


A política viaria e ferroviaria da Xunta de Galiza (2005-2022): moito ruído e pouca mobilidade


Mateo Varela Cornado

Université de Toulouse Jean Jaurès
mateo.varela-cornado@univ-tlse2.fr

 <https://orcid.org/0000-0003-4533-7224>

Miguel Pazos Otón

Universidade de Santiago de Compostela
miguel.pazos.oton@usc.es

 <https://orcid.org/0000-0003-3253-6654>

Resumo

A partir do ano 2005, detéctase en Galiza un progresivo interese pola mobilidade por parte da administración autonómica galega, competente en materia de transportes. De feito, en 2009 créase unha Dirección Xeral de Mobilidade no organigrama do goberno galego. Pretendemos determinar se estas transformacións implicaron un cambio de paradigma no sentido teórico esperábel, que se revisa no apartado conceptual correspondente. A principal conclusión da análise realizada mediante técnicas de investigación cualitativas é que existe unha continuidade coas políticas de grandes infraestruturas previas a 2005. A Xunta de Galiza teimou entre 2005 e 2022 na planificación e implantación de infraestruturas viarias de alta capacidade. Porén, desvinculouse do desenvolvemento do tren de alta velocidade por parte do goberno español, malia a relevancia que este presenta na articulación do territorio galego, e renunciou á implantación de servizos ferroviarios de proximidade.

Palabras chave: políticas, ordenación do territorio, mobilidade, transportes, Xunta de Galiza.

Resum: *La política viària i ferroviària de la Xunta de Galicia (2005-2022): molta mobilitat per no res*

A partir de l'any 2005, es detecta a Galícia un progressiu interès per la mobilitat per part de l'administració autonòmica gallega, competent en matèria de transports. De fet, el 2009 es crea una Direcció General de Mobilitat a l'organigrama del govern gallec. Pretenem determinar si aquestes transformacions han implicat un canvi de paradigma

en el sentit teòric esperable, que es revisa a l'apartat teòric corresponent. La principal conclusió de l'anàlisi realitzada mitjançant tècniques de recerca qualitatives és que existeix una continuïtat amb les polítiques de grans infraestructures prèvies al 2005. La Xunta de Galícia ha insistit entre 2005 i 2022 en la planificació i implantació d'infraestructures viàries d'alta capacitat. Tanmateix, s'ha desvinculat del desenvolupament del tren d'alta velocitat per part del govern espanyol, malgrat la rellevància que presenta a l'articulació del territori gallec, i ha renunciat a la implantació de serveis ferroviaris de rodalia.

Paraules clau: polítiques, ordenació del territori, mobilitat, transports, Xunta de Galícia.

Resumen: *La política viaria y ferroviaria de la Xunta de Galicia (2005-2022): mucho ruido y poca movilidad*

A partir del año 2005, se detecta en Galicia un progresivo interés por la movilidad por parte de la administración autonómica gallega, competente en materia de transportes. De hecho, en 2009 se crea una Dirección General de Movilidad en el organigrama del gobierno gallego. Pretendemos determinar si estas transformaciones han implicado un cambio de paradigma en el sentido teórico esperable, que se revisa en el apartado conceptual correspondiente. La principal conclusión del análisis realizado mediante técnicas de investigación cualitativas es que existe una continuidad con las políticas de grandes infraestructuras previas a 2005. La Xunta de Galicia ha insistido entre 2005 y 2022 en la planificación e implantación de infraestructuras viarias de alta capacidad. Sin embargo, se ha desvinculado del desarrollo del tren de alta velocidad por parte del gobierno español, a pesar de la relevancia que este presenta en la articulación del territorio gallego, y ha renunciado a la implantación de servicios ferroviarios de cercanías.

Palabras clave: políticas, ordenación del territorio, movilidad, transportes, Xunta de Galicia.

Abstract: *Road and Railway Policy of the Galician Government (2005-2022): Much Ado About Mobility*

From 2005, we progressively notice an interest in mobility in Galicia by the Galician devolved government, responsible for the field of transport. In fact, in 2009 a Directorate-General on Mobility was created in the organisation chart of the Galician government. We here aim to determine if these changes have implied a paradigm shift in the expected theoretical sense, which is reviewed in the conceptual section of this paper. The main conclusion of the analysis carried out using qualitative research techniques is that post-2005 policies show strong continuity with those prior to 2005 based on high-capacity infrastructure development. Between 2005 and 2022, the Galician government has kept the focus on planning and implementing high-capacity road infrastructures. However, the Galician government has disassociated itself from the development of the high-speed train by the Spanish government, despite the relevance that this network has for the purposes of structuring Galicia. Besides, the Galician government has renounced the implementation of commuter rail services.

Keywords: policies, spatial planning, mobility, transport, Galician government.

1. Introducción

En xuño de 2005 en Galiza comezou un período singular en relación con toda a historia autonómica anterior e posterior, a causa da maioría parlamentaria de esquerdas daquela VII lexislatura (2005-2009), unha cor política diferente á gobernante no resto delas. Estivo caracterizada, entre outros aspectos, por un intenso debate ao redor da temática territorial (Paül e Pazos-Otón, 2009). Entón a mobilidade comezou a ir emerxendo paseniño nos discursos políticos e, de feito, no programa asinado para a constitución do goberno de coalición (PSdeG-PSOE e BNG, 2005, p. 41), comprometéase a creación de dous núcleos de “cercanías”¹ para as “áreas metropolitanas de Ferrol-Coruña e de Pontevedra-Vigo”, así nomeadas, que, xa se pode dicir de entrada, nunca viron a luz. Asemade, o plan de estradas presentado en 2008, coa lexislatura xa avanzada, contiña frecuentemente a palabra “mobilidade” (Xunta de Galicia, 2008a), tal e como se analizará máis adiante.

Aínda de forma máis significativa, en 2009, coa recuperación da Xunta polo partido que a gobernara con anterioridade a 2005, tomouse a decisión de cambiar a denominación da Dirección Xeral de Transportes, así chamada desde os anos 1980, pola de Mobilidade.² Todo parecería estar indicando, así pois, que mobilidade deveu un aspecto esencial do goberno galego na segunda metade dos anos 2000 e, con máis énfase, na década de 2010. Situados neste punto, o obxectivo deste artigo consiste en elucidar que natureza tivo a emerxencia deste concepto na Galiza autonómica, isto é, se respondeu a un cambio de paradigma –tal e como indica a teoría a tal efecto que revisaremos neste traballo– ou non tivo tal profundidade.

Galiza exerce a súa autonomía desde comezos dos anos 1980 e, en teoría, é competente en materia de transportes. O Estatuto de Autonomía de 1981 recolle esta capacidade de desenvolvemento, ao referirse á competencia exclusiva en vías férreas e estradas “non incorporadas á rede do Estado, con itinerarios que se desenvolvan integramente no territorio da Comunidade Autónoma”.³ Polo tanto, resulta pertinente levar a cabo unha análise e avaliación sobre o papel da administración autonómica como responsábel destas políticas para un período temporal dado. Unha cuestión preliminar a ter en conta é que o obxecto de estudo deste artigo se refire tanto ás políticas viarias como ás ferroviarias. Porén, no caso dos camiños de ferro, malia estaren recollidos na normativa estatutaria xa nomeada, a Xunta de Galiza non dispuxo dunha

1. *Cercanías* non é aceptada como palabra galega pola Academia Galega. No entanto, aparece frecuentemente en documentos oficiais. Neste traballo, referirémonos a servizos de proximidade ferroviaria, a non ser que se trate dunha cita literal.

2. “Decreto 276/2009, do 7 de maio, polo que se nomea director xeral de Mobilidade a Miguel Rodríguez Bugarín”. *Diario Oficial de Galicia*, núm. 89, p. 8505.

3. Art. 27.8 da “Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, de Estatuto de Autonomía para Galicia”. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 101, pp. 8997-9003.

vontade activa para que se levase a cabo a súa transferencia, tanto dos medios persoais como orzamentarias. De feito, a diferenza do transporte por estrada, traspasado en 1988,⁴ o ferroviario non está estritamente transferido.

Tómase o ano 2005 como inicio desta contribución porque o cambio de goberno operado permitía albiscar unha modificación de calado da axenda política nesta e noutras materias. Deste xeito, a investigación realizada abrangue o mandato de dous presidentes autonómicos, Emilio Pérez Touriño (do Partido dos Socialistas de Galicia, PSdeG-PSOE) e Alberto Núñez Feijóo (do Partido Popular, PP). Mentres que o primeiro encabezou un goberno de coalición entre o seu partido e o Bloque Nacionalista Galego (BNG), o segundo fíxoo cun executivo monocor durante catro lexislaturas (2009-2022). Neste período estudado sucedéronse un total de seis responsábeis en materia de transporte e mobilidade. Deles, dous corresponden co primeiro goberno citado, nun contexto aínda encadrado na Dirección Xeral de Transportes. Os catro restantes, xa nomeados como directores xerais de mobilidade, pertencen aos sucesivos gobernos do PP.

O presente artigo comeza cun percorrido polos conceptos de *transporte e mobilidade*, que son os construtos teóricos chave desta achega. Deseguido, especificase a metodoloxía seguida. O núcleo desta contribución consiste na revisión sistemática das políticas en materia viaria e ferroviaria da Xunta desde 2005 até 2020, dividida en dous subapartados relativos a cada unha das presidencias devanditas, sucesivamente. O traballo conclúe formulando un apartado final no que se contrasta o acontecido en Galiza neste período coa distinción entre transporte e mobilidade, da que, en aparencia, Galiza debeu participar a partir da segunda metade da década de 2000.

