

## ***A mobilidade no Val de Miñor medio século despois do suborno co que rematou o cambio de tranvías por buses***

---

**DAVID REINERO**

### **RESUMO**

*En pleno proceso de reestruturación global por parte da Xunta, obrigada polo Tribunal Supremo, das concesións de transporte público interurbano por estrada, o artigo analiza como se produciu en 1968 en Vigo e o Val de Miñor a substitución dos tranvías por autobuses e como se está a xestionar o novo cambio de modelo. Tamén se analiza a relación dos modos de transporte coas infraestruturas físicas que estes empregan e como as decisións políticas que se poidan tomar nun eido repercuten no outro.*

### **ABSTRACT**

*The process of global reorganization implemented by the Xunta in the system of public transport, following directions from the Supreme Court, is studied in the essay, that analyses the substitution of trams with buses between Vigo and Val Miñor in 1968 and gives a view on how the issue is being dealt with now. The article offers an analysis of the means of transport and the infrastructures, as well as of the political decisions that may affect them.*

*En que momento se fodeu a mobilidade no Val de Miñor?*

Si, este é outro artigo máis no que se lembra que o Val de Miñor tivo tranvías que comunicaron os tres concellos entre si e con Vigo. Pero non, este non é o típico artigo que se limite, ao xeito das *Memorias de África* de Karen Blixen e o seu “Eu tiña unha granxa en África”, a lembrar nun estilo morriñento que o Val de Miñor tiña tranvías. Máis ben é un artigo que, ao xeito do Vargas Llosa de *Conversación en la Catedral* e a súa pregunta “¿en que momento se había jodido el Perú?”, intenta pescudar cando se fodeu a mobilidade no Val de Miñor. Non vaia ser que no futuro pensen que ese momento foi 2019.

Posiblemente hai varios momentos clave, pero un deles é sen dúbida a desaparición dos tranvías hai medio século, en 1968, ao tempo en que Vargas Llosa se facía a súa pregunta, nunhas circunstancias de reformulación xeral do sistema de transporte público similares ás que se están a vivir na actualidade, co longo proceso de reestruturación das liñas de autobús e as súas concesións que está a desenvolver a Xunta en toda Galicia. Unha posta a cero do transporte público interurbano que no Val de Miñor pode ser unha oportunidade ou converterse noutro 68 que dentro duns anos nos faga arrepentir de, como nas revoltas do maio francés, non levantar as lastras da rúa para ver se debaixo delas había ou non area de praia. Lembremos na primeira parte deste artigo o que pasou en 1968 antes meternos na segunda parte coa actual situación da mobilidade no Val de Miñor.

## O CAMBIO DE TRANVÍAS POR BUSES E A CONDENA POR SUBORNO

O que pasou en 1968 foi que o Concello de Vigo decidiu que o transporte público urbano debía deixar de ser o “anacrónico” tranvía que durante o anterior medio século viñera prestando servizo tanto na cidade como cara ao Val de Miñor e que o “moderno” era o autobús, en palabras do daquela alcalde Rafael Portanet, no cargo por designación do réxime entre 1964 e 1970. A supresión da rede viguesa de tranvías levou con ela a do Val de Miñor nunha substitución do tren eléctrico polos motores diésel que vista con ollos da humanidade do século XXI que está a sufrir xa o cambio climático aseméllase máis a un tiro nun pé que a un paso adiante dese pé cara á “modernidade” que gababa Portanet.

A ollos da xustiza de hai medio século o que houbo foi outra cousa: un proceso no que a “integridade” de parte dos concelleiros vigueses que o impulsaron quedou cuestionada por un suborno final por parte de Vitrasa, a empresa que se fixera coa nova concesión en substitución dos tranvías.

