Macrorregiones urbanas definidas por R. Florida et al., 2008 en Europa.....	74
Figura 9 – Red ferroviaria en el 2021 y densidad demográfica (2011) en la Euroregión Galicia-Norte de Portugal.....	76
Figura 10 – Red ferroviaria en Galicia en el 2021.....	83
Figura 11 – Tiempo de acceso a las 9 principales estaciones ferroviarias de Galicia en el 2021 mediante vehículo privado.....	87
Figura 12 – Estación de Lalín-Botos.....	89
Figura 13 – Tren de la operadora Comboios de Portugal en Vigo-Guixar.....	90
Figura 14 – Núcleos de cercanías operados por Renfe en la Península Ibérica.....	91
Figura 15 – Avenida de Alfonso Molina de A Coruña. Principal entrada viaria a la ciudad.....	92
Figura 16 – Número de frecuencias semanales en MD en principales trayectos.....	96
Figura 17 – Tren de pasajeros regional por la línea convencional Santiago-Ourense.....	97
Figura 18 – Ferrocarril del servicio comercial Alvia en la LAV Santiago-Ourense.....	98
Figura 19 – Proyecto de la Salida Sur de Vigo.....	100
Figura 20 – Comparación entre tarifas de tren y autobús en euros.....	103
Figura 21 – Estación ferroviaria de Vigo-Guixar inaugurada en el 2011.....	106
Figura 22 – Número de pasajeros por tipología de servicio comercial en el 2019.....	109
Figura 23 – Tren de mercancías en la estación de Cerceda-Meirama (Eje Atlántico).....	111
Figura 24 – Principales instalaciones del transporte de mercancías por ferrocarril en Galicia.....	113
Figura 25 – Número de toneladas transportada por ferrocarril con origen Galicia y destino.....	114
Figura 26 – Tasa de motorización por ayuntamiento (2019).....	117
Figura 27 – Comparación entre el Triángulo de Autovías y las LAV en el 2021.....	122
Figura 28 – Puente de Rande de la AP-9 sobre la Ría de Vigo.....	124
Figura 29 – Red viaria en el 2021 en Galicia.....	127
Figura 30 – Triángulo interior: Santiago-Ourense-Lugo.....	129
Figura 30 – Autopista AP-53 en el municipio de Lalín (Pontevedra) y paso superior de la LAV Santiago-Ourense.....	130
Figura 32 – Antiguo servicio de bus al aeropuerto en la estación ferroviaria de Santiago (2015).....	137
Figura 33 – Vista aérea de A Coruña y instalaciones portuarias internas y externas.....	139
Figura 34 – Espacios principales del Puerto de Vigo y accesos ferroviarios.....	143
Figura 35 – Acceso ferroviario al Puerto de Vilagarcía en el 2015.....	145
Figura 36 – Terminales aeroportuarias y principales puertos comerciales.....	146
Figura 37 – Situación en el 2021 de la gestión ferroviaria de los servicios públicos por CCAA.....	165
Figura 38 – Entrada principal de la nueva estación de autobuses de Santiago de Compostela.....	171
Figura 39 – Tarjeta de transporte público para los menores de 21 años.....	172
Figura 40 – Antigua estación de Cornes (Conxo-Santiago).....	189

Figura 41 – Red ferroviaria de Galicia en 1899 y año de inauguración de los tramos.....	191
Figura 42 – Estación ferroviaria de Chaves (Portugal) en la actualidad.....	196
Figura 43 – Trazado del proyecto Vigo-Valladolid.....	197
Figura 44 – Red de ferrocarriles secundarios propuestos por la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago (1899).....	201
Figura 45 – Líneas secundarias proyectadas en Galicia en 1904 (marcadas en rojo).....	203
Figura 46 – Estación de O Castro – Silleda en la actualidad.....	206
Figura 47 – Red ferroviaria en Galicia en el siglo XX.....	207