2. Do transporte á mobilidade: unha revisión conceptual⁵

Desde o punto de vista etimolóxico, *transporte* quere dicir literalmente “levar máis lonxe”: a súa orixe está na lingua latina e provén de PORTE (‘levar’) e TRANS (‘alén’) (Blánquez-Fraile, 1961). Na meirande parte das linguas románicas, a palabra non experimenta variación algunha. Tamén é moi semellante en linguas non neolatinas como o inglés ou o alemán. O feito de “levar algo máis lonxe” debe relacionarse coa acción de desprazar ou cambiar algo de lugar, ou ben de se mover unha persoa. Na actualidade, *transporte* emprégase cun significado moi vencellado á loxística, de tal xeito que fai referencia a un obxecto que é trasladado desde un lugar onde se atopa a outro diferente, cun papel

4. “Real Decreto 1551/1988, de 23 de diciembre, de traspaso a la Comunidad Autónoma de Galicia de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y cable”. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 311, pp. 36350-36355.

5. Este apartado bebe en boa medida da recompilación efectuada no ensaio sobre mobilidade de Pazos-Otón (2022).

pasivo do propio obxecto. De igual xeito, *transporte* asóciase inevitabelmente cun sector económico de grande importancia no funcionamento da economía actual, golpeado no momento presente por unha crise enerxética moi importante (Turiel, 2020).

A forte asociación entre transporte e economía non é en absoluto nova. Os economistas clásicos, entre os que destaca David Ricardo, propuxeron modelos económicos nos que se lle daba ao transporte un papel de máxima importancia (King, 2013). Pola súa banda, no seu famoso modelo, Von Thünen defendeu que era preciso minimizar os custos de transporte para maximizar a eficiencia (Chorley e Haggett, 1967). Nun contexto decimonónico, os excesivos custos de transporte podían estragar calquera empresa comercial, polo que cumpría procurar a localización espacial máis axeitada, preto das fontes de materias primas, mais tamén dos mercados.

A evolución posterior das análises do transporte insistiu na súa relación coa economía. Desde a Revolución Industrial, caracterizada por un desenvolvemento acelerado do transporte e a asunción xeneralizada da ecuación “canto máis rápido e máis lonxe se chegue, mellor”, optimizando sempre os custos para facer eses desprazamentos máis baratos. Porén, paseniño foi aparecendo un pensamento crítico ao respecto. Entre os economistas espaciais e os especialistas en ciencia rexional comezou a abrirse aos poucos camiño a idea de que o transporte é unha condición necesaria, mais non suficiente, para o desenvolvemento económico dun territorio (Merlin, 1992; Offner, 1993; De Palma *et al.*, 2011). Así, a asunción de que a construción dunha autovía ou dunha liña de alta velocidade permite que un territorio despegue economicamente é un lugar común moi prodigado, nomeadamente nos eidos político e xornalístico, mais cun respaldo científico escaso.

Fronte ao concepto de *transporte*, nas últimas décadas o de *mobilidade* acadou cada vez máis importancia. Foi precisamente a crise do petróleo de 1973 a que puxo en cuestión a sustentabilidade do sistema de transporte baseado en combustíbeis fósiles e evidenciou, en fin, a necesidade dun cambio de mentalidade (Mason, 2019). Un dos territorios nos que se produciu este tránsito foi nos Países Baixos, onde a cidadanía se mobilizou claramente a prol da recuperación de espazos para o gozo das persoas. O modelo de cidade baseado no coche particular fora demasiado lonxe. Bloques enteiros de edificios foran derrubados para dar lugar a aparcamentos. As cidades foran parceladas internamente e divididas en sectores debido ao trazado das estradas urbanas. O papel do espazo público como lugar de encontro perdérase porque o coche tendía a monopolizar todo (Alpkokin, 2012). Amais, os Países Baixos eran totalmente dependentes das importacións de cru e, polo tanto, as autoridades fixeron un chamamento activo á poboación para que cambiase o seu modo de vida. En paralelo, empezaron a implantar unha política distinta, pois era preciso un esforzo xeral para fuxir do transporte contaminante. A solución foi utilizar medios de transporte non mecánicos, dinamizar a mobilidade peonil e promover o uso

a grande escala da bicicleta. A cidadanía respondeu ben, consciente tamén de que así se reduciría o elevado número de accidentes de tráfico que provocaban cada vez máis mortos en accidentes (Janssen, 2020).

Aos poucos, outros países foron sumándose a esta transformación. Así, en boa parte de Europa Occidental, o cambio de paradigma implicou un xiro copernicano polo que a planificación dos transportes urbanos se foi centrando progresivamente máis na xente, e menos nos vehículos privados. É neste momento cando comezou a utilizarse a palabra *mobilidade*, en detrimento de *transporte* (Pazos-Otón, 2022). A mobilidade alude á capacidade de desprazamento das persoas e á importancia dos seus factores xeográficos, sociais, persoais e mesmo psicolóxicos. Pódese deste xeito avanzar cara a unha mobilidade sustentábel, planificándoa en función dos territorios e das sociedades que os habitan (Miralles-Guasch, 2013).

Ao longo da década de 1980, o uso da palabra *mobilidade* medrou. Non foi só unha posición estética, senón un cuestionamento de raíz do modelo de desenvolvemento anterior. A construción de cada vez máis infraestruturas viarias non alivia atascos nin beneficia o conxunto da sociedade; pola contra, ten efectos nocivos sobre o medio ambiente e a equidade social (Miralles-Guasch e Cebollada-Frontera, 2003). A necesidade de prestar atención aos aspectos “brandos” do transporte foi claramente gañando terreo. Fronte ao *hardware* de transporte (autoestradas, terminais, grandes cifras económicas), cobrou importancia o *software* de mobilidade: variábeis persoais, horarios, coordinación, información, concienciación, gobernanza, etc. Así, comezou a falarse de modos de transporte suaves e sustentábeis, de calmar o tráfico urbano para acadar unha cidade máis habitábel, de traslado modal do coche a outros modos, etc. Esta toma de consciencia da necesidade dun cambio de modelo veu da man do aumento da percepción do problema do cambio climático (Banister, 2011).

A principios do século XXI, un grupo de sociólogos anglosaxóns, liderado por John Urry, formulou a idea de que o papel central que xoga a mobilidade na nosa sociedade resulta chave para explicar moitos procesos que xa non se poden comprender de forma estática. Por iso axiña comezouse a falar dun “novo paradigma de mobilidade” (Sheller e Urry, 2006). Aínda que o transporte fora patrimonio de enxeñeiros e economistas, agora sociólogos, xeógrafos, psicólogos, historiadores e outros científicos sociais investigan o papel que xoga a mobilidade na reconfiguración de sociedades e territorios. Como indica acertadamente Urry (2016), o xiro da mobilidade –*mobility turn* en inglés– implica asumir que a mobilidade é un compoñente esencial e central de carácter transversal na metodoloxía das Ciencias Sociais. Deste xeito, foise alén da idea tradicional de mobilidade en Ciencias Sociais, asociada por exemplo á noción de “mobilidade social” (o proceso polo cal un individuo mellora a súa situación económica e a súa posición social no sistema de “clases”), e agora xa resulta innegábel que mobilidade implica desprazamentos no territorio e presenta consecuencias sociais e territoriais notábeis (Adey, 2017).

As novas tecnoloxías tamén contribúen a acelerar este proceso. Aínda que en parte reducen a mobilidade e as reunións físicas, por outra banda xestionan de forma máis eficaz os medios de transporte e aumentan a sociabilidade (laboral e persoal), o que implica a xeración de novas necesidades de encontros presenciais. Como indican Elliott e Urry (2010), o incremento da relación virtual entre as persoas non implica unha redución da mobilidade física. No entanto, ao incrementárense e fortalecérense as relacións preexistentes, xérase unha maior demanda de mobilidade física. A explicación é dobre. En primeiro lugar, a pesar do incremento da interacción virtual, seguen existindo e sendo fundamentais os encontros cara a cara. Por outra banda, a facilidade e a graitude de establecer fluxos virtuais multiplica asemade as nosas redes de contactos por traballo, lecer e outros motivos que finalmente terminan sempre desembocando nalgún tipo de mobilidade física.

3. Aspectos metodolóxicos da investigación realizada

A metodoloxía empregada nesta investigación combina as fontes primarias e secundarias na procura dunha achega o máis abrangente posíbel ao tema de análise. Tanto nunhas como nas outras o enfoque adoptado é esencialmente cualitativo, nos xeitos en que exporá a continuación.

Con respecto ás fontes primarias, o método empregado foi a entrevista cualitativa semiestruturada, de acordo con Valentine (1997). Partiuse en primeiro lugar da necesidade e conveniencia de conseguir testemuñas directas a persoas que tiveron e teñen responsabilidades directas na xestión do transporte e a mobilidade en Galiza. Neste senso, cómpre destacar a realización de entrevistas aos tres conselleiros responsábeis da política de transporte e mobilidade desde 2005. Igualmente, a dous dos seis directores xerais de mobilidade deste período (ver Táboa 1). Do mesmo xeito, tamén se tivo en conta a participación dos voceiros de diferentes plataformas sociais a favor do ferrocarril.