Segundo o relato que fixo o Tribunal Supremo na súa sentenza condenatoria do 5 de maio de 1972, recuperada do arquivo xudicial por Praza.gal<sup>1</sup> no 50 aniversario da desaparición dos tranvías, os feitos remontanse ao 22 de novembro de 1967, cando o Pleno do Concello de Vigo aprobou as bases do concurso para adxudicar “o servizo de transporte urbano colectivo mediante autobuses e microbuses dentro do casco urbano da cidade; presentándose en tempo hábil oito proposicións”. Nese concurso, a propia Corporación municipal viguesa reservábase a capacidade de adxudicar

puntos que se sumasen á valoración técnica das ofertas, para o que se celebrou un Pleno o 16 de maio de 1968 que acordou adxudicar o servizo a Vitrasa. A estrea dos autobuses pensouse para o outono, “pero o señor Alcalde de Vigo urxiu o acto de inauguración do servizo, polo que houbo de ser anticipado ao 28 de agosto, celebrándose, entre outros actos, un banquete ao que concorreron máis de 300 comensais”, relata a sentenza do Supremo.

Para esas celebracións, di o alto tribunal, o conselleiro delegado de Vitrasa, Juan Gonzalo Álvarez Arrojo, que seguiría a medrar no sector do transporte por estrada nos anos posteriores, tiña previsto “regalar uns obxectos conmemorativos de tal efeméride, a cuxo fin se puxo en contacto cos xoieiros Hernández Hermanos, cos que tratou da confección dunhas placas, bandexas ou cousas similares, con elementos figurativos alusivos ao acto”. Pero ante o adiamento da estrea do servizo decidido por Portanet o responsable de Vitrasa “decidiu transformar os obxectos alusivos en pequenos obsequios ás señoras das personalidades participantes no acto inaugural, a cuxo fin adquiriu na xoiería Hernández Hermanos nos días 23 e 26 de agosto diversas xoias por valor de 169.700 pesetas, que en parte foron repartidas entre os concelleiros procesados nos días inmediatos á inauguración e xunto coa invitación á súa asistencia”. Segundo continúa o relato dos feitos da sentenza do Supremo, varios concelleiros “chegaron a consultar co señor Alcalde” a procedencia de aceptar os regalos, “quen sen tomar decisión algunha manifestoulles que na súa opinión o asunto carecía de importancia”. Os regalos, segundo a sentenza, oscilaron entre un colar de perlas cultivadas de 17.500 pesetas ata unha pulseira de ouro de 5.750 pesetas.

A Audiencia Provincial de Pontevedra xulgou o caso nunha vista oral celebrada o 30 de outubro de 1970 co seu daquela presidente, Mariano Rajoy Sobredo, pai do despois presidente Mariano Rajoy Brey, á fronte do tribunal e actuando como fiscal Cándido Conde-Pumpido Ferreiro, pai de quen logo sería fiscal xeral do Estado entre 2004 e 2012. A Audiencia de Pontevedra deu por probados os anteriores feitos, pero na sentenza que pronunciou catro días despois, o 3 de novembro, considerou que non eran constitutivos de delito. Entre outras cousas, os acusados argumentaran que recibiran os regalos despois da adxudicación, que máis tarde votaran en contra de pretensións da empresa ou que o importe das xoias non era tan alto en comparación cos ingresos que xa tiñan. A Fiscalía recorreu a súa absolución e dous anos máis tarde, en sentenza do 5 de maio de 1972, o Tribunal Supremo si considerou que se producira un delito de suborno.

Para revogar a sentenza previa, o Supremo tivo en conta o tipo de regalos recibidos e que estes se fixeran por seren os agasallados cargos públicos, “pois evidentemente de non ser os procesados concelleiros naquela ocasión do Concello de Vigo nada percibirían”. O Supremo tamén lembraba que non constaba que “persoas distintas dos procesados” percibisen tamén regalos no marco da inauguración do servizo de buses e salientaba “o propio monto dos respectivos regalos, que lonxe de ser iguais, como adoita ser norma cando se trata de puros recordos conmemorativos, están coidadosamente seleccionados cualitativa e cuantitativamente segundo o receptor, o que xa acredita a intención que guiaba ao facelo”. Os dez condenados polo Supremo, entre os que non estivo o alcalde Portanet, foron suspendidos para ostentar cargo público durante dous anos, multados con cinco mil pesetas cada un e tiveron que entregar as xoias para que fosen poxadas por Facenda.