Figura 48 – Evolución política Xunta y Estado entre 1978 y 1993.....	212
Figura 49 – Propuesta de velocidades máximas en el PTF de 1987.....	218
Figura 50 – Portada del estudio “Unha perspectiva do ferrocarril en Galicia”.....	226
Figura 51 – Evolución política Xunta y Estado entre 1992 y 2001.....	229
Figura 52 – Propuestas de líneas de Alta Velocidad en el PDI 1993-2007.....	234
Figura 53 – Comparación entre la demanda de la Xunta (1995) y la propuesta del Ministerio (1993).....	241
Figura 54 – Documentos sobre el ferrocarril elaborados por la Xunta de Galicia para las sesiones del Debate sobre el Estado de la Autonomía (1998, 1999, 2000).....	244
Figura 55 – Trazados en estudio para la conexión Ordes-Curtis.....	248
Figura 56 – Xosé Cuíña Crespo en el Parlamento de Galicia.....	252
Figura 57 – Evolución política Xunta y Estado entre 2000 y 2012.....	254
Figura 58 – Manuel Fraga (Presidente de la Xunta 1989 - 2005) y Álvarez Cascos (Ministro de Fomento 2000 – 2004) el 1 de abril del 2002.....	261
Figura 59 – Miembros del Consejo de Ministros y el alcalde de A Coruña en el Palacio de Maria Pita (A Coruña).....	263
Figura 60 – Propuesta del Plan Galicia 2003 y hipotéticos tiempos comerciales.....	265
Figura 61 – Los dos trazados de acceso en Alta Velocidad a Galicia.....	268
Figura 62 – Comparativa entre la propuesta oficial y la alternativa en forma de L.....	274
Figura 63 – Magdalena Álvarez Arza en el 2008 (Ministra de Fomento).....	282
Figura 64 – Eje n.º 8 propuesto en la TEN-T 2005.....	291
Figura 65 – Concentración en Cambre en el 2007 por el tren de cercanías.....	294
Figura 66 – Propuesta de líneas de alta velocidad y altas prestaciones en el PEIT 2005-2020.....	297
Figura 67 – Trazados de los nuevos servicios en el convenio Xunta-Renfe del 2007.....	301
Figura 68 – José Salgueiro Carmona, (izquierda) presidente de Renfe-Operadora y María José Caride Estévez (derecha) Conselleira de Política Territorial en el 2008.....	302
Figura 69 – Portada del número 3 de la antigua revista satírica “Retranca”.....	307
Figura 70 – Referencias al ferrocarril en el programa electoral del PP en el 2009.....	308
Figura 71 – José Blanco (izquierda) y Alberto N. Feijóo (derecha) en el 2010.....	310
Figura 72 – Inauguración de la línea Santiago-Ourense y el tramo A Coruña-Santiago.....	316
Figura 73 – Miguel R. Bugarín (izquierda) y Agustín Hernández (derecha) en mayo del 2011....	318
Figura 74 – Alternativas para la implantación de los cercanías en Galicia.....	321
Figura 75 – Escenario de las DOT en relación a la alta velocidad ferroviaria.....	326
Figura 76 – Evolución política entre la Xunta de Galicia y Estado entre 2012 y 2021.....	328
Figura 77 – Anuncio del BNG en relación al 25º aniversario del TAV Madrid – Sevilla.....	335
Figura 78 – Red ferroviaria de alta velocidad propuesta en el PITVI 2012-2024.....	339
Figura 79 – Portada del estudio de viabilidad de los servicios de cercanías en Galicia.....	340

Figura 80 – Evolución del número de usuarios entre el 2012 y 2014 en las estaciones y apeaderos más afectados por el Plan de Racionalización de 2013.....	344
Figura 81 – Pintada en la estación ferroviaria de San Francisco de Ourense.....	349
Figura 82 – Incidencia de un ferrocarril del antiguo FEVE (25-6-2018).....	352