As entrevistas semiestruturadas foron gravadas sempre que os entrevistados deron o seu consentimento, que foi case maioritario, e posteriormente transcritas para a súa análise. Nos casos onde non foi posíbel gravar, tomáronse notas escritas. Con posterioridade, empregouse un método de análise de materiais cualitativos, asignando códigos aos eixos temáticos tratados polos entrevistados (Crang, 2005). Esta codificación posibilitou a análise e o tratamento da información.

No que fai ás fontes secundarias, empregáronse diferentes documentos de planificación territorial e sectorial, entre os que cómpre sinalar os da Táboa 2. Ademais, foron analizados os diarios de sesións do Congreso dos Deputa-

Táboa 1. Entrevistas semiestruturadas realizadas

Persoa entrevistada	Cargo	Data
María José Caride Estévez	Conselleira de Política Territorial (2005-2009)	21/02/2018
Ignacio Maestro Saavedra	Director Xeral de Mobilidade (2017-...)	28/02/2018
Miguel Domingo Rodríguez Bugarín	Director Xeral de Mobilidade (2009-2013)	06/03/2018
Portavoz	Plataforma <i>Lugo...non perdas o tren</i>	04/11/2020
Voceiro	Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas	10/11/2020
Agustín Hernández Fernández de Rojas	Conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas (2009-2014)	17/12/2020
Voceiro	Plataforma pola defensa do ferrocarril Ferrol-Ribadeo	27/12/2020
Ethel María Vázquez Mourelle	Conselleira de Infraestruturas e Mobilidade (2014-...)	28/12/2020
Voceiro	Plataforma <i>Neste tren cabemos todxs</i> (Monforte)	28/12/2020

Fonte: Elaboración propia

dos en Madrid e do Parlamento de Galiza en Santiago de Compostela.⁶ Estes segundos documentos constitúen unha fonte moi relevante para o estudo da gobernanza das políticas de transporte e mobilidade, ao reflectiren os puntos de vista dos diferentes grupos parlamentarios. Este corpus tamén foi traballado mediante os procedementos de Crang (2005). Finalmente, ao longo de toda a investigación foi preciso recorrer á consulta do *Boletín Oficial del Estado* (BOE) e do *Diario Oficial de Galicia* (DOG), tanto buscando disposicións específicas como mediante os motores de procura.

4. A política viaria e ferroviaria da Xunta entre 2005 e 2022

4.1. O goberno bipartito (2005-2009)

Ao noso entender, a mudanza do goberno autonómico despois das eleccións ao Parlamento de Galiza no ano 2005 non supuxo unha ruptura coas políticas de transporte imperantes durante os longos mandatos de Manuel Fraga (1990-2005), malia as previsións do programa do goberno de PSdeG-PSOE e BNG (2005), xa mencionadas. De feito, se cadra pola boa situación económica naquel momento, non se produciu un cuestionamento frontal das medidas aprobadas

6. Dispoñíbeis, respectivamente, en www.congreso.es e www.parlamentodegalicia.gal

Táboa 2. Documentos de planificación analizados

Denominación	Administración	Período arelado de vixencia	Data de aprobación
<i>Plan Estratégico de Infra-estructuras y Transportes</i> [PEIT]	Gobierno de España	2005-2020	2005
<i>Plan Integral de Transportes de Galicia</i> [PITGAL]	Xunta de Galiza	—	Non aprobado
<i>Plan Director de Estradas de Galicia</i>	Xunta de Galiza	2008-2020	Non aprobado
<i>Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica</i> (MOVE)	Xunta de Galiza	2009-2015	2010
<i>Directrices de Ordenación Territorial</i> [DOT]	Xunta de Galiza	—	2008 (inicial), 2011
<i>Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda</i> [PITVI]	Gobierno de España	2012-2024	2012
<i>Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia</i>	Xunta de Galiza	—	2013
<i>Plan de Transporte Público de Galicia</i>	Xunta de Galiza	—	2018

Fonte: Elaboración propia

anteriormente, tanto na última legislatura do PP (2001-2005) como as anunciadas polo goberno central no chamado “Plan Galicia” de 2003.⁷

Unha boa mostra da continuidade na aposta pola rede viaria son as novas autovías que se inauguraron durante esta legislatura 2005-2009, previstas en documentos precedentes tales como Xunta de Galicia (2003). Porén, o contexto destas é algo diferente. En efecto, en parte procedeuse á reforma de antigas “vías rápidas” que entraran en servizo durante a década dos 1990 (Pazos-Otón, 2009), converténdooas en autovías. É o caso das do Barbanza (AG-11) e do Salnés (AG-41).⁸ En ambas as dúas infraestruturas, os altos índices de intensidade media rexistrados, así como o incremento de accidentes mortais, obrigaron a actuar nas súas características técnicas orixinais co fin de mellorar a súa seguridade.

7. O chamado “Plan Galicia” confeccionouse apresuradamente tras o desastre socioeconómico provocado polo petroleiro Prestige en novembro de 2002 e, ao noso entender, culmina a tendencia das décadas precedentes da Galiza autonómica de expansión considerábel da infraestrutura viaria e ferroviaria (Pazos-Otón, 2009). De acordo cunha das publicacións publicitarias naquela altura da Xunta de Galicia (2003, p. 28) a intención literal era “leva[r] as infraestruturas a unha época dourada”, coa construción de liñas de tren de alta velocidade no eixo atlántico (Ferrol-Vigo), entre Ourense e Compostela, entre Ourense e Lugo, con Madrid desde Ourense, ao longo do Cantábrico (Ferrol-Bilbao) e con Portugal (desde Vigo). Tamén eran moi ambiciosas as intencións para as vías de alta capacidade (457,9 km de autovías e 257,4 km de novas vías de alta capacidade segundo Xunta de Galicia, 2003, p. 32), cuxa execución, se produciría nos anos vindeiros, tal e como veremos nas seguintes páxinas. Todos estes investimentos facíanse ao servizo da “dinamización económica” arelada, segundo se titula o documento da Xunta de Galicia (2003).

8. Cando as autovías se nomean cun G son de titularidade autonómica.

Moi semellante a estes dous casos, mais a unha escala territorial máis abrangente, foi o avance na construción de dúas autovías que melloraron a accesibilidade do interior galego desde o eixo urbano atlántico.⁹ En primeiro lugar, a AG-53, entre a comarca do Deza e Ourense, permitiu a consolidación dun novo corredor de altas capacidades. Do mesmo xeito, a AG-64, entre Ferrol e Vilalba (Lugo), ligou a A-8 (Transcantábrica) coa cidade departamental, e tamén a desencravou en relación coa autovía cara a Madrid (A-6), que remata na área metropolitana da Coruña.

A entrada en servizo de novas autovías neste período, co obxectivo de dar resposta ao alto tráfico que se estaba rexistrando, foi tamén unha solución utilizada nas áreas urbanas, nomeadamente no caso de Santiago de Compostela. Nas proximidades da capital, a apertura de novos trazados (AG-56, Compostela-Brión, e AG-59, Compostela-A Ramallosa) implicou o fortalecemento da súa área de influencia máis directa, dotando de máis accesibilidade as áreas periurbanas do sur.

Estas últimas actuacións non foron as únicas de carácter metropolitano e coa rede viaria de protagonista que levaron a cabo desde a Xunta de Galiza durante esta lexislatura. Así, despois dun acordo co Goberno de España anunciouse a gratuidade da peaxe de dous tramos da autoestrada AP-9, de titularidade estatal, nas aglomeracións da Coruña e Vigo. Nesta última cidade acadouse a liberación da peaxe para que os residentes no Morrazo puidesen viaxar diariamente a Vigo cruzando a ría a través da Ponte de Rande. Optouse, deste xeito, por unha opción viaria en detrimento dunha posíbel solución ferroviaria metropolitana ou mesmo un reforzamento do servizo de barcos que unen Cangas e Moaña (os principais núcleos do Morrazo) con Vigo.

A supresión das peaxes directas para o usuario cando este circula por unha autoestrada tamén foi expandida por outras novas vías. Deste xeito, só as dúas autoestradas de titularidade autonómicas inauguradas durante os gobernos de Manuel Fraga (AG-55, A Coruña-Carballo, e AG-57, Puxeiros-Val Miñor) funcionan mediante pago *in situ* con peaxe convencional. Polo contrario, as autovías e corredores que entraron en servizo no século XXI executadas e xestionadas por parte da Xunta de Galiza –co goberno bipartito ou durante a presidencia de Feijóo–, son gratuítas para o usuario. Nalgúns casos, existe a coñecido como “peaxe na sombra”, onde é a administración autonómica quen debe de efectuar o pagamento, mediante un convenio coa empresa privada que xestiona a infraestrutura, dun determinado prezo por cada vehículo que circula.

9. Non é este o lugar para detese neste asunto, mais o eixo urbano atlántico constitúe unha categoría central na Xeografía de Galiza. Defínese como o conxunto de cidades e áreas urbanas/metropolitanas concatenadas que se dispoñen en forma de corredor desde Ferrol, ao norte, até a fronteira portuguesa, ao sur, cun funcionamento integrado estruturado en gran medida pola autoestrada AP-9. A tese doutoral de Pazos-Otón (2003) dedicouse ao seu estudo desde a perspectiva da mobilidade/transportes. Desde a investigación urbana e funcional en xeral, salienta a súa análise sistemática por Lois González (2004). Asísemose a súa continuidade cara a Portugal (eixo Porto-Lisboa), mais non sempre apoiándose en evidencias senón sendo máis ben por mor da xeración de poderosas metáforas territoriais (Paül *et al.*, 2020).