O Supremo non di na súa sentenza que os tranvías desaparecesen porque Vitrasa subornase os concelleiros vigueses, o que podería poñer en cuestión a continuidade da nova concesión dos autobuses (outras firmas intentaron sen éxito que a xustiza tamén revogase a adxudicación e ningún responsable da empresa foi condenado). O que di o alto tribunal é que o feito de que posteriormente os concelleiros aceptasen os regalos da empresa constitúe un suborno pasivo que ataca contra o “halo de integridade e respecto necesarios para non despertar receos e suspicacias” na actuación dos administradores públicos que viñan de impulsar todo aquel proceso de substitución de tranvías por buses.

Haberá quen se pregunte que ten que ver o que pasou cos tranvías hai 50 anos coa mobilidade actual do Val de Miñor. Por unha banda, nunca está de máis lembrar circunstancias que rodearon o gran cambio na mobilidade no Val de Miñor do último século que non adoitan aparecer nos habituais artigos de lembranza morriñenta dos tranvías, que en ocasións parece que marcharan por gusto propio, porque xa lles tocaba morrer, e non froito de decisións políticas. E non, os tranvías marcharon porque responsables políticos decidiron *revolucionar* o sistema de transporte. Salvando as distancias coa diferenza do modo de transporte, as mudanzas no sistema de liñas e paradas que se está a xestar na actualidade podería derivar nunha revolución similar (ou así o queren vender igualmente algúns responsables políticos) ao cambio que supuxo a desaparición daquelas liñas de tranvía.

## AS CONCESIÓNS DOS BUSES

Tras a desaparición da rede de tranvías viguesa e con ela a do Val de Miñor, comezou un progresivo aumento dos servizos de transporte por estrada que anteriormente eran prestados en boa parte de xeito informal, case á demanda. Así como Vitrasa quedou coa concesión do transporte urbano vigués, as liñas interurbanas acabarían sendo xestionadas fundamentalmente polas empresas ATSA e Melytour, a primeira no eixo de comunicación máis costeiro entre Vigo e Baiona e a segunda polo eixo máis interior entre Vigo e Gondomar.

As liñas e paradas de bus foron crescendo ou desaparecendo nas últimas décadas, no Val de Miñor como no resto de Galicia, en función de cambios puntuais de oferta ou demanda pero sen unha planificación xeral que é a que agora quere facer a Xunta no marco da reestruturación global do sistema galego de transporte público interurbano por estrada que se propón ter rematada ao longo de 2020. Unha reformulación que á súa vez vén obrigada por outra sentenza do Tribunal Supremo que en 2016 anulou a decisión do Goberno galego de prorrogar a finais de 2009 as daquela xa obsoletas concesións para evitar a gran reformulación do sistema á que rematou véndose abocada pola xustiza. Isto é, a Xunta está a facer agora obrigada o que non quixo facer en 2009.

Ao remate deste artigo o Goberno galego aínda non tiña pechado o mapa definitivo do novo sistema de transporte no Val de Miñor e en xeral ao sur da cidade de Vigo, polo que os números e datos que se ofrecen a continuación, tirados da exposición pública realizada no verán de 2019<sup>2</sup> dos anteproxectos de transporte, deben ser vistos non como un feito definitivo para un caso concreto senón máis como una visión global

de por onde virán os grandes cambios do novo sistema de buses para reflexionar sobre a mobilidade no Val de Miñor.

De entrada, a Xunta propón para as novas concesións unha duración de 10 anos prorrogables. Unha das principais novidades do novo modelo, en menor medida no Val de Miñor que noutras zonas de Galicia con menos rapazada, e polo tanto con máis prazas dispoñibles nese tipo de buses, será a integración de liñas de transporte escolar co transporte aberto ao público en xeral, reservando para o alumnado unhas 1.800 prazas, concentradas especialmente en Baiona e Gondomar. Ese transporte escolar compartido mellorará en xeral a conexión das parroquias interiores, pero iso si, só en horarios e días lectivos.