Figura 83 – Viaducto del Eje Atlántico sobre la desembocadura del río Ulla en la Ría de Arousa entre los municipios de Catoira (Pontevedra) y Rianxo (A Coruña).....	357
Figura 84 – Paneles informativos de tren, avión y autobús en la nueva estación de autobuses de Santiago de Compostela.....	359
Figura 85 – Restos del tren Alvia siniestrado en Angrois depositados en A Escravitude.....	360
Figura 86 – Viñeta sobre el atraso continuo de la Alta Velocidad a Galicia.....	363
Figura 87 – Portada de la presentación del estudio sobre la Salida Sur de Vigo.....	369
Figura 88 – Personalidades políticas durante la jornada de pruebas del 22 noviembre del 2021 en la estación de Ourense.....	373
Figura 89 – Conexiones ferroviarias con la Meseta a partir de diciembre del 2021.....	375
Figura 90 – Evolución del número de usuarios en ferrocarril entre Ourense y Madrid.....	386
Figura 91 – Comparativa de los actuales trayectos ferroviarios entre Vigo y Ourense.....	392
Figura 92 – Trazado de la Variante de Cerdedo.....	393
Figura 93 – Abel Caballero dirigiéndose al público presente en la concentración por el TAV directo.....	397
Figura 94 – Comparación de las conexiones de Galicia con Madrid y Porto en el 2022.....	409
Figura 95 – Presentación del proyecto Porto-Valença-Vigo en el PNI 2030.....	410
Figura 96 – Resultados de la transformación del Eje Atlántico entre el 2000 y el 2015.....	416
Figura 97 – Tramo del Eje Atlántico entre Santiago de Compostela y Portela (Pontevedra).....	419
Figura 98 – Estación de Padrón-Barbanza (Ayuntamiento de Padrón).....	424
Figura 99 – Red ferroviaria entre las ciudades de Santiago y Ourense.....	427
Figura 100 – Concentración de la plataforma defensora del ferrocarril en la estación de Lugo..	429
Figura 101 – Evolución del número de usuarios en las estaciones de Galicia.....	433
Figura 102 – Red Ferroviaria en la Región Urbana de Vigo-Pontevedra.....	448
Figura 103 – Red Ferroviaria en la Región Urbana de A Coruña-Ferrol.....	450

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 – Relación de entrevistas realizadas.....	30
Tabla 2 – Principales campos de estudios de los diferentes perfiles de investigación.....	43
Tabla 3 – Clasificación de los 20 primeros ayuntamientos de Galicia por número de habitantes en el 2020.....	67
Tabla 4 – Líneas ferroviarias en Galicia y su carácter en el 2021.....	82
Tabla 5 – Servicios del conjunto Regionales/Media Distancia de Renfe en Galicia.....	94
Tabla 6 – Tiempos comerciales en minutos en la actualidad en las principales relaciones de AV.	102
Tabla 7 – Tiempos comerciales en la actualidad en las principales relaciones de líneas convencionales.....	104
Tabla 8 – Número de viajeros en el 2019 por tipología de servicio en las principales estaciones de Galicia.....	105
Tabla 9 – Número de viajeros en el 2019 por tipología de servicio en estaciones secundarias con más de 25.000 viajeros.....	107
Tabla 10 – Longitud de la red viaria en Galicia en el 2018 por titularidad y provincia.....	119
Tabla 11 – Número de kilómetros de la red viaria por tipología y titularidad.....	120
Tabla 12 – Número de viajeros por terminal aeroportuaria y principales matrices origen-destino en el 2019.....	134
Tabla 13 – Tipología de la mercancía y tráfico total por Autoridad Portuaria en el 2018.....	140
Tabla 14 – Porcentaje de mercancías transvasadas entre el barco y el ferrocarril por puerto.....	144
Tabla 15 – Lista de actores involucrados en la gobernanza del ferrocarril de Galicia.....	149
Tabla 16 – Referencias de competencias ferroviarias recogidas en diferentes Estatutos de Autonomía.....	153
Tabla 17 – Nuevas competencias ferroviarias recogidas en diferentes Estatutos de Autonomía reformados en el siglo XXI.....	160
Tabla 18 – Objetivos en tiempos comerciales del PTF para Galicia.....	220
Tabla 19 – Convenio entre Renfe y Xunta de Galicia en 1995.....	236
Tabla 20 – Objetivos básicos de la Propuesta Alternativa de 1995 para Galicia.....	239
Tabla 21 – Actuaciones recogidas en el PDF de 1998 para la red interior gallega.....	246
Tabla 22 – Resumen de los convenios firmados en 1998.....	251
Tabla 23 – Actuaciones recogidas en el Convenio del 2000.....	260
Tabla 24 – Referencias al enlace entre Ourense y el Eje Atlántico.....	273
Tabla 25 – Principales hechos recogidos por el diario La Voz de Galicia en relación al debate del trazado de la alta velocidad en el 2002.....	276
Tabla 26 – Evolución del convenio Xunta – Renfe en el 2007.....	299
Tabla 27 – Notas de prensa de la Xunta en relación al Pacto do Obradoiro 2009.....	311
Tabla 28 – Compromisos en infraestructuras ferroviarias PSOE-BNG (2019).....	364
Tabla 29 – Titulares de las notas de prensa de la Xunta de Galicia después de la moción de censura en el Congreso de los Diputados (junio 2018).....	366
Tabla 30 – Evolución de los objetivos entre Galicia y Madrid en ferrocarril.....	381
Tabla 31 – Evolución de los tiempos comerciales desde Madrid hacia las principales ciudades de Galicia.....	382
Tabla 32 – Principales hitos en las relaciones por ferrocarril entre Madrid – Galicia durante la década de los 2010s.....	383

Tabla 33 – Evolución de los tiempos entre Galicia y Madrid desde el 2010.....	385
Tabla 34 – Tiempos comerciales entre Galicia y Madrid a partir del 2022.....	387
Tabla 35 – Número de servicios por sentido entre las principales ciudades de Galicia y Madrid a partir del 21 – 12 – 2021.....	389
Tabla 36 – Número de usuarios entre el 2015 y el 2019 en las nuevas estaciones periféricas del Eje Atlántico.....	425
Tabla 37– Evolución de los tiempos de recorrido en las principales relaciones urbanas.....	431

ÍNDICE

RESÚMENES.....	5
RÉSUMÉ.....	5
ABSTRACT.....	7
RESUMEN.....	9
RESUMO.....	11
 AGRADECIMIENTOS.....	 13
 REMERCIEMENTS.....	 15
 SUMARIO.....	 17
 CAPÍTULO 1 - INTRODUCCIÓN.....	 19
 CAPÍTULO 2 - OBJETIVOS E HIPÓTESIS.....	 23
 CAPÍTULO 3 - METODOLOGÍA.....	 27
 CAPÍTULO 4 – ANTECEDENTES, ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA.....	 39
 CAPÍTULO 5 – GALICIA, PERIFERIA DE LAS PRINCIPALES REDES DE TRANSPORTES.....	 55
5.1. Características generales y unidades territoriales.....	57
5.2. El medio físico y su relación con el ferrocarril de Galicia.....	60
5.3. Red urbana de Galicia y su relación con el ferrocarril.....	64
5.4. La Eurorregión Galicia - Norte de Portugal.....	74
 CAPÍTULO 6 - LOS SISTEMAS DE TRANSPORTES DE GALICIA.....	 79
6.1. Red Ferroviaria.....	80
6.1.1 Cobertura territorial de las líneas ferroviarias en Galicia. Espacios ganadores y perdedores.....	85
6.1.2. Servicios de pasajeros.....	90
6.1.2.1. Tiempos comerciales en las principales conexiones.....	101
6.1.2.2. Número de usuarios en las estaciones.....	104
6.1.3. Transporte de mercancías.....	110
6.2. La red viaria, ¿aliada o enemiga del ferrocarril?.....	115
6.3. Sistema aeroportuario. Descoordinación entre sí y potencial perjudicado.....	133
6.4. Red Portuaria, oportunidad para el tren de mercancías.....	138
 CAPÍTULO 7 - LOS PRINCIPALES ACTORES EN LA GOBERNANZA DE LOS TRANSPORTES EN GALICIA.....	 147
7.1. Identificación de los actores y su papel en la actualidad.....	149
7.2. Reparto de competencias ferroviarias entre la Administración Central y las CCAA.....	151

7.3. Las posibilidades de la Xunta de Galicia con el ferrocarril.....	166
7.3.1. Mantenimiento del status quo. Posición ajena al ferrocarril.....	166
7.3.2. Subvencionar Obligaciones de Servicio Público para aumentar frecuencias.....	174
7.3.3. Creación de un ente propio y construcción de infraestructuras ferroviarias.....	175
7.3.4. Acordar el traspaso de la totalidad o parte de la red ferroviaria gallega.....	176
7.3.5. Modificación del Estatuto de Autonomía de Galicia.....	178
7.3.6. Delegación de funciones desde el Gobierno Central.....	179
CAPÍTULO 8 - FUNDAMENTOS HISTÓRICOS DE LA RED ACTUAL DE GALICIA..	181
8.1. El inicio de la estructura radial ferroviaria en España.....	182
8.2. El tardío desarrollo del ferrocarril en Galicia.....	184
8.3. Siglo XIX, el inicio.....	186
8.3.1. Línea A Coruña-Lugo-Palencia.....	186
8.3.2. Línea Vigo-Ourense-Monforte.....	187
8.3.3. Santiago-Carril (Vilagarcía de Arousa).....	188
8.3.4. Redondela-Pontevedra-Carril.....	189
8.3.5. Proyectos que se plantearon durante el XIX.....	190
8.3.6. Conclusiones del Siglo XIX.....	192
8.4. Siglo XX.....	192
8.4.1. Ferrol-Betanzos.....	193
8.4.2. A Coruña-Ourense-Zamora.....	193
8.4.3. Ferrol - Ribadeo - Gijón.....	198
8.4.4. Ribadeo-Villaodrid (Lugo).....	199
8.4.5. La posible red de ferrocarriles secundarios en Galicia.....	199
8.4.6. Conclusiones de la primera mitad del siglo XX.....	204
CAPÍTULO 9 - ETAPA CONTEMPORÁNEA (1981-2021).....	209
9.1. I Etapa, 1981-1993. Dudas con el ferrocarril.....	210
9.1.1. Contrato Programa 1984 y el comienzo del desmantelamiento del ferrocarril convencional.....	213
9.1.2. El Plan de Transporte Ferroviario de 1987.....	215
9.1.3. Respuesta por parte de la Xunta de Galicia en 1989.....	224
9.2. II Etapa - La década de los 1990s. Alejamiento y aproximación entre la Xunta y la Administración Central.....	228
9.2.1. El PDI 1993-2007, una primera expansión de la alta velocidad.....	229
9.2.2. El cambio de posición de la Xunta de Galicia entre 1994 y el 2000. Del rechazo frontal a los acuerdos con el Ministerio.....	235
9.2.3. Los convenios Xunta-Ministerio de Fomento-RENFE.....	250
9.3. Etapa III - Inicio de la expansión generalizada de la Alta Velocidad en España.....	253
9.3.1. 2000-2004, II Gobierno de Aznar y un nuevo objetivo ferroviario.....	254
9.3.1.1. El nuevo convenio entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento.....	258
9.3.1.2 Plan Galicia 2003 (Hundimiento del Prestige).....	262
9.3.1.3. El debate de los nuevos accesos ferroviarios a Galicia desde la Meseta.....	265
9.3.1.4. La disputa por la conexión preferente entre el Eje Atlántico y Ourense.....	270
9.3.2.2. El nuevo documento estratégico, el PEIT 2005-2020.....	294

9.3.2.3. Principales medidas del Gobierno PSdG y BNG de la Xunta de Galicia (2005-2009) en relación al ferrocarril.....	298