Durante este mandato, elaborouse un novo documento que buscaba a planificación integral e transversal das políticas de transporte, o *Plan Integral de Transportes de Galicia*. Porén, non se chegou a aprobar. O borrador analizado é de 2008. Derivado del, fixose un *Plan Director de Estradas de Galicia*, cuxo borrador localizado é de xuño de 2008. Este documento marcaba para o horizonte 2020 “Lograr que máis do 90 % dos asentamentos de poboación se sitúen a menos de 30 minutos dun enlace dunha vía de alta capacidade” (Xunta de Galicia, 2008a: 49), no nome do reequilibrio territorial. Tendo en conta que en Galiza hai máis de 30.000 núcleos de poboación, dáse deducido que o horizonte era ben ambicioso. De feito, o plan arelaba “[d]uplicar a lonxitude actual do viario de alta capacidade de Galicia ata acadar os 2.300 km de Autovías e Autoestradas no horizonte do Plan Director de Estradas (multiplicando por 3,2 a lonxitude de VAC da Xunta de Galicia ata acadar os 731,80 km)” (*ibid.*: 49). Entre as actuacións específicas propostas deste plan non aprobado estaba a autovía entre Ourense e Celanova, capital comarcal de 3.612 hab. (datos do Instituto Galego de Estatística de 2021), xustificada como “eixe Ourense-Portugal” (*ibid.*: 53), a licitación de cuxas obras se produciu ao final do goberno bipartito e que sería inaugurada en 2013 como AG-31. En definitiva, este plan era claramente expansivo para o viario galego e pretendía seguir pola senda da construción de máis autovías/autoestradas e corredores viarios de altas prestacións de titularidade autonómica.

No que fai á rede de camiños de ferro e á xestión dos servizos ferroviarios, a Xunta era partidaria dun maior diálogo coa empresa pública, Renfe-Operadora, antes de asumir as competencias da súa xestión.¹⁰ Deste xeito, no 2007 anunciouse un novo acordo entre ambas as partes para o aumento das circulacións semanais que estaban financiadas por fondos públicos da Xunta. Esta era unha práctica que comezara en 1995. O seu obxectivo era evitar o peche de diversas frecuencias nas comarcas rurais ou onde o ferrocarril non amosaba unha posición competitiva, caso da conexión entre A Coruña e Ferrol. Con todo, existían claras diferenzas entre o acordo anterior e o novo suscrito pola nova Consellería de Política Territorial. En primeiro lugar, o número de circulacións pasaba das anteriores 84 a 156 a partir de 2007. En segundo lugar, os novos servizos encargados pola administración autonómica expandíanse por Galiza. Entre os exemplos máis destacados atopábase a nova ligazón directa entre A Coruña e Ourense, o que evitaba realizar un transbordo na estación compostelá. Simultaneamente, e ante a aparente imposibilidade da formación de núcleos de proximidade ferroviaria nas áreas urbanas (malia o acordo do goberno de coalición asinado en 2005), o novo convenio recollía o aumento de servizos entre Vigo e Pontevedra. Por último, o acordo Xunta/Renfe do 2007 arelaba ir alén dun mero pagamento dos déficits económicos da explotación

10. Entrevista con María José Caride.

de Renfe-Operadora por parte da Xunta, pois a empresa pública pasaba a estar obrigada a acadar un mínimo de obxectivos.¹¹

A tímida vontade para desenvolver unha maior cota de protagonismo no ferrocarril durante esta lexislatura tivo un segundo episodio no anuncio para a creación dun ente ferroviario propio. En diversos debates do Parlamento de Galiza, tanto a responsábel da Consellaría de Política Territorial, como o propio Presidente Touriño,¹² proclamaron a súa creación de continuaren no goberno logo das eleccións de comezos de 2009. Así era anunciado pola propia conselleira Caride a finais do 2008: “Todo un proceso de mellora de calidade dos servizos ferroviarios que contarán cun punto de inflexión o próximo ano 2009, coa creación do ente xestor ferroviario de Galicia”.¹³

Este ente ferroviario non só se centraría no ferrocarril, senón que tamén se encargaría do desenvolvemento dunha nova rede de metro lixeiro en diversas cidades galegas. Durante esta lexislatura 2005-2009, a bonanza económica permitiu o inicio de anteprojectos, que se deron a coñecer nunha nota de prensa cando o goberno xa estaba en funcións e perdera as eleccións: prevíanse tres liñas para A Coruña e dúas en superficie para Vigo nunha primeira fase, con outras dúas nesa mesma cidade nunha segunda fase con tramos soterrados.¹⁴ En todo caso, non se pode perder de vista que as liñas só se planificaban para os concellos centrais respectivos, sen unha visión metropolitana. María José Caride describiu estas iniciativas nos seguintes termos:

“Si que chegou haber anteprojectos. Estabamos nun contexto no cal as condicións orzamentarias, o acceso para o crédito para todas as operadoras e concesionarias era moito máis fácil. Polo tanto, entendeuse que existía esa posibilidade. É verdade que despois chegou a crise, as dificultades financeiras foron enormes e eses proxectos quedaron un pouco esquecidos.”¹⁵

No que fai ao transporte colectivo por estrada, esta lexislatura caracterízase igualmente pola posta marcha das primeiras experiencias de transporte metropolitano. O seu obxectivo era facilitar unha coordinación tarifaria entre os servizos de autobús urbano, competencia dos concellos de máis de 50.000 habitantes, con aqueles xestionados polo executivo galego. Porén, a súa expansión foi moi reducida xa que só se implantaron as das áreas da Coruña e Ferrol (2005) e Santiago de Compostela (2006).

Finalmente, nesta lexislatura deuse a coñecer e produciuse a aprobación inicial das *Directrices de Ordenación do Territorio* (DOT), pendentas desde a lei que

11. *Diario de Sesións do Parlamento de Galicia*, VII Lexislatura, núm. 89, p. 53.

12. *Diario de Sesións do Parlamento de Galicia*, VII Lexislatura, núm. 145, p. 10.

13. *Diario de Sesións do Parlamento de Galicia*, VII Lexislatura, núm. 150, p. 86.

14. “Política territorial somete a información pública os estudos de viabilidade dos metros da Coruña e de Vigo”. <http://www.cptopt.xunta.es/portall/cidadan/cache/offonce/lang/gl/pid/19?area=4&orden=277&buscar=1> (consultado 27/03/2009).

15. Entrevista con María José Caride.

as facía posíbeis, isto é, desde 1995.¹⁶ O seu apartado relativo a infraestruturas pon o fincapé nas que se estaban a executar nese momento, nomeadamente nas autovías e no tren de alta velocidade, mais non ofrece grande novidades e na práctica deixa nas mans do goberno español o seu desenvolvemento, de xeito que o modelo territorial da propia Xunta descansa en investimentos que debe executar o Estado. A única novidade talvez sexa a seguinte proposta:

“A configuración como servizos de proximidade das relacións A Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra aparece como opción [sic] crave para evitar os problemas de conxestión que ameazan a estes espazos e facilitar unha maior integración de espazos de residencia e actividade nuns ámbitos urbanos dinámicos e complexos.” (Xunta de Galicia, 2008b, p. 179).

A súa cartografía reproduce os trazados xa existentes (*ibid.*: 189), sen que se albisquen que liñas serían verdadeiramente precisas nestes servizos de proximidade. Sexa como for, desde a perspectiva xurídica, a implantación destes servizos constituía unha “determinación orientativa” (*ibid.*: 262), é dicir, meramente indicativa.

4.2. A presidencia de Feijóo (2009-2022)

As eleccións do 2009 outorgaron de novo a maioría absoluta ao PP. Desta volta, con Alberto Núñez Feijóo, antigo conselleiro de Política Territorial durante os últimos anos de Manuel Fraga, como novo presidente. O seu mandato duraría até comezos de 2022, data que tomamos para pechamos esta análise. Porén, pese a esta mudanza de cores políticas no goberno galego, durante os primeiros meses da VIII lexislatura (2009-2012), a Xunta amosou en diversas ocasións a súa vontade para acadar as competencias recollidas no Estatuto de Autonomía de 1981. Por exemplo, no 2011 o deputado do PP, Alejandro Gómez Alonso facía fincapé das demandas nun debate no Parlamento de Galiza: “[E]stamos plenamente dacordo con que Galicia asuma as competencias en regulación, planificación, xestión, coordinación, inspección e servizo, e a potestade tarifaria dos servizos de Media Distancia, non da infraestrutura, señorías, ó igual que fixo Cataluña”.¹⁷

A vontade política de mudar a situación tamén se viu reflectida no nomeamento do actual catedrático de ferrocarrís da Escola Técnica Superior de Enxeñaría de Camiños, Canais e Portos da Universidade da Coruña, Miguel D. Rodríguez Bugarín, como novo director xeral de mobilidade, tal e como indicamos na introdución deste traballo. Ao noso entender, isto implicaba unha declaración de intencións a favor do ferrocarril, xa que a administración galega nunca dispuxera (de feito, segue sen dispoñer) de técnicos especializados nesta materia.

16. Art. 6-11 da “Lei 10/1995, do 23 de novembro, de ordenación do territorio de Galicia”. *Diario Oficial de Galicia*, núm. 233, pp. 9185-9194.

17. *Diario de Sesións do Parlamento de Galicia*, VIII Lexislatura, núm. 95, p. 105.