No borrador do novo proxecto de transporte exposto ao público no verán de 2019 a Xunta tamén fixou os prezos do billete sinxelo (cun novo sistema de cobro por zonas entre as que se viaxe e non por paradas concretas percorridas como anteriormente) duns 2 euros para as viaxes de Baiona e Gondomar a Vigo, e de 1,50 euros de Nigrán á cidade. Tamén 1,50 euros custarán as viaxes entre os tres concellos da comarca. Eses prezos veríanse reducidos a 1,80 e 1,35 euros respectivamente pagando os billetes coa tarxeta do transporte metropolitano de Galicia, a través da que se aplican outros descontos para determinados colectivos.

Pero a principal preocupación dos usuarios son as paradas, as rutas e os horarios concretos que dean servizo ou non ás necesidades de cadaquén. Sobre a mesa a Xunta tiña desde hai anos diversas reclamacións, probablemente a máis antiga a dos veciños de Gondomar, atrapados entre as dúas concesións existentes de ATSA e Melytour que imposibilitaban viaxar do centro da vila ao centro da cidade. Era un dos mellores exemplos de toda Galicia da evolución irracional das concesións de transporte: a empresa que pode chegar ao centro de Vigo non pode facelo ao centro de Gondomar, e á inversa. Xunto con esa histórica eiva, nos últimos anos foron xurdindo novas necesidades, como a de poder acceder ao novo hospital Álvaro Cunqueiro ou facilitar as conexións directas dos tres concellos co campus universitario das Lagoas-Marcosende.

O novo sistema atende en maior ou menor medida esas e outras reclamacións. Haberá liñas ao campus e o Álvaro Cunqueiro que, saíndo da Guarda, pasen polos centros de Baiona e Nigrán, igual que outra o fará por Gondomar. A parada actual na metade da Gran Vía de Vigo, empregada pola poboación da comarca cuxo hospital de referencia é Povisa, achegárase, segundo os mapas expostos ao público, uns 500 metros cara a ese centro sanitario, reducindo así os desprazamentos a pé. Tamén haberá novos percorridos polo interior do Val de Miñor. Pero o número de servizos e horarios xa foron considerados insuficientes por usuarios e concellos.

As protestas veciñais, a presión política ou mesmo os intereses das empresas aspirantes aos novos servizos (e os seus recursos xudiciais) poderían variar o esquema. Pero de entrada a Xunta xa obviou no seu borrador o polígono de Porto do Molle, para o que, malia o seu progresivo, constante e futuro aumento de actividade tanto industrial como comercial e de servizos, non preveu ningunha parada, remitíndose ás previamente existentes no seu perímetro como a de Ureca na PO-552 ou outras en Camos. Para ese espazo empresarios do Val de Miñor lanzaron unha proposta de concentrar nel as liñas de autobús da comarca e desde alí empregar lanzadeiras aos destinos alleos aos tres concellos. A idea, grazas á acumulación de pasaxeiros, podería facilitar

que se aumentase o número de servizos a determinados lugares aos que a Xunta prevé menos buses, pero a cambio de que os usuarios tivesen que realizar máis transbordos, o que podería acabar repercutindo nos tempos e prezos das viaxes.

Outra das novidades da reorganización do transporte público por estrada que impulsa o Goberno galego é a posibilidade de que os concellos poidan propoñer as súas propias liñas de transporte intramunicipal. Pero o temor ao custo para as arcas locais duns servizos que se temen deficitarios (como todo servizo público, por outra banda) fai que os responsables políticos municipais de todas as cores, como na maior parte de Galicia, opten por centrar a súa iniciativa en reclamar melloras nas liñas da Xunta afastándose eles mesmos do debate sobre a mobilidade nos seus concellos.

En xeral, e á espera da súa concreción final, o novo sistema de autobuses non semella que vaia dar lugar a unha revolución no transporte público do Val de Miñor tan grande, nin para o bo nin para o malo, como supuxo a desaparición dos tranvías hai medio século. Ademais, por moi ben que resulte a reestruturación das liñas de transporte interurbano, o novo sistema quedará coxo mentes o Concello de Vigo siga a obstaculizar a integración desas liñas co transporte urbano a través dun mesmo sistema de pago, coordinación de horarios e paradas.