9.3.2.4. 2008-2011. El inicio de la crisis económica.....	304
9.3.2.5. El I Gobierno Feijóo en la Xunta de Galicia (2009 - 2012).....	315
9.4. Etapa IV. 2012-Actualidad. La crisis económica y la llegada de la Alta Velocidad a Galicia.	327
9.4.1. La presidencia de Mariano Rajoy (2011-2018).....	329
9.4.1.1. Presentación de un nuevo marco estratégico, el PITVI.....	337
9.4.1.2. Plan de Racionalización Ferroviaria y sus consecuencias en Galicia.....	341
9.4.1.3. El cuestionamiento de la alta velocidad y el abandono del tren convencional..	346
9.4.1.4. La etapa de Ana Pastor como ministra de Fomento (2011 – 2015).....	355
9.4.1.5. Inestabilidad política en el Gobierno Central (2016-2018).....	361
9.4.2. El cambio en el Gobierno Central y nueva posición de la Xunta de Galicia.....	364
9.4.3. La <i>nueva normalidad</i> tras el Covid-19 y la finalización provisional de la LAV Madrid – Galicia.....	369
 CAPÍTULO 10 - PRINCIPALES CONSECUENCIAS DEL FERROCARRIL EN RELACIÓN A LA ORDENACIÓN TERRITORIAL EN LA ACTUALIDAD Y EN EL FUTURO.....	377
10.1. Conexión de Galicia con el exterior.....	378
10.1.1. Las relaciones con Madrid.....	380
10.1.2. La reivindicación de Vigo de una conexión directa con la Meseta.....	390
10.1.3. La relación ferroviaria Galicia – Portugal, ¿la culminación del Eje Atlántico?.....	404
10.2. Vertebración Interna de Galicia.....	411
10.2.1. Proceso de construcción de las dos líneas de alta velocidad en Galicia.....	412
10.2.3. Resto de la red ferroviaria de Galicia.....	427
10.2.4. Evolución de los tiempos comerciales.....	430
10.2.5. El impacto en el número de usuarios del ferrocarril.....	432
10.2.6. La ausencia de una gobernanza transversal y la infrautilización del ferrocarril.....	434
10.2.7. ¿Hacia una única ciudad con barrios distanciados?.....	438
10.3. Escala metropolitana. El ferrocarril en las dos Regiones Urbanas de Galicia.....	442
 CONCLUSIONES.....	453
 BIBLIOGRAFÍA.....	461
 LISTA DE ACRÓNIMOS Y/O SIGNOS.....	503
 ANEXOS.....	505
Anexo - 1. Entrevistas.....	505
Anexo 1.1. Entrevista con María José Caride Estevez - Conselleira de Política Territorial en la Xunta de Galicia 2005-2009 (21-02-2018, Vigo).....	505
Anexo 1.2. Entrevista con Ignacio Maestro Saavedra - Director Xeral de Mobilidade en la Xunta de Galicia (28-02-2018, Santiago de Compostela).....	513
Anexo 1.3. Entrevista con Celso Luis Delgado Arce - Diputado en el Congreso de los Diputados de Madrid por la provincia de Ourense desde el 2000 (PP) (25-11-2020, vía telefónica). Entrevista semi-estructurada.....	517

Anexo 1.4. Entrevista con Agustín Hernández Fernández de las Rojas - Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas en la Xunta de Galicia 2009-2014 (17-12-2020, vídeoconferencia). Entrevista semi-estructurada.....	523
Anexo 1.5. Entrevista con Ethel María Vázquez Mourelle Conselleira de Infraestruturas e Mobilidade en la Xunta de Galicia (28-12-2020, por escrito).....	531
Anexo – 2. Respuesta de Renfe.....	541
Anexo – 3. Líneas de la RFIG de Adif en Galicia.....	545
Anexo – 4. Rutas de autobuses de competencia autonómica recogidas en el PTPG.....	547
Anexo – 5. Plan Move 2009-2015. Horizonte 2020.....	549
Anexo - 6. Abandono del trazado del Eje Atlántico.....	551
Anexo – 7. PAET de Lalín.....	553
RÉSUMÉ DE LA THÈSE EN LANGUE FRANÇAISE.....	555
LISTA DE FIGURAS.....	603
LISTA DE TABLAS.....	607