Con respecto ao ente ferroviario anunciado na anterior lexislatura, o novo executivo galego tamén era partidario desta ferramenta. Mesmo no 2010 chegou a convocar unha licitación pública para a prestación dunha asesoría externa co obxectivo de elaborar un borrador de norma lexislativa reguladora do futuro ente ferroviario.¹⁸ Nunha nota de prensa daquela, a Xunta de Galiza describía algunha das súas posíbeis funcións:

“[E]ste ente deberá ter capacidade para analizar as necesidades de mobilidade rexional e de longa distancia susceptibles de ser atendidas por ferrocarril [...] así como exercer as competencias que a Xunta de Galicia teña no futuro sobre o deseño e xestión dos servizos rexionais.”¹⁹

En paralelo, en marzo de 2011, déronse a coñecer documentos de inicio, formalmente vencellados a cadansúas avaliacións ambientais estratéxicas, para a implantación de metros lixeiros nas áreas da Coruña, Santiago de Compostela e Vigo. Aínda que os documentos non permiten albiscar demasiado os trazados, resulta pertinente sinalar que os ámbitos respectivos eran de carácter supramunicipal: 12 concellos no de Vigo e 10 no da Coruña; sen unha delimitación clara na da capital galega, no propio documento menciónanse cando menos 4 alén do de Santiago de Compostela. Tanto polo alcance territorial como pola vontade manifesta de implantar infraestrutura ferroviaria autónoma, este escenario constituía un potencial paso adiante na materia que nos ocupa, aínda que non nos consta que se fixese nada alén de tramitar esta documentación inicial.

Tamén en 2011 produciuse a aprobación definitiva das DOT,²⁰ logo dunha retroacción da aprobación inicial de 2008, considerada administrativamente improcedente.²¹ Como na versión de 2008, trátase dun documento que non achega grandes novidades nas políticas territoriais en Galiza e que segue a atribuírle ao Estado a capacidade de artellar o territorio galego ao deixar nas súas mans a construción das infraestruturas que son consideradas chave pola propia Xunta.²² Alén disto, na versión definitiva das DOT esvaécese o pouco

18. “Resolución do 13 de abril de 2010, da Secretaría Xeral da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, pola que se anuncia a licitación, polo procedemento aberto, multicriterio da contratación do servizo para a elaboración do proxecto de lei de creación do ente público ferroviaria de Galicia”. *Diario Oficial de Galicia*, núm. 73, p. 6250.

19. “A Xunta 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> (consultado 17/12/2022).

20. “Decreto 19/2011, do 10 de febreiro, polo que se aproban definitivamente as directrices de ordenación do territorio”. *Diario Oficial de Galicia*, núm. 36, pp. 2893-2921.

21. “Orde do 9 de novembro de 2009 pola que se acorda retrotraer o expediente de tramitación das directrices de ordenación do territorio ao inicio do proceso de tramitación ambiental-avaliación ambiental estratéxica”. *Diario Oficial de Galicia*, núm. 227, pp. 18006-18007.

22. Por exemplo, a determinación excluínte –polo tanto, de acordo coa Lei 10/1995, “Excluínte de calquera outro criterio, localización, uso ou deseño territorial ou urbanístico” (art. 9.a)– núm. 4.2.2 das DOT definitivas estipula que “As estacións de alta velocidade localizaranse atendendo a criterios de máxima accesibilidade dende o conxunto de cada Rexión urbana ou Área urbana e terán o carácter de estación intermodal” (Xunta de Galicia, 2011, p. 305). Porén, isto non depende da Xunta. De feito, na entrevista a Ethel Vázquez, a daquela conselleira indicou que “A Administración

que había de concreción no que fai aos servizos ferroviarios de proximidade; por exemplo, o mapa de Xunta de Galicia (2008b, p. 189) de “ferrocarril de cercanías” substituíuse por outro en Xunta de Galicia (2011, p. 233) no que non consta tal rótulo, senón tan só que existen dous operadores no país (Renfe e FEVE). No entanto, nas DOT de 2011 fábase de *mobilidade*, a diferenza do seu precedente. Por exemplo, no que fai á chamada “mobilidade alternativa” (Xunta de Galicia, 2011, pp. 234-235).

De acordo coa nosa análise, toda esta vontade que existía durante os primeiros meses do primeiro goberno presidido por Feijóo a prol do establecemento dunha verdadeira política ferroviaria en chave galega foi desaparecendo coa mudanza do goberno central en novembro de 2011. A coincidencia de cores políticas en Madrid e en Compostela fixo diminuír as reivindicacións ferroviarias por parte da Xunta, dous anos e medio despois de que se iniciara a VIII lexislatura do Parlamento de Galiza. En paralelo, amparándose na precaria situación económica causada pola crise iniciada a finais de 2008, o Ministerio de Fomento en mans do PP –coa galega Ana Pastor á fronte– autorizou a fin de numerosas circulacións en Galiza, malia estaren catalogadas como OSP (obrigas de servizo público). A esta medida tomada dende o goberno español hai que sumarlle o anuncio por parte da Xunta de Galiza de finalizar coas subvencións a Renfe-Operadora. Para Agustín Hernández, conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, naquel momento, os altos custos e a reducida demanda estaban entre as causas do fin da política ferroviaria en chave galega:

“Considerabas que era mellor que o usuario cando tivera necesidade de ir a Ourense capital, solicitase un taxi, mandar un taxi dende Ourense, que o levara até o destino e despois regresase con el á súa residencia. Era máis barato que pagar a Renfe a continuidade dos servizos.”²³

Así pois, desde finais de 2011, a Xunta de Galiza non volveu desenvolver unha política ferroviaria de seu. Desde daquela, as súas reivindicacións ferroviarias só están centradas nunha auditoría continua dos traballos realizados por parte do goberno central. Como exemplo disto podemos mencionar o constante seguimento das obras para a inauguración de tramos de alta velocidade –comprometidos, en orixe, co xa mencionado “Plan Galicia” de 2003 e cuxa execución xa suma décadas de retraso–. Neste escenario de (case) nula implicación na política ferroviaria, a propia Xunta só declara²⁴ a súa intervención como intermediaria no conflito xerado ao redor do desmantelamento e precariedade ferroviaria que se vive no norte de Galiza, na liña do antigo FEVE (Ferrol-Ribadeo dentro de Galiza, até Bilbao fóra dela).

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”, confirmando a ineficacia das DOT aprobadas polo seu propio goberno.

23. Entrevista con Agustín Hernández.

24. Entrevista con Ignacio Maestro Saavedra.

Igualmente, en diversas ocasións, especialmente nos debates parlamentarios analizados, diferentes membros do goberno autonómico amosaron o seu rexeiñamento a que Galiza pida a transferencia dunhas competencias ferroviarias semellantes ás acadadas por Cataluña ou ás doutras experiencias “rexionais” europeas.²⁵ Un dos principais motivos argumentados nestas ocasións é a cuestión do futuro financiamento. Porén, tampouco se traballou en reclamar, para unha hipotética transferencia e xestión e planificación ferroviarias, a dotación orzamentaria ligada ás competencias transferidas. Ao noso entender, isto mostra unha clara ausencia de vontade por intentar desenvolver unha política propia. Este extremo tamén se pode comprobar nos poucos azos, desde finais de 2011, para despreñar unha rede paralela á estatal, mediante a construción de liñas de carácter metropolitano como as mencionadas máis arriba.

Na última década, a Dirección Xeral de Mobilidade vén desenvolvendo mudanzas en todo o relativo ao autobús supralocal. En primeiro lugar, mediante a implantación a partir do 2010 do chamado “Novo Plan de Transporte Metropolitano”, consistente en realidade nunha mera liña de colaboracións entre a Xunta e os concellos das cidades máis importantes de Galiza, activado desde inicios de 2011. Ao seu abeiro, creáronse as chamadas “áreas de transporte metropolitano”. Tres delas, como xa vimos, xa estaban en funcionamento na anterior lexislatura (A Coruña, Ferrol e Santiago de Compostela). Posteriormente, o programa foi ampliado ás áreas de Lugo (2012) e Vigo (2015). Nesta última cidade, a implantación da área produciuse sen a participación do concello central. Nestes momentos, a nova “Área de Transporte de Galicia” (ATG), en marcha desde 2021,²⁶ trata de expandir por todo o territorio galego os mesmos beneficios implantados polos programas metropolitanos. Segundo a propia Xunta, este tipo de actuacións realízanse en exercicio das súas competencias, na medida en que non existen servizos de proximidade ferroviaria ofertados por parte de Renfe-Operadora e/ou o Ministerio español competente. Neste senso, o director xeral de Mobilidade, Ignacio Maestro Saavedra, declara o seguinte: “Dende a Xunta, dende as nosas competencias, nós actuamos co Plan de Transporte Metropolitano. Aí si que estamos a desenvolver unha proposta activa de cercanías en transporte colectivo, que é no autobús.”²⁷

Un documento chave dos últimos anos do goberno de Feijóo constitúeo o *Plan de Transporte Público de Galicia* aprobado en 2018 (Xunta de Galicia, 2018). Malia estar denominado xenericamente –polo tanto, podería abranguer todos os transportes colectivos xestionados por entes públicos–, só consiste nunha reordenación das liñas de autobuses. Isto coincide co desenvolvemento

25. Por mencionar dous casos, véxanse: *Diario de Sesións do Parlamento de Galicia*, IX Lexislatura, núm. 25, p. 42; X Lexislatura, núm. 38, p. 88.

26. “A Xunta aproba a Área de Transporte de Galicia para estender as vantaxes do transporte metropolitano ao conxunto da Comunidade e a todos os usuarios”. https://www.xunta.gal/hemerotecal/-/nova/1189256/xunta-aprueba-area-transporte-galicia-para-estender-las-ventajas-del-transporte?langId=gl_ES (consultado 17/12/2022).