## AS ESTRADAS QUE HAI E AS QUE VIRÁN

Sen coordinación co transporte urbano vigués, sen ter en conta o novo foco de atracción que xa é Porto do Molle e sen grandes cambios na concepción xeral das liñas preexistentes, o novo plan de transporte da Xunta tampouco ten en conta a interacción das liñas de bus coas infraestruturas que estas empregan.

En ocasións esquecemos, ao apelar á sostibilidade do ferrocarril eléctrico (ou daquel tranvía de hai medio século) fronte ao *contaminante* autobús, que os trens ou tranvías empregan a súa propia plataforma exclusiva, as vías, que non pode empregar ningún outro medio de transporte, o que tamén consume recursos, territorio nese caso. Dito doutro xeito: cabería hoxe novamente un tranvía no Val de Miñor?

Pola contra, os autobuses, ou minibuses, que tamén poden ser eléctricos, e que en todo caso contaminan menos por usuario que un vehículo particular, comparten co resto de automóviles unha mesma plataforma, as estradas, das que temos xa unha ampla rede cuxa sostibilidade ambiental mellorará a medida que avance a electrificación de todo tipo de vehículos.

Pero o novo plan de buses non contempla de xeito expreso a posibilidade de que se constrúan novas infraestruturas polas que se poderían trazar novas liñas de transporte público. Nin que infraestruturas xa existentes poidan ver modificada a súa funcionalidade para ampliar ou restrinxir o tipo de vehículos que as empregan, ou os seus accesos e conexións. A cuestión é relevante no caso do Val de Miñor porque, máis alá de que un ou outro concello decida peonalizar unha rúa ou camiño pola que antes pasaba un bus, ou reducir carrís para facilitar sendas peonís ou de bicicletas, sobre a mesa está desde hai anos a posibilidade de mudar a empregabilidade da Autoestrada do Val de Miñor (AG-57) ou de articular mellor os tres concellos da comarca cunha nova vía de comunicación, a denominada Rolda interior continuidade da planificada

para Vigo. Iso sen entrar en que o crecemento urbanístico dos tres concellos podería provocar a apertura doutras novas rúas, estradas ou espazos urbanizados que poderían verse beneficiados do transporte público.

## A INFRAUTILIZADA AG-57

Comezando pola infrautilizada AG-57, nada prevé o novo plan de transporte sobre posibles novos accesos á autoestrada. Máis alá da case utópica petición de gratuidade dunha infraestrutura cuxa concesión remata en 2045, a administración si ten nas súas mans acordar coa concesionaria a creación de novos enlaces ou bonificacións para mellorar a utilidade para o Val de Miñor dunha vía moi pouco empregada. O novo sistema de autobuses non pasa de propoñer que, fronte ás liñas que viñan operando ata agora que só utilizaban as estradas convencionais, algún dos novos servizos de bus de Baiona e Nigrán ao campus universitario ou o Álvaro Cunqueiro empreguen en parte a autoestrada. Se no futuro esta ten novas conexións que poidan ser empregadas para novos desprazamentos, nada se prevé ao respecto.

A realidade é que actualmente as estradas convencionais do Val de Miñor están ao borde do colapso en verán mentres que a AG-57 está infrautilizada. Así o reflicten as cifras oficiais da Xunta<sup>3</sup>, que ano tras ano veñen ofrecendo crecementos de tráfico nas principais estradas convencionais da comarca moi superiores aos da autoestrada.

Uns datos para comparar: En toda Galicia hai apenas unha ducia de estradas autonómicas convencionais que presenten intensidades medias diarias (IMD) de tráfico superiores aos 15.000 vehículos. Delas, dúas son as dúas principais vías de articulación do Val de Miñor, a PO-552 coñecida como estrada vella Vigo-Baiona e a PO-340 que conecta A Ramallosa con Gondomar. E en verán a ese listado súmase a PO-325 ou estrada pola vía.

