

MARTES, 2 de octubre de 2007

Asfalto inevitable

ROSA ANEIROS | 2 OCT 2007

Archivado en: [Accidentes tráfico](#) [Accidentes](#) [Tráfico](#) [Transporte](#) [Sucesos](#)

La mirada por el retrovisor nos devuelve la imagen de los muertos que hemos dejado sobre el asfalto este verano. El crecimiento vertiginoso de víctimas de tráfico no debería extrañarnos si contemplamos el aumento del parque móvil. Mi tío abuelo iba a tomar su café al bar todas las mañanas. Le reñíamos porque caminaba por el centro de la carretera y jamás se apartaba cuando venía un coche. Y decía: "¡Que se aparten eles que eu son un vello!" Entonces, allí no había aceras. Claro que hoy tampoco, y el número de vehículos se ha multiplicado tanto como su cilindrada, con el consiguiente riesgo para los peatones. Nuestro crecimiento no ha sido proporcional al de las infraestructuras, y las carreteras remendadas no valen para soportar miles de coches al día.

Frente a la explosión de vehículos privados, la lentitud en la implantación de planes de transportes metropolitanos, la impuntualidad o la falta de conexiones y frecuencias provocan que el transporte público no sea una alternativa viable. Tampoco se ha fomentado lo suficiente el uso de las bicicletas que ya inundan las ciudades europeas y reducen la contaminación. Es la pescadilla que se muerde la cola.

No hay viajeros porque no hay transportes suficientes. No hay servicios suficientes porque no hay pasajeros. Así nos va. El sistema de transporte público en Galicia no admite otro calificativo que tercermundista. Pongamos algún ejemplo. Ferrol permanece cautiva de la AP9. No existe ninguna alternativa para los trabajadores que se desplazan a Coruña. El último transporte público desde Vigo hasta Santiago sale a las 21:40 horas. No llega a Compostela hasta la medianoche. Para ir a Lugo en autobús desde Santiago, el recorrido -poco más de cien kilómetros- no dura menos de dos horas. En esa misma línea suben los usuarios del aeropuerto de Lavacolla. Algunos tardan menos en llegar a Madrid, Barcelona, Londres o París que los pasajeros a sus destinos en la provincia de Lugo. Hablamos de las principales ciudades, ya no digamos lugares como Cangas, Cedeira, Verín o Mondoñedo. El viaje incluiría horas de espera para llegar a destiempo.

Llenamos la boca para hablar del AVE, de la necesaria conexión con la meseta y nos olvidamos de cómo llegar a Vigo desde Lugo (tres horas en autobús). Ningún trabajador puede plantearse seriamente vivir en una ciudad e ir a trabajar a otra en bus o tren apelando a un ahorro de tiempo y dinero o al compromiso ecológico. Por eso, entre otras muchas razones, no descienden los muertos en carretera. Porque mientras el vehículo privado y las carreteras secundarias demenciales sigan siendo la única alternativa de transporte siempre aumentará el riesgo sobre el asfalto. Y los que tenemos caparazón de carne y hueso siempre perdemos en la lucha contra la maquinaria, que se ha convertido en nuestra necesidad y amenaza.

Es el precio a pagar por alcanzar el progreso, ese lugar al que deberíamos poder llegar en transporte público y sostenible y no sólo mediante previo permiso de gasolineras, índices de contaminación, parquímetros y Audasa.