27. Entrevista con Ignacio Maestro Saavedra.

dun novo portal en liña de información de horarios, tarifas e características das rutas de bus, en servizo desde 2018.²⁸ Baixo a ambiciosa rúbrica “Rede de transporte público de Galicia. A mellor maneira de viaxar”, o portal web –como o plan de 2018– só se cingue ao bus. Así, o que debería ser un portal de mobilidade con toda a información a nivel galego, tanto dos ferrocarrís, bus urbano e o transporte marítimo de pasaxeiros da Ría de Vigo, só amosa as rutas de autobuses baixo concesión autonómica.²⁹

Por último en relación coas actuacións da Dirección Xeral de Mobilidade, cómpre salientar a implantación xeral dunha tarxeta de transporte para os pagos dos servizos. Nun principio, só estaba restrinxida ás “áreas de transporte metropolitano”, mais na actualidade é posíbel o seu uso en calquera bus que estea baixo concesión da Xunta. Da mesma maneira, cómpre subliñar tamén o comezo dunha política dirixida aos menores de 21 anos, os cales, de empregaren a chamada “Tarxeta Nova”, teñen os seus desprazamentos gratuítos. Polo contrario, estas tarxetas non se poden empregar nas viaxes ferroviarias a nivel interno en Galiza, agás no tramo entre Ferrol e Ortigueira, onde os servizos ferroviarios están catalogados como de “cercanías” pola actual operadora (Renfe Cercanías AM).³⁰ No actual eixo atlántico de alta velocidade (A Coruña-Vigo), malia as altas cifras de viaxeiros, non se aceptan estas tarxetas de transporte. No entanto, a actual Conselleira de Infraestruturas e Mobilidade, Ethel Vázquez, demanda ao Ministerio o seu uso nas liñas de alta velocidade ferroviaria existentes en Galiza.³¹

A Dirección Xeral de Mobilidade elaborou en 2013 o *Plan Director de Mobilidade Alternativa*, que consideramos un conxunto de textos e cartografía que propoñen solucións moi parciais e atomizadas a un problema moi concreto (Xunta de Galicia, 2013). Asemade, en 2020, licítase unha *Estratexia Galega de Mobilidade*, da que aínda se descoñece o alcance que está chamada a transitar cara a unha mobilidade intermodal e sustentábel.³²

Con respecto á construción da rede viaria, a tendencia foi moi semellante á etapa previa. Malia o contexto económico, o novo goberno autonómico reciclou parte da planificación presentada polo anterior executivo mediante o *Plan Director de Estradas* presentado en borrador (Xunta de Galicia, 2008a). É así como no 2010, o plan coñecido polas siglas MOVE (*Plan de Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica*) foi aprobado e declarouse que debía marcar a nova folla de ruta. Este documento tiña, entre varios obxectivos, mellorar a accesibilidade mediante a construción e dotación dunha extensa rede de vías

28. <https://www.bus.gal> (consultado 17/12/2022).

29. Ironicamente, portais privados como Google Maps ou Rome2Rio dispoñen de todas estas referencias modais (e ofrece conexións intermodais) que non son achegadas pola propia Xunta.

30. FEVE até 2011 e Renfe FEVE até 2021.

31. Entrevista con Ethel Vázquez.

32. “A Xunta adxudica a redacción da Estratexia galega de mobilidade para deseñar unha rede coordinada de servizos e infraestruturas sostibles e eficientes que aumente a competitividade territorial”. https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/novas/113302/xunta-adxudica-redaccion-estratexia-galega-mobilidade-para-desenar-una-rede?langId=gl_ES (consultado 17/12/2022).

de altas prestacións (VAP), tanto novas autovías como novos corredores. Para isto, a meta situábase en “Garantir que o 80 % da poboación se sitúe a menos de 10 minutos dunha Vía de Altas Prestacións” (Xunta de Galicia, 2010, p. 5), un obxectivo aínda máis ambicioso có devandito da propia Xunta de Galicia (2008); polo tanto, aínda máis irrealizábel. O número de quilómetros de VAP a construír se situaba en 566, cando no 2009 só existían 334 km deste tipo (*ibíd.*, p. 44). No entanto, a crise económica impediu cumprir as metas tan ambiciosas que se propuxeran. Deste modo, no outono do 2018, o propio Presidente Feijóo recoñecía no Parlamento o incumprimento dos principais obxectivos do MOVE: “Primeira conclusión, non podemos cumprilo, hai que recoñecelo”.³³

Malia isto, durante a administración Feijóo entraron en servizo novos tramos de autovías e corredores, aínda que a un ritmo de inauguración menor có da anterior etapa. Nalgunhas situacións producíronse importantes recortes nos proxectos orixinais. Entre estes, a prolongación da autovía da Costa da Morte (AG-55) desde Carballo até Fisterra, cuxa implantación era unha das principais promesas do “Plan Galicia” (Xunta de Galicia, 2003, p. 34), cunha primeira adxudicación producida en 2008. Porén, tras diversos problemas orzamentarios e de sobrecostos, só foron inaugurados en 2016 27 dos 42 km do novo trazado previsto. Outro caso salientábel é o proxecto do novo corredor entre Tui e A Guarda, con só 10 km en servizo. Por último, a construción da nova autovía do Morrazo (AG-46) tampouco estivo exenta de dificultades, malia que se trataba igualmente dun desdoblamento como os realizados no Barbanza ou no Salnés na década anterior. No interior do país, finalizouse no 2015 o novo corredor entre Lugo e Monforte, aínda que entre esta capital provincial e Sarria xa se inaugurara na anterior etapa presidencial, en 2008. Do mesmo xeito que acontecera con outras antigas “vías rápidas” (Pazos-Otón, 2009), o alto tráfico e o incremento de accidentes mortais provocaron o anuncio da súa reconversión a autovía. Así, no outono do 2022, estreáronse os primeiros 9 km de autovía entre Sarria e A Pobra de San Xiao (AG-22). Recentemente, tamén se presentou a ampliación da AG-59 nas proximidades da capital galega, desde A Ramallosa (Teo) até A Estrada; no entanto, aquí estase a producir unha importante contestación social polo seu paso na contorna do río Ulla. O contexto económico marcou igualmente os prazos prometidos nun primeiro momento noutras novas infraestruturas viarias, por exemplo, a finalización do corredor da Costa Norte, entre Ferrol e San Cibrao, ou a denominada Vía Ártabra (AG-13) na área metropolitana da Coruña.

Cómpre mencionar que todos os investimentos da Xunta en infraestruturas de transporte viario desde 2011 foron dalgún xeito externalizados da estrutura da administración autonómica, desde que entrou en vigor a todopoderosa

33. *Diario de Sesións do Parlamento de Galicia*, x Lexislatura, núm. 88, p. 17.

Axencia Galega de Infraestruturas.³⁴ Deste xeito, as competencias anteriormente exercidas por unha Dirección Xeral pasaron a estar desenvolvidas por un ente público, mais con personalidade xurídica de seu e autonomía na súa xestión.

5. Discusión e conclusións

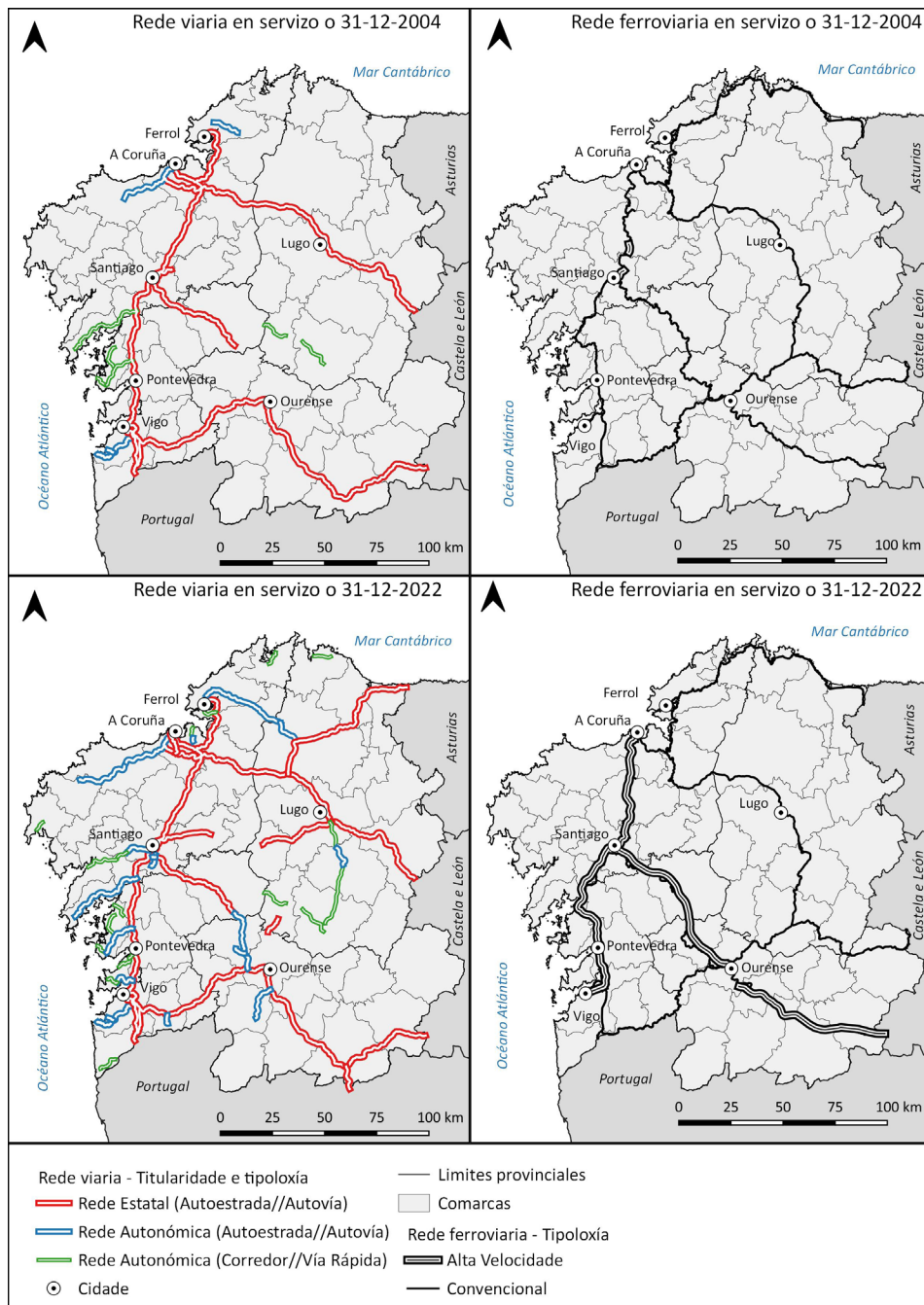
Desde o ano 2005 detectamos na Galiza autonómica a aterraxe do concepto *movilidade*, de entrada nos documentos de planificación sectorial correspondentes, e desde 2009 mesmo no organigrama da Xunta, de xeito deliberado substituíndo o anterior *transporte*. Porén, inferimos que se tratou dunha mudanza epidérmica, sen que se evidencie que Galiza dea participado, abofé, do “novo paradigma de mobilidade” nin, aínda menos, do *mobility turn* (Sheller e Urry, 2006; Urry, 2016). A continuidade coa política de transportes instituída desde os anos 1980, e consolidada nomeadamente co longo goberno de máis de década e media de Manuel Fraga (1990-2005), resulta evidente nas dúas presidencias que o sucederon, tamén no mandato en aparencia rupturista na lexislatura 2005-2009, no que o intenso debate territorial xerado (Paül e Pazos-Otón, 2009) non implicou ao fin e ao cabo modificacións de calado. Tampouco o horizonte dunha *Estratexia galega de mobilidade* aberto en 2020 comporta maiores perspectivas de cambio, tendo en conta non só a vaguidade da súa formulación inicial senón porque a súa natureza estratéxica implica un sentido inherentemente indicativo dos contidos que poida chegar a abranguer.

No período estudado segue a haber unha forte política de transportes, como a houbo desde o comezo da autonomía contemporánea (Pazos-Otón, 2009). En realidade, esta consiste na programación e execución dun extenso catálogo de obras públicas viarias, tal e como testemuñan o *Plan Director de Estradas de Galicia* (Xunta de Galicia, 2008a) no primeiro dos períodos analizados e o MOVE no segundo (Xunta de Galicia, 2010). As previsións adoitan resultar avultadas, cando non desmedidas, até o punto que mesmo se admite o seu incumprimento, como se viu no apartado anterior. Igualmente, sucédense os problemas orzamentarios e burocráticos para levar a cabo as obras precisas. Sexa como for, o asfalto adoita ser a única opción para o goberno autonómico, o que se manifesta na evidente extensión nos tres lustros e medio estudados da infraestrutura autonómica viaria de alta capacidade (fig. 1). A absoluta relevancia do alcatrán mérecenos de entrada dúas grandes interpretacións nas que nos imos deter deseguido.

Dunha banda, pensamos que actúa aquí o paradigma tradicional de dar por sentado que as infraestruturas son portadoras *per se* de desenvolvemento socio-

34. “Decreto 173/2011, do 4 de agosto, polo que se aproba o estatuto da Axencia Galega de Infraestruturas”. *Diario Oficial de Galicia*, núm. 163, pp. 25714-25750.

Figura 1. Variación da rede viaria de altas capacidades e da ferroviaria en Galiza no período estudado (2005-2022), distinguindo na primeira entre a titularidade autonómica e a estatal



Fonte: Elaboración propia

económico, sen comprender que non se trata, nin de lonxe, dunha correlación matemática (Merlin, 1992; Offner, 1993; De Palma *et al.*, 2011). Neste punto, hai que entender que Galiza é interpretada e representada desde cando menos o século XIX (Fernández Prieto, 2016), e sobre todo desde *O atraso económico de Galicia* de Beiras (1973), como un territorio atrasado, cunha infraestrutura –moi en especial a de transportes– subdesenvolvida e cuxa conexión co exterior –nomeadamente coa Meseta, en particular con Madrid– é deficiente. Así, a súa mellora devén unha sorte de panacea que redimirá Galiza de todos os males, discurso que concita moitas adhesións no país, cando menos na súa clase política. O paroxismo na década dos 1990 acadouse co desenvolvemento das autovías cara a Madrid, cuxa implantación foi sentida como “unha farsa” –en palabras de Monge (1999)– pola exasperante lentitude que tomou a súa finalización. Estas son as coordenadas nas que opera a política galega, e que a determinan e posúen. Saír delas resulta moi difícil, de xeito que a Xunta reproduce os mecanismos tradicionais de actuación do Estado –construír autovías–, se cadra tentándoas facer máis axiña, respondendo *ad aeternum* ao paradigma moderno do vehículo privado veloz asociado á idea de progreso colectivo e liberdade individual (Pazos-Otón, 2022). Isto prodúcese malia as evidencias do grave que resulta persistir co mesmo modelo nun escenario de cambio climático (Banister, 2011).

Desde o coñecido como “Plan Galicia” (Xunta de Galicia, 2003), o tren de alta velocidade devén a nova panacea infraestrutural asociada ao desenvolvemento moderno de Galiza. Dalgún xeito, permite perpetuar internamente o discurso do agravio do que participara Monge (1999) no que fai ás autovías nas últimas décadas do século XX. O irónico na alta velocidade é que a Xunta, e a diferenza co acontecido coas autovías, dimite desa infraestrutura, cuestión que nos merecerá varias valoracións máis neste apartado final.

A segunda das interpretacións que queremos realizar agora no que fai á singular fortaleza que manteñen as infraestruturas de transporte no período estudado garda relación directa coa análise dos plans efectuada. Case todos eles constitúen, como dicíamos máis arriba, catálogos voluntaristas de infraestruturas, con análises territoriais inexistentes ou epidérmicas que imposibilitan sustentar con propiedade un modelo territorial que fundamente a toma de decisións. Neste punto, concordamos coa valoración de Paül *et al.* (2007, p. 117) –“é un catálogo de investimentos máis ca un instrumento de ordenación regrado e profundo”– acerca do (mal chamado) “Plan Galicia” (Xunta de Galicia, 2003) e estendemos este xuízo ao resto de plans aquí analizados.

Así, mentres o gran desafío en Galiza é a xestión da mobilidade nas súas áreas metropolitanas, persisten os grandes investimentos en autovías e corredores, polo xeral afastados destes ámbitos (Figura 1). Pola súa banda, as DOT, nas dúas versións analizadas (Xunta de Galicia, 2008b, 2011), descorren sen coordinación algunha coas decisións en materia de transportes, quer por seren inanes ao careceren dunha verdadeira capacidade vinculante –non na lei, senón

no xeito en que foron redactadas, nomeadamente as definitivas de 2011—, quer porque teiman nas infraestruturas de transporte. Isto último é así pola singular obsesión polo tren de alta velocidade que rexistran, malia que no seu seo se detecten tímidas aparicións da palabra *movilidade* ou ambiguas e etéreas invocacións a futuros servizos de proximidade ferroviaria. Como se dixo acertadamente en Cataluña no seu plan territorial situado na cúspide do sistema ordenador, aprobado en 1995, para Galiza tamén resulta valedoiro o seguinte para as DOT de 2011: “*Es un claro exemplo de documento que se elabora y se aprueba para cumplir con una obligación concreta pero que no pretende enfrentarse a los problemas reales del territorio*” (Esteban, 2003, p. 73).

Amais, entre as DOT iniciais e as definitivas (Xunta de Galicia, 2008b, 2011) desaparecieron os ámbitos considerados metropolitanos a efectos de ordenación territorial (que non de organización territorial). En efecto, de contrapormos Xunta de Galicia (2008b, p. 43) con Xunta de Galicia (2011, p. 86), obsérvase que as “rexións urbanas” —así chamadas nas DOT definitivas— de Vigo-Pontevedra (“metrópole das Rías Baixas” nas DOT iniciais) e da Coruña-Ferrol (“metrópole ártabra” nas DOT iniciais) deixaron de estar delimitadas, de xeito que pasaron a ter un carácter vago e impreciso e, polo tanto, cadanseus ámbitos de planificación territorial —movilidade/transportes por descontado incluídos— esvaeceron como tales. A delimitación das áreas/espazos/rexións metropolitanos de Galiza polas DOT iniciais fora valorada como un avance por Paül e Pazos-Otón (2009, pp. 205-206).

Polo tanto, esfumouse a posibilidade de contar no futuro cuns perímetros específicos nos que implantar infraestrutura metropolitana como tal e, sobre todo, de coordinar as decisións neste senso coas relativas a urbanismo e medio ambiente a esta escala. Isto resulta especialmente grave porque fai perder a Galiza a posibilidade de homologarse ás prácticas avanzadas de ordenación territorial metropolitana existentes en Europa, onde se adoitan desenvolver instrumentos supramunicipais vinculantes que harmonizan as necesidades en materia de mobilidade, crecements urbanos e protección de espazos abertos (Elinbaum e Galland, 2016). A isto hai que engadirlle a imposibilidade manifesta de establecer áreas metropolitanas operativas en Galiza, tal e como testemuña neste artigo a ausencia de incorporación de Vigo capital na súa propia área tarifaria integrada, no seo da conflitiva “historia interminábel”, en acertada expresión de Otero-Varela e Paül (2022), da área metropolitana viguesa.

Uns comentarios á parte mereceos a renuncia manifestada pola Xunta ao camiño de ferro, sobre todo a partir de 2011. En efecto, o 100 % das obras terrestres que executa a Axencia Galega de Infraestruturas son estradas e instrumentos como o plan MOVE nin mencionan o ferrocarril. Asemade, os mecanismos de integración tarifaria que implanta a Xunta —que son o único realizado que se pode considerar estritamente *movilidade* polo seu carácter *soft*— mediante documentos como o *Plan de Transporte Público de Galicia* (Xunta de Galicia, 2018) non afectan os camiños de ferro, agás, como xa se dixo no apartado de

resultados, o treito da antiga liña FEVE entre Ferrol e Ortigueira. Os intentos de contar cun ente ferroviario galego remataron coa VII lexislatura e antes de concluír a VIII lexislatura, en concreto en 2011, quedaron enterrados os plans de desenvolver unha rede ferroviaria galega nas áreas metropolitanas. Cómpre subliñar que unha achega particular deste traballo é detectar e analizar cando menos dous intentos de crear redes de metro lixeiro nas principais áreas metropolitanas galegas (a finais do goberno bipartito e a inicios de 2011), malia constituíren ambos os dous meros propósitos de partida.

Neste escenario, tampouco sería descartábel de cara ao futuro reorganizar en parte a infraestrutura abandonada coa abertura das liñas de alta velocidade, ou actualmente cun uso moi baixo, para a súa reconversión en servizos ferroviarios de proximidade de eventual titularidade autonómica. Podemos achegar dous exemplos significativos neste senso. O primeiro resultaría de xestionar as consecuencias da abertura da liña de alta velocidade entre Santiago e Ourense en 2011, que deixou case sen servizo a antiga liña entre ambas as dúas cidades. En particular entre O Carballiño e Ourense, na actualidade só hai 3 circulacións diarias en cada sentido en día laborábel.³⁵ Tratándose das dúas cidades máis poboadas da provincia de Ourense, e estando separadas por 21 min. en tren –unha duración competitiva co coche (20-25 min.)–, este treito sería aproveitábel cunha oferta regular de tren de proximidade. O segundo exemplo pode darse na área de Santiago, na que a implantación do eixo atlántico de alta velocidade fixo desmantelar treitos como Santiago-Sigüeiro (Sigüeiro, un núcleo periurbano de Compostela ao norte, na actualidade non ten servizo de tren) ou diminuír moito as circulacións no antigo treito Santiago-Vilagarcía por Pontecesures e Catoira (menos de 10 actualmente en día laborábel, algunhas das cales non paran en todas as paradas/apeadeiros).³⁶ Amais, nese antigo treito varios apeadeiros foron desmantelados, malia existir un alto potencial de comunicar en tren un corredor con varios núcleos relevantes moi integrados na dinámica compostelá, comezando pola súa principal cidade periurbana (O Milladoiro) de se facer unha leve modificación de trazado da liña.

En relación coa decisión de finais de 2011 de abandonar calquera política ferroviaria por parte da Xunta, ao noso entender demostra como as políticas de transporte/mobilidade poden ser empregadas co fin de obter un réditto político. A desatención da Xunta cara ao ferrocarril resulta especialmente rechamante se temos en conta que as DOT lle atribúen ao tren de alta velocidade a capacidade de artellar o territorio galego. Deste xeito, a Xunta confíalle en boa medida a outra administración a vertebración do territorio, facendo deixación de funcións. A cartografía resultante da implantación da alta velocidade ferroviaria no país (fig. 1) –que dificilmente se ampliará no sucesivo– evidencia que se fixo como mera penetración desde Madrid, con dúas terminais *cul-de-sac*:

35. Consulta de <https://venta.renfe.com/> o 17/12/2022.

36. Consulta de <https://venta.renfe.com/> o 17/12/2022.

Vigo e A Coruña. Unha cuestión central para o territorio galego como é o artellamento con Portugal, tal e como recoñecen as propias DOT e analízase detalladamente en Paül *et al.* (2020), queda en mans do executivo español, de momento pouco receptivo a colaborar con Lisboa para a implantación efectiva da liña Porto-Vigo.

Sexa como for, a ausencia de foros, comités e órganos de interlocución co goberno de Madrid imposibilita calquera tentativa seria de acadar a curto e medio prazo algunha transferencia de servizos ferroviarios para Galiza, que tería que ser o comezo dunha operadora galega ferroviaria na que a Xunta de Galiza debese ter un papel crucial, ao igual que acontece noutras comunidades autónomas. Todas estas cuestións, en fin, entran de cheo na interrelación entre xeopolítica e decisións en materia de ordenación do territorio que aborda Subra (2007), de xeito que non se poden desvincular as infraestruturas de transporte das relacións de poder. Mobilidade e transportes non son, polo tanto, un mero asunto aséptico técnico, senón que constitúen un fecundo campo de análise por parte das Ciencias Sociais, tal e como aquí tentamos levar a cabo.

Referencias

- ADEY, Peter (2017). *Mobility*. Abingdon: Routledge.
- ALPKOKIN, Pelin (2012). “Historical and Critical Review of Spatial and Transport Planning in the Netherlands”. *Land Use Policy*, vol. 29, núm. 3, pp. 536-547. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2011.09.007>
- BANISTER, David (2011). “Cities, Mobility and Climate Change”. *Journal of Transport Geography*, vol. 19, núm. 6, pp. 1538-1546. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009>
- BEIRAS, Xosé Manuel (1973). *O atraso económico de Galicia*. Vigo: Galaxia.
- BLÁNQUEZ-FRAILE, Agustín (1961). *Diccionario latino-español*. Barcelona: Ramón Sopena.
- CHORLEY, Richard John; Peter HAGGETT (1967). *Models in Geography*. Londres: Methuen.
- CRANG, Mike (2005). “Analysing Qualitative Materials”, en: Robin FLOWERDEW; David MARTIN [eds.]: *Methods in Human Geography. A Guide for Students Doing a Research Project*. Harlow: Prentice Hall, pp. 218-232.
- ELINBAUM, Pablo; Daniel GALLAND (2016). “Analysing Contemporary Metropolitan Spatial Plans in Europe Through Their Institutional Context, Instrumental Content and Planning Process”. *European Planning Studies*, vol. 24, núm. 1, pp. 181-206. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2015.1036843>
- ELLIOTT, Anthony; John URRY (2010). *Mobile Lives*. Abingdon: Routledge.
- ESTEBAN, Juli (2003). “Perspectivas para la ordenación territorial”, en: Antonio FONT [ed.]. *Planeamiento urbanístico. De la controversia a la renovación*. Barcelona: Diputació de Barcelona, pp. 67-88.
- FERNÁNDEZ PRIETO, Lourenzo (2016). “O atraso: o éxito dun falso mito. Imaxes contra os tópicos do mundo rural e os labregos”, en: Isidro DUBERT [ed.]. *Historia das historias de Galicia*. Vigo: Xerais, pp. 357-391.
- KING, John (2013). *David Ricardo*. Londres: Palgrave Macmillan. DOI: <https://doi.org/10.1057/9781137315953>
- LOIS GONZÁLEZ, Rubén Camilo (2004). “Estructura territorial de Galicia”, en: Román RODRÍGUEZ GONZÁLEZ [dir.]. *Os concellos galegos para o século XXI*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, vol. 1, pp. 101-160.

- MASON, Jacob (2019). “America, The Netherlands, and the Oil Crisis: 50 Years Later”. *Sustainable Transport Magazine*, vol. 30, pp. 16-18.
- MERLIN, Pierre (1992). *Les transports urbains*. París: Presses Universitaires de France.
- MIRALLES-GUASCH, Carme (2013). “Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte”. *Revista Transporte y Territorio*, núm. 6. pp. 1-6. DOI: <https://doi.org/10.34096/rtt.i8.290>
- MIRALLES-GUASCH, Carme; Àngel CEBOLLADA-FRONTERA (2003). *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas.
- MONGE, Manuel (1999). *Autovías galegas. Crónica dunha farsa*. Vigo: Xerais.
- OFFNER, Jean Marc (1993). “Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique”. *L'espace géographique*, vol. 22, núm. 3, pp. 233-242. DOI: <https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>
- OTERO-VARELA, ALEJANDRO; Valerià PAÜL (2022). “The Never-Ending Story of the Metropolitan Area of Vigo (Galicia, Spain)”, en: Francesco CALABRÒ; Lucia DELLA SPINA; María José PIÑEIRA MANTIÑÁN [eds.]: *New Metropolitan Perspectives. Post COVID Dynamics: Green and Digital Transition, Between Metropolitan and Return to Villages Perspectives*. Cham: Springer, pp. 946-956. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-06825-6_90
- PALMA, André de; Robin LINDSEY; Emile QUINET; Roger VICKERMