

# LA GESTIÓN DE LA RED VIARIA EN CIUDADES DE TAMAÑO MEDIO

Ignacio Pérez Pérez; [perez@iccp.udc.es](mailto:perez@iccp.udc.es)  
Universidade da Coruña. Escola Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos  
Área de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes  
15071 A Coruña, España

Santiago López Fontán  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

## PALABRAS CLAVE

Gestión del Tráfico, Comunidad Autónoma de Galicia, Transporte Público de Viajeros, Movilidad, Tráfico, Inversiones, Infraestructuras, Transporte Urbano, Territorio.

## 1 INTRODUCCIÓN

Las diferentes políticas de intervención sobre el medio urbano pasan indefectiblemente por la consideración del sistema de transporte en su conjunto tanto público como privado. Mientras que en la estructura de la movilidad global de las grandes ciudades juega un importante papel el transporte público, en las pequeñas y medianas ciudades dicha estructura de distribución de los viajeros entre los distintos medios se trastoca, cobrando especial importancia el transporte privado, frente a la limitada oferta de transporte público. Este predominio del transporte público en las grandes aglomeraciones poblacionales, frente al caso de las ciudades de mediano tamaño se explica sobre la base de varios factores, que se repasan de forma somera.

Por una parte, la escala que se logra en las grandes conurbaciones, tanto en población como en extensión, y sobre todo la concentración alcanzada en los centros urbanos de las grandes ciudades, permite la adopción de modos de transporte altamente competitivos, respecto a su capacidad, puntualidad y eficiencia, como el metro y el metro ligero. Por otra parte, la concentración de la demanda, y la del poder competencial que regula dicho sistema, en manos en un elevado porcentaje de un único ayuntamiento y de la correspondiente comunidad autónoma, permite la fácil creación de consorcios de transportes, que como Entes Gestores de todo el sistema de transportes, coordinan, y optimizan los recursos disponibles, sacándoles el máximo provecho, y generando una sinergia y un valor añadido por los factores de escala.

Por otro lado, y sumándose al anterior efecto de predominancia del transporte privado sobre el público en el esquema de la movilidad en las ciudades de tamaño medio, se focaliza en dichas poblaciones un nuevo efecto debido a la relativa dejadez en cuanto a la planificación del tránsito interno, y la accesibilidad global desde los ejes principales, tanto

autonómicos como estatales. En este sentido ciudades como Madrid y Barcelona aplican desde hace décadas sistemas expertos para el adecuado control de su red de acceso perimetral, así como para la coordinación de la red semafórica interna por zonas o cantones interdependientes. El efecto conjugado de este control informático permite sin duda mejoras significativas en cuanto a la gestión de la red, con una disminución en cuanto a demoras y un incremento en la capacidad de la red que puede rozar el 30% respecto de una situación de descoordinación y con un control exclusivamente local de los diferentes nudos.

Como efecto añadido que condiciona nuevamente el tránsito de este tipo de urbes se presenta el que, en general, no se desarrollan por parte de los organismos públicos implicados, las medidas necesarias para limitar el acceso del vehículo privado a los centros de las ciudades, ni se transforman y jerarquizan los ejes de forma que se creen y potencien recorridos exclusivamente peatonales y para el transporte público. En este sentido, este es un factor que se puede aplicar con generalidad a todas las ciudades de nuestro país, independientemente de su tamaño, que se explica a lo impopular de este tipo de medidas, y, que condiciona el que presenten nuestras ciudades un índice de utilización del transporte público de los más bajos de Europa.

De lo hasta ahora contemplado parece desprenderse el hecho de que la política de transportes sólo se desarrolla en las grandes conurbaciones, quedando las medianas poblaciones a su libre albedrío en cuanto a la racionalización del sistema de desplazamientos, sin afectarles la ausencia de un esquema de organización en torno al sistema de transporte. Sin duda esta afirmación se cuestiona enseguida, debido a varios factores, entre los que destaca ante todo una realidad palpable: la generalización de los atascos y del caos circulatorio en los centros urbanos de las ciudades de tamaño medio.

Sin embargo, los agentes públicos actúan o parecen actuar de una manera un poco inercial, en cuanto que para hacer frente a estos problemas de intensificación paulatina del tráfico en este tipo de urbes, responden desde una perspectiva de construcción de nuevas infraestructuras de acceso, que incrementan de nuevo el tráfico privado en el centro de las ciudades, y dificultan, si cabe en mayor medida, la adopción de soluciones sensatas, acentuando los problemas del tráfico, y desplazando las zonas residenciales a las periferias de las ciudades.

Lejos de gestionar la red se desprende que se efectúa en la mayoría de las ocasiones una planificada ampliación de la capacidad de los accesos a las ciudades, sin recaer que ello afecta sin duda a la limitada capacidad, no ampliable para el transporte privado, de los centros urbanos. Este continuo incremento y promoción del transporte privado genera un sesgo todavía mayor del esquema ideal de la movilidad, y condiciona la rentabilidad de los

posibles sistemas de transporte público combinado que pudieran resolver este tipo de problemas, desde una óptica totalmente diferente y eficiente en cuanto a tiempos de viaje, comodidad, y gasto energético.



Figura 1: Atasco en los accesos a Vigo (N-120)

## 2 ACTUACIONES DE MEJORA EN LOS ACCESOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES GALLEGAS

Como ejemplos de esta, en parte, errónea política de actuaciones (cabría hablar no de errónea dado que es necesaria, sino de insuficiente por no considerar otro tipo de actuaciones que primen el uso del transporte público; y por enfocarse exclusivamente en la accesibilidad desde el transporte privado), se pueden citar los casos de A Coruña y Vigo fundamentalmente; aunque con posterioridad se tratarán los casos de Santiago, Pontevedra y Ourense.

En los últimos años se ha desarrollado una mejora en los accesos de estas ciudades, con una perspectiva excesivamente orientada hacia el transporte privado. Además, las actuaciones programadas se apoyan en planeamientos previstos desde hace décadas, que difícilmente se adaptan a las necesidades actuales. Tanto en el caso de A Coruña como en el Vigo las actuaciones se resumen en la creación de una necesaria, sin duda

imprescindible, red arterial y de penetración. En A Coruña, con la mejora de los accesos desde la periferia urbana y las remodelaciones de los ejes de Alfonso Molina y As Xubias, y el planeamiento de nuevos ejes de penetración, desde el Aeropuerto y la N-6.



**Figura 2. Centro urbano de la ciudad de A Coruña, y su Puerto.**

El caso de Vigo se presenta en la actualidad un esquema viario bastante más complicado, caótico y carente de una mínima interconectividad. Las últimas actuaciones se centran en la conclusión de las conexiones con la autopista y el puerto (nudos de Isaac Peral, y acceso a Bouzas), las conexiones con el aeropuerto y la zona sur (tramo de autopista Rande-Puxeiros, autopista de Val Miñor) y el cierre del anillo perimetral con el proyecto del Segundo Cinturón, que lleva diez años sin concretarse.



**Figura 3. Túnel urbano de Beiramar en Vigo.**

También, en el caso de Santiago dichas actuaciones se han visto reflejadas tanto con la creación de un eje periférico de semi-circunvalación y penetración urbana como con el cierre del cinturón de la autopista. En este sentido y como simple anotación, en el nuevo eje de penetración urbana de Santiago, en los tramos que acceden al Ensanche de la ciudad se presentan intensidades medias diarias muy elevadas (con flujos horarios todavía de un mayor volumen relativo). En el eje de la Avenida de Lugo, con una sección 3+3 (2 carriles por sentido, y 1+1 para derivaciones, paradas autobuses y carriles de giro) se alcanzaban en 1998 los 20.500 vehículos/día, hasta los 26.531 vehículos/día del tramo de la calle Hórreo.



**Figura 4. Santiago, nuevos equipamientos y viario.**

Dichas actuaciones viarias, aunque todavía insuficientes, se consideran inadecuadas en el sentido de que en ninguna de las poblaciones señaladas se ha acompañado a las obras de las correspondientes medidas de articulación de un sistema de transporte público eficaz y coordinado. Ello ha originado un incremento de la problemática de la circulación en los centros de las ciudades, y ha agravado los temas relativos a la falta de aparcamiento y de la contaminación asociada al tráfico. Además, como efecto colateral, se fomenta un modelo expansivo del urbanismo, mediante la creación de barrios periféricos al acortarse, al menos temporalmente, los tiempos de recorrido desde los respectivos centros urbanos.

La completa dependencia de la movilidad respecto del tráfico privado se desprende de las encuestas realizadas en las estas ciudades. Por ejemplo, en el caso de Vigo de los 615.000 desplazamientos diarios (se contabilizan aquellos cuyos recorridos se realizan en diez o más minutos), un 40% se realiza en transporte privado, y un 42% con recorridos a pié, satisfaciendo el transporte público únicamente el 12% de los recorridos. Por otra parte,

gracias al tamaño de las poblaciones, se resuelve el déficit de servicios públicos mediante los recorridos a pié, lo cual aligera la sobrecarga sobre el transporte privado y sobre el sistema de infraestructuras que lo soportan. De este modo, se comprende la segregación entre el transporte público y privado, con una razón de 1 a 4.

En Santiago, por otro lado, sólo existen del orden de 1945 plazas de aparcamiento (año 1998) para rotación en aparcamientos públicos cubiertos, lo que provoca que gran parte del tráfico se justifique por la circulación originada por los que buscan dónde dejar sus vehículos (en la actualidad se están ejecutando dos nuevos aparcamientos en el núcleo central, en las calles de A Rosa, y Romero Donallo, así como se han licitado otras obras que permitirán aumentar en gran medida la oferta de plazas de aparcamiento público).

### **3 LA GESTIÓN INTERNA DEL TRÁFICO DENTRO DE LOS NÚCLEOS URBANOS. EL CONTROL Y GESTIÓN DEL TRÁFICO.**

La ineficacia de la gestión del tráfico ha sido parcialmente tratada por parte de los distintos organismos públicos, en el sentido de que desde finales de los ochenta y en la mayor parte de la década de los noventa, desde la administración central se puso en marcha un plan para creación de centros de tráfico en las principales ciudades gallegas, entre ellas: A Coruña, Santiago y Vigo. Las actuaciones se instrumentalizaron mediante convenios con las diferentes administraciones locales, en donde la administración central financiaba la implantación del sistema, y los ayuntamientos se comprometían, por un lado, a contratar el personal y, por el otro, a mantener las instalaciones.

Sin duda la experiencia acumulada en estos años ha sido positiva, aunque cabe reseñar que el mantenimiento realizado no es satisfactorio, en parte por lo exiguo de los presupuestos municipales dedicados a tal fin.

Los sistemas de control tanto de A Coruña, como de Santiago, y de Vigo, responden a unas características comunes. Se centralizan mediante un centro de mando en las respectivas casas consistoriales; para la toma de datos se dispone de la información proporcionada en espiras situadas en los principales cruces de la ciudad, y la visual de las cámaras de tráfico que también inspeccionan los principales nudos. El tráfico se modela por medios informáticos, y en función de los análisis efectuados, y de la experiencia acumulada, el sistema controla la coordinación de la red semafórica de los principales ejes de la ciudad.

A grandes rasgos para el control de tráfico en Santiago se disponen de los siguientes elementos: 21 reguladores para semáforos centralizados, 25 reguladores no centralizados, 23 semáforos con pulsador para peatones, 6 paneles informativos para las plazas de



muy acentuadamente, en parte debido a la falta de una política de fomento del transporte público sustitutivo ideal del ingente transporte privado.

#### **4 EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS, URBANO E INTERURBANO EN LOS PRINCIPALES NÚCLEOS DE POBLACIÓN DE GALICIA.**

En efecto, a pesar de contar con unas áreas metropolitanas de una considerable envergadura (con una población que supera las 300.000 almas), ninguna de las poblaciones citadas, ni A Coruña, ni Vigo dispone hasta el momento de un sistema de transporte público coordinado. Los intentos para la creación de sistemas coordinados de transporte no acaban de despegar debido, por un lado, a la existencia de un régimen competencial disperso entre diferentes organismos públicos y, por otro, a una legislación que en parte no propicia la coordinación entre ellos. La legislación aplicable se puede dividir según su procedencia, en parte estatal, regulada mediante la **LOTT**, y en parte autonómica regulada por la **LEY DE COORDINACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANOS E INTERURBANOS POR CARRETERA** (LG1996/233). Ambas leyes y sus respectivos reglamentos consagran la división existente entre el transporte público de viajeros urbano e interurbano, dejando el primero en mano de los ayuntamientos, y el segundo en manos de los organismos autonómicos, y articulando unas medidas de coordinación complicadas y puntuales que, en la práctica, son inservibles, en un ámbito tan complicado como el enmarcado dentro de las realidades territoriales que soportan ambas áreas metropolitanas (la de Vigo y la de A Coruña).

Se comprende, por tanto, que las concesiones que se desprenden de este régimen competencial no desarrollen todas las potencialidades del sistema, debido a su aislamiento, no solo tarifario sino también en la planificación de la oferta de los servicios de transporte. Por una parte, las empresas prestatarias del servicio urbano tienen que desarrollar sus recorridos exclusivamente en terreno clasificado como urbano, y su concesión depende de las respectivas autoridades municipales; mientras las que prestan servicios intermunicipales en las correspondientes áreas metropolitanas se aprueban mediante concesión puntual de la Xunta (autoridad autonómica), de forma aislada, y como mucho pueden realizar tres paradas en el centro de las ciudades a las que penetran, paradas que quedan prácticamente a la discrecionalidad de los ayuntamientos.



**Figura 6. Vista parcial de Vigo y su periferia. En primer término la zona de Bouzas.**

Al final el esquema de transporte público que se logra tiene un cierto grado de incongruencia; sirva de ejemplo el que dos de los tres aeropuertos gallegos, el de A Coruña y el de Santiago, no disponen de enlaces adecuados por autobús (léase urbanos o cuasi-urbanos) con los centros respectivos, dado que los servicios se realizan a espaldas del transporte urbano o cuasi-urbano. Dichos servicios de transporte estratégico quedan en manos de las empresas concesionarias interurbanas de las rutas que pasan por dichos equipamientos, con lo que la calidad del servicio se ve seriamente dañada o al menos comprometida (en el caso de Santiago por ejemplo, el servicio al Aeropuerto lo realiza la empresa concesionaria de los servicios entre Santiago y Lugo, y parte de los servicios se cubren con los autobuses que circulan en el corredor entre Santiago y Lugo).

Este esquema degenera en el caso de contemplar la accesibilidad del transporte público desde las poblaciones del extrarradio de las ciudades. En estas expediciones las empresas prestatarias, de concesión autonómica, solo pueden realizar un número reducido de paradas en los cascos urbanos a los que sirven. Por motivos históricos de sus respectivas concesiones, estas paradas están restringidas a que se localicen en determinados puntos del casco, o en su defecto, se ven abocadas al uso de las estaciones de autobuses de las ciudades, que, en la mayoría de los casos por estar en la periferia, no disponen de un número adecuado de líneas de transporte urbano que les den cobertura. Considérese como ejemplos el caso de Vigo, o el de Santiago (no así el de A Coruña, en

donde la estación se halla en una localización mucho más céntrica, y bien comunicada). El alejamiento de las paradas de los servicios interurbanos de centros intercambiadores respecto del transporte urbano, genera graves mermas en la calidad y atractivo de un servicio, que al final únicamente escogen los viajeros cautivos.

Esta desorganización que caracteriza el sistema de transporte público condiciona gravemente la accesibilidad de este tipo de transporte, desplazando e incentivando innecesariamente el uso del vehículo privado en los accesos a las ciudades. Esta falta de coordinación no sólo se manifiesta entre el extrarradio y el centro, si no que lo sufren también los usuarios del transporte urbano ya que en la mayoría de las ocasiones no disponen de posibilidades de transbordo.

En A Coruña la concesionaria del transporte urbano ha implantado en los últimos años un sistema automático de billetes (tarjetas inteligentes) que permite el transbordo, aunque limitado a dos viajes consecutivos, realizados en un intervalo de tiempo restringido, y con un sobrecargo en el billete sencillo. El mismo servicio aunque sin transbordos ha sido instalado en la empresa concesionaria del transporte urbano de Santiago.



**Figura 7. Transporte público en Santiago. El carril bus no se ha implantado en ninguna calle del casco urbano.**

Como resumen se proporcionan algunas cifras sobre el transporte público en Santiago (del orden de 96.000 habitantes de derecho, y 130.000 de hecho). En 1998 se recorrieron del orden de 2.377.398 km en 170.659 horas, por lo que la velocidad media comercial fue de 8 km/h. El número de viajeros total alcanzó los 6.063.935 pasajeros (46,6 viajes por habitante de derecho y año), por lo que la ocupación media rozó los 2,55 viajeros/km. El bono 10 representa más de la mitad de la facturación, siguiendo en orden de importancia el billete ordinario. El servicio se cubrió con un total de 51 unidades, que realizaban las

expediciones en 30 líneas. Los orígenes y destinos más repetidos fueron los localizados en los barrios del Ensanche (núcleo comercial de la ciudad) y el de Vista Alegre (núcleo residencial de viviendas públicas protegidas), seguidos de la Avenida de Lugo y Fontiñas (también barrios promovidos por el sector público, y con viviendas protegidas).



Figura 8. Tarjeta monedero del transporte urbano de A Coruña.

En Vigo, y en fechas muy recientes se ha anunciado una profunda remodelación de las líneas de transporte urbano, y la incorporación del monedero electrónico para el pago de los viajes, con la posibilidad de transbordos gratuitos en los 45 minutos posteriores al momento de expedición del primer billete. Además, el servicio de transporte de Vigo, y respecto al transporte urbano de A Coruña dispone de una ventaja comparativa, que es la implantación en fase de pruebas de un sistema de ayuda a la explotación, **SAE**, que informa a los viajeros de la situación de cada uno de los recorridos (aunque dicho sistema de explotación está a punto de implantarse tanto en Santiago como en A Coruña, en fase experimental).



Figura 9. Sistema de información al usuario en las paradas autobuses de Vigo.

Estos tímidos esfuerzos en donde está implicada una única empresa concesionaria, y en donde todas las competencias recaen en una sola administración, la municipal, no son suficientes para resolver la movilidad a escala municipal. Se comprende, pues, que sea

difícil la adopción de medidas genéricas tendentes a solucionar los problemas de movilidad a escala metropolitana, en donde se conjugan competencias y empresas concesionarias de muy distinto carácter y complejidad.

En otras ocasiones los esfuerzos realizados por determinadas empresas con objeto de mejorar los servicios de una zona determinada generan enfrentamientos entre las administraciones cuyas competencias se ven afectadas. En el caso de Santiago, debido a la dispersión poblacional (característica que por otra parte se puede extender a la mayor parte de Galicia), se presentan continuos enfrentamientos entre los servicios urbanos de la empresa concesionaria entre el centro y los distintos núcleos de población del rural; y las empresas concesionarias del servicio de transporte interurbano en distintos ejes, como el de la carretera de Santiago a Noia. De forma recíproca, la mejora de servicio que dicha empresa quiere facilitar a los ayuntamientos vecinos, el de Ames desde el núcleo residencial (ciudad-dormitorio) de Bertamiráns, roza con las inquietudes municipales de Santiago, en tanto que se impiden las paradas del servicio de cercanías en el centro de Santiago, y relegan a las mismas a localizaciones discutibles y de escaso atractivo, dificultando la accesibilidad del transporte y su atractivo para el usuario (y entrando en conflicto con la Dirección General de Transportes del Organismo Autónomo). En este sentido, muy recientemente el Tribunal Superior de Justicia de Galicia ha exigido al Ayuntamiento de Santiago la supresión de las líneas de transporte público de viajeros que realizaban su servicio en el rural del municipio.

La primacía de los recorridos en transporte privado frente a los realizados en medios públicos se manifiesta plenamente en ciudades como Pontevedra, capital de provincia, en donde a comienzos de año se han eliminado las dos únicas líneas de transporte urbano, por resultar deficitarias, a pesar de que tal, y como señala la ley, es preceptivo el servicio de este tipo de transporte en ciudades que superen los 50.000 habitantes, lo cual ocurre en este caso.

Ante este panorama, cabe reseñar algunas iniciativas que tímidamente intentan resolver y romper en parte, las dificultades que hasta el momento se han considerado, iniciativas como la que se gesta en el área de Vigo.

El vigor y desarrollo del área de Vigo precisa de soluciones urgentes, si cabe en mayor medida que otras ciudades, debido a la carestía de sus infraestructuras de transporte. Esta acuciante necesidad ha sido encauzada mediante la propuesta, ya iniciada por parte de los respectivos organismos municipales y autonómicos, de la creación de un área metropolitana (convenientemente regulada), que reúna las competencias dispersas respecto de las diferentes actividades que precisan de una mancomunización, entre ellas las relacionadas

con la coordinación del sistema de transportes. Dicha área metropolitana en caso de que finalmente fragüe, representaría la primera entidad oficial de este tipo en Galicia, y mediante una ley autonómica, agruparía entre sus competencias la de ordenación del sistema de transporte en todos los municipios que la conformen, tanto al nivel de transporte urbano como interurbano, lo que a la postre, permitiría la coordinación dinámica de un sistema extraordinariamente complejo.

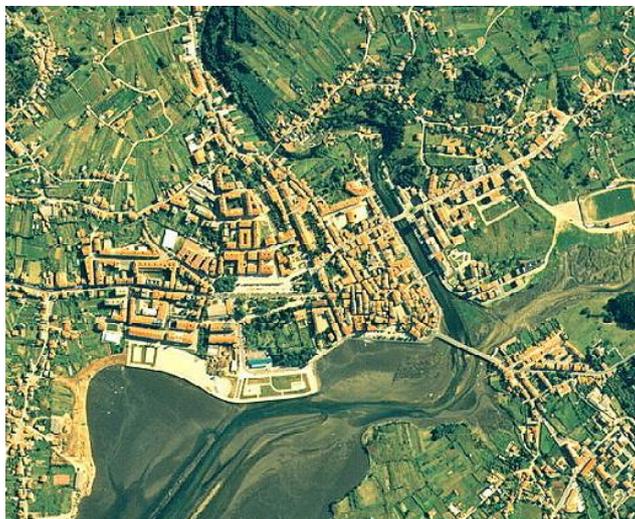
Respecto al transporte realizado en otros municipios de menor entidad (muy numerosos en Galicia, 32.000 entidades de población), se puede señalar que simplemente, salvo en los casos en que coincida con rutas interurbanas, no existe. Las excepciones que confirman dicha regla responden a iniciativas municipales peculiares e instructivas, arriesgadas al contemplarse con un amparo legislativo inadecuado. Como ejemplo de estas iniciativas se puede citar la que se desarrolla en el municipio de Allariz (del orden de 6000 habitantes), municipio en donde se ha creado una empresa municipal de transportes que presta sus servicios entre las parroquias del rural (agrupaciones territoriales de población típicamente gallegas, muy enraizadas en la estructura de la propiedad, y que agrupan a varios núcleos rurales o aldeas) y el núcleo central del ayuntamiento. Los servicios tienen el carácter de regulares, y con un mínimo de frecuencias se cubre prácticamente todo el municipio; prestando además servicios discrecionales principalmente escolares. Además por iniciativa municipal se desarrollan servicios rápidos entre Allariz y Ourense (20 km por la autovía A-52), intentando competir con el transporte privado, y en concreto, con los viajes que por motivos laborales se realizan a la capital de provincia. Aunque dichos servicios los realice la correspondiente empresa concesionaria de la línea o ruta interurbana, bajo competencia autonómica.

## **5 APUNTES SOBRE LA ACCESIBILIDAD DEL TERRITORIO, Y SU ESTRUCTURACIÓN.**

Con objeto de completar la visión general del esquema de la movilidad y del transporte en la comunidad, y como resumen de lo que debería tratarse de manera pausada, se efectúa un breve reconocimiento de la inversión en nuevas infraestructuras dentro de la comunidad autónoma.

El territorio gallego presenta como principal característica una grave dualidad, cuyo origen se debe principalmente a los movimientos migratorios que se producen dentro de la comunidad, en parte justificados por el traspaso del peso de la capacidad productiva desde el sector primario, al sector secundario y terciario. Por un lado, en gran parte de los municipios de las provincias del interior gallego, en Lugo y Ourense, se está consolidando

un preocupante proceso de descenso demográfico, que prácticamente está dejando desiertas extensas zonas del rural, quedando como auténticas islas pobladas, las capitales de dichas provincias.



**Figura 10. La villa de Noia. El sistema territorial en torno a las villas y focalizado en el viario.**

Por otro lado, la franja Atlántica, en las provincias de A Coruña y Pontevedra, ocurre el fenómeno inverso, con una ocupación e intensificación de los asentamientos dispersos, en lo que se convierte en una urbanización extensiva del campo, y de las pequeñas poblaciones, unido a un lento crecimiento de las principales ciudades.

En contraposición a esta estructura dispersa de los asentamientos se puede decir que la mayor parte de la inversión en materia de infraestructuras del transporte, recae en la creación de nuevo viario ligado al transporte privado de largo recorrido principalmente, proceso que sólo en los últimos tiempos parece trastocarse, para centrar un mayor esfuerzo en temas ferroviarios.

En este sentido, una gran parte de la inversión realizada se centra en el capítulo de construcción de las autovías de conexión con la meseta, completando los ejes radiales clásicos y dieciochescos, que desde Madrid se extienden hacia las principales ciudades del país, y configurando una red que se adapta a la relación centro-periferia dentro del país, pero que aporta poco a la relación intercomunitaria. Sin embargo, nuevamente lo disperso del modelo territorial gallego, muy distinto al castellano, y con núcleos de población diseminados y profusos, parece contraponerse a la adopción prioritaria de un tipo de inversiones que no tienen en cuenta la vertebración “local” del territorio, y los recorridos cortos entre los entes de población que conforman el mismo.

Además nuevamente, y con el reciente planteamiento de las futuras inversiones en temas ferroviarios, se incentivan las inversiones en alta velocidad (300 km/h) que están centradas en el corredor de conexión con Madrid. Sin embargo, cabe reseñar una serie de dificultades a este ambicioso esquema; por una parte la realidad topográfica gallega dificulta en extremo la adopción de velocidades comerciales como las barajadas; pero por otra parte la mayoría de los viajeros del ferrocarril gallego se concentra en el eje Atlántico, que supera el millón de viajeros anuales (en una comunidad que no alcanza los tres millones de almas), siendo minoría los que utilizan las conexiones con Madrid, en el orden de los cien y como mucho doscientos mil viajeros; es decir la relación entre los servicios regionales y de larga distancia es de 10 a 1. Es más, debido a lo disperso de la estructura de los asentamientos en Galicia (más de 30.000 entidades de población, la mitad de las existentes en España) parece más adecuado un tren de cercanías o un regional rápido, que un servicio de alta velocidad que precise de 20 km para alcanzar las velocidades de crucero óptimas.

Este esquema idílico planteado en cuanto a la red de alta velocidad gallega difícilmente se podrá financiar de una forma racional, y se contrapone en parte, con la cierta precariedad en la que se desenvuelve el servicio actual de FFCC regionales, en el que la velocidad media comercial de los servicios, como mucho en el mejor de los casos, y en los servicios rápidos que se prestan con los TRD (trenes regionales diesel) con paradas solo en las principales poblaciones (distanciadas no más de 71 kms), alcanzan los 70 km/h.

Lógicamente, la validez del modelo de inversiones en FFCC se deberá refrendar con la realidad de las disponibilidades presupuestarias, y de la situación financiera tanto pública como privada. Como ejemplo sirva el caso de la autopista del Atlántico, que siendo como es una infraestructura básica, que vértebra todo el corredor Atlántico de la comunidad, se encuentra hoy en día, a treinta años del comienzo de las obras, sin completar (sí bien parece que está en fase de finalización).

## **6 CONCLUSIONES**

Como resumen de lo contemplado en este trabajo se señalan los siguientes puntos:

- Se requiere de un enfoque conjunto para resolver el problema de tráfico en las ciudades de tamaño medio, que reúna tanto la planificación de la red viaria, como su gestión, como la interoperatividad entre los diferentes modos de transporte, y en concreto, se precisa de la oferta de un transporte público de calidad y coordinado, que se presente como revulsivo ante un tránsito privado que se practica en condiciones de colapso, y niveles de servicio pésimo de las vías colectoras de las poblaciones.

- Desde las administraciones públicas se ha realizado un esfuerzo ingente en materia de accesibilidad, en cuanto a la creación de nuevas infraestructuras de transporte, en concreto en materia de carreteras; y en la penetración a las principales ciudades.
- La preocupación por la gestión de los distintos modos de transporte es reducida, y existen deficiencias en cuanto a su interoperatividad.
- El crecimiento del tráfico privado se aborda desde una perspectiva exclusivamente de capacidad, sin casi gestión y sin plantear esquemas razonables y disuasorios que constituyan un transporte público de calidad.
- En el ámbito regional se presta poca atención a la especial idiosincrasia de la realidad territorial gallega, concentrando las inversiones en actuaciones que no resuelven satisfactoriamente la movilidad a escala regional; y en ausencia de una planificación racional de la interoperatividad entre los distintos modos de transporte.

## **7 BIBLIOGRAFÍA**

- Anuario Estadístico del Concello de Santiago, 2000
- Plan Director de Tráfico del Concello de Vigo, 1996
- Plan de Aforos, CPTOPV, 1997
- Plan de Aforos, CPTOPV, 1998
- Plan de Aforos, CPTOPV, 1999
- PXOU, de Santiago de Compostela, Concello de Santiago 1989