A situación na autoestrada é a inversa. A súa intensidade de tráfico en 2018, último dato feito público pola Xunta, no seu punto con máis tráfico, no treito máis próximo a Vigo, entre Vincios e a circunvalación da cidade, era de 11.592 vehículos diarios, cifra por baixo dos 11.615 vehículos rexistrados hai unha década, en 2009, o que reflicte que aínda agora se están a recuperar os niveis previos á crise económica. Como comparación, a AP-9 presenta unhas cifras medias de tráfico de 25.000 vehículos ao día, que se disparan a máis de 50.000 na ponte de Rande. E a outra autovía de titularidade autonómica da área metropolitana, a do Morrazo, ten unha IMD de 16.000 vehículos. Analizando polo miúdo as cifras do tráfico da AG-57, en agosto o tráfico acada un pico de 17.000 vehículos ao día, pero en inverno non pasa de 9.000. Isto é, en verán a autoestrada presenta un tráfico inferior ao que teñen en inverno as principais estradas convencionais da comarca.

Pero eses son os datos da AG-57 en Vincios. No outro punto no que a Xunta mide periodicamente o tráfico, no ramal de saída a Sabarís, a autoestrada foi usada en 2018 por unha media de apenas 2.793 vehículos diarios, cun pico de 5.300 usuarios en agosto e menos de 2.000 en inverno, e cunha lixeira baixada nas cifras totais a respecto de 2017 tras anos previos de modestos incrementos.

Nos últimos anos a Xunta vén implantando diversas medidas para intentar incentivar un maior uso da AG-57, pero sen que ningunha delas tivese ata agora un resultado

tal que se evidenciase nunha mellora palpable da situación de colapso das estradas convencionais. Hai máis dunha década o bipartito de PSdeG e BNG decidiu habilitar a posibilidade de que os enlaces do Val de Miñor inicialmente pensados só para a comunicación da comarca con Vigo servisen tamén para desprazamentos entre os tres concellos. A medida que permite especialmente evitar os atascos que se producen en verán na rotonda da Ramallosa non se reflectiu nun incremento substancial do tráfico.

Tampouco se notou un aumento do tráfico pola seguinte decisión da Xunta, xa co PP, de rebaixar a peaxe un 25%<sup>4</sup> á viaxe de retorno dos vehículos que realicen un itinerario de ida e volta en xornadas laborables pagando con telepeaxe. O desconto chega ao 50% na mesma viaxe de retorno a partir do segundo itinerario de ida e volta no mesmo día laborable.

A terceira decisión, na mesma liña que a anterior, comezou a aplicarse o 1 de outubro de 2019. A Xunta decidiu rebaixar tamén a peaxe un 50% aos usuarios que empreguen a AG-57 entre as 12 da noite e as 6 da madrugada, medida pensada orixinalmente noutras autoestradas para desviar ás horas nocturnas parte do tráfico de mercadorías que habitualmente colapsa esas vías durante o día. A súa aplicación á AG-57 non semella que vaia ter un grande impacto<sup>5</sup> á vista de que segundo as propias cifras oficiais da Xunta nesas seis horas en 2018 empregaron a autoestrada unha media de apenas 296 vehículos ao día. Isto é, ese tipo de redución da peaxe beneficiaría apenas o 2,5% dos usuarios totais da AG-57 en calquera momento. Pero para poder acceder a ese desconto hai que contar ademais con telepeaxe, cuxa implantación en Galicia se calcula na metade dos usuarios das autoestradas, polo que a rebaixa pode que non chegue nin a 150 usuarios ao día, pouco máis do 1% do tráfico total. A medida tampouco suporá un grande alivio para un tráfico pesado que na AG-57 non pasa do 4,5% do total, fronte ao 6,8% de media das estradas galegas.

Ante esta situación, unha das opcións que se podería estudar é a de construír novos enlaces na AG-57 que axuden a retirar vehículos das conxestionadas estradas convencionais e dar máis utilidade á autoestrada. Os accesos e saídas nas vías de altas prestacións teñen condicionada a distancia entre eles tanto por cuestións de seguridade como de operatividade da vía. As aceleracións e deceleracións que requiren as saídas ou entradas supoñen un problema para o resto de vehículos que circulan polas autoestradas a máis velocidade, pero é un problema que se reduce notablemente en vías con tan pouco tráfico como a AG-57. De momento o plan de urbanismo de Baiona, o único concello que conta con ese documento actualizado, xa prevé un novo enlace á altura da Percebelleira, intermedio entre a saída de Sabarís e o remate final da autoestrada en Baredo que podería contribuír a axilizar o tráfico no núcleo urbano. Pero non hai prazo para a súa execución. Tamén existe outro enlace xa construído pero pechado sen uso nin conexión coas estradas da contorna entre Camos e Chandebrito.

## A ROLDA PERIURBANA E O IMPARABLE CRECEMENTO URBANÍSTICO

Sobre a cuestión da Rolda periurbana xa se afondou nesta mesma Revista de Estudos Miñoráns en 2013<sup>6</sup> co gallo da inminencia da construción do polígono de Porto do Molle. Pero non está de máis lembrar aquí algunha daquelas ideas. A vía, de alta



capacidade (que non de altas prestacións, para iso xa está a autovía), foi pensada como unha avenida urbana que articule os camiños e construcións abertos e levantados nas últimas décadas sen ningún tipo de planificación no interior do Val de Miñor e que van seguir proliferando haxa ou non infraestruturas adecuadas para darlles servizo. Contemplada nos plans da propia Xunta, non acaba de concretarse no planeamento urbanístico dos concellos miñoráns, con sucesivos gobernos locais temerosos da protesta social que xeran as expropiacións.

A súa concreción material aínda está lonxe de ser unha realidade. Tampouco é unha necesidade inmediata. Pero a responsabilidade cara ao futuro obriga a comezar a estudar o seu trazado e integralo nos plans de urbanismo municipais para que, cando sexa que se constrúa, resulte o mellor posible ambiental e socialmente. Porque o crecemento urbanístico no interior do Val de Miñor vai seguir producíndose, haxa ou non infraestruturas axeitadas. Canto mellor será que unha gran avenida urbana ordene, a un e outro lado dela, as novas construcións a que estas se espallen de xeito desordenado e consumindo solo por todo o termo municipal.

Iso debiera ser a Rolda, unha nova estrada que ao tempo se integre o mellor posible no territorio e contribúa a ordenar, co reparto de cargas e aproveitamentos, os crecementos urbanísticos espontáneos que hai anos se están a producir no interior dos concellos miñoráns sen poder ser cualificados en ningún momento como asentamentos tradicionais. Unha vía que contribúa a ordenar o urbanismo caótico do que xa non é rural e tampouco consegue ser urbano. Máis tarde ou máis cedo un ou varios dos concellos do Val de Miñor terá unha nova estrada con esas características. Pero o novo plan de buses da Xunta non contempla que poida ser empregada polas novas concesións de transporte público.

## A MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA

Malia que a orixe deste artigo é a reformulación das liñas de transporte público lanzada pola Xunta, o seu efecto no Val de Miñor e a súa interacción coas vías para automóviles polas que circulan eses vehículos colectivos, non está de máis dedicar tamén un último apartado para a mobilidade peonil e ciclista. O plan de transporte da Xunta non contempla nin analiza ningunha interacción entre ela e o transporte público, o que non debiera estrañar á vista de que a Xunta carece dunha planificación global da mobilidade peonil nas súas propias estradas, como tampouco a teñen os concellos. Si, cada certo tempo se executa unha senda peonil, ciclista ou compartida ao longo dunha estrada autonómica, e o Goberno galego preséntaa como parte do seu *plan* de sendas peonís para toda Galicia. Pero as características dispares de cada caso, a falta de conexión co resto da rede e a ausencia dunha previsión de futuro que permita a concellos, particulares e mesmo empresas afectadas ou prexudicadas prever que configuración pode chegar a ter unha estrada ou senda nuns anos evidencia a falta de planificación a nivel autonómico.

A recentemente construída senda ao longo da PO-340 entre a Ramallosa e Gondomar, na que non se tivo en conta o traslado dos servizos afectados e cunhas características distintas e difícil conexión tanto coa mobilidade peonil e ciclista entre A Ramallosa e Baiona como entre A Ramallosa e Nigrán, é un dos mellores exemplos

de falta de planificación. Vendo o deseño dese tipo de vías nos últimos anos no Val de Miñor, calquera podería pensar que as súas sinuosas delimitacións, con anchos en función do espazo xa dispoñible, obedecen ao medo das administracións a expropiar terreos privados.

Mentres, os concellos insisten en pensar as infraestruturas peonís con pavimentos de lousas de maior ou menor tamaño. As de pedra, material señorial, caro, semellan adecuadas sen dúbida para os cascos históricos das nosa vilas. Pero as lousas levantan, móvense, rómpense, saen caras. Evidencian a súa ineficiencia a medida que se abandona a contorna urbana e se adentran na interurbana.

Se no 1968 no que comezabamos este artigo se apelaba nas revoltas de París a levantar as lousas para sacar á luz a suposta area de praia que habería baixo delas, hoxe a frase non ten tanto sentido naquela cidade. Boa parte das beirarrúas da capital francesa son de asfalto, pavimento máis barato, uniforme, accesible e sinxelo de reparar. Estaríamos dispostos a unha revolución mental que podería ser máis grande que a do 68 como para non considerar “cutre” o primeiro político local que propoñía beirarrúas de asfalto en vez de lousas? En cantas cousas poderíamos gastar o aforrado?

O repaso feito neste artigo a algunhas das principais decisións desde aquel afastado 1968 en materia de mobilidade no Val de Miñor, sen ánimo de ser exhaustivo, pretende ofrecer uns cantos datos e cifras para reflexionar sobre a falta de planificación no tempo por parte das sucesivas autoridades con competencias na materia. Unha situación que podería levar a que dentro duns anos haxa aínda máis dúbidas sobre a resposta á pregunta coa que se iniciaba este texto. En que momento se fodeu a mobilidade no Val de Miñor?

#### NOTAS

- 1 <https://praza.gal/politica/50-anos-do-cambio-de-tranvias-por-buses-en-vigo-cun-suborno-e-con-rajoy-e-conde-pumpido-como-xuiz-e-fiscal>
- 2 [https://infraestruturasemobilidade.xunta.gal/seccion-tema/c/CIV\\_Transporte\\_de\\_viaxeiros?content=Direccion\\_Xeral\\_Mobilidade/Transporte\\_publico\\_Galicia/seccion.html&std=Anteprojectos\\_explotacion\\_Xullo\\_2019.html](https://infraestruturasemobilidade.xunta.gal/seccion-tema/c/CIV_Transporte_de_viaxeiros?content=Direccion_Xeral_Mobilidade/Transporte_publico_Galicia/seccion.html&std=Anteprojectos_explotacion_Xullo_2019.html)
- 3 [https://infraestruturasemobilidade.xunta.gal/seccion-organizacion/c/CIV\\_Axencia\\_Galega\\_de\\_Infraestruturas?content=Direccion\\_Xeral\\_Infraestruturas/Plan\\_aforos/seccion.html&std=plan-aforos.html](https://infraestruturasemobilidade.xunta.gal/seccion-organizacion/c/CIV_Axencia_Galega_de_Infraestruturas?content=Direccion_Xeral_Infraestruturas/Plan_aforos/seccion.html&std=plan-aforos.html)
- 4 <https://www.autoestradas.com/la-autopista/tarifas-y-descuentos/>
- 5 <https://praza.gal/politica/a-rebaixa-de-peaxes-nas-duas-autoestradas-autonomicas-beneficia-a-menos-do-2-dos-usuarios>
- 6 Reinero, D. *Porto do Molle como Imán: das corredoiras á mobilidade sostible*, Revista de Estudos Miñoráns, número 10/11, 2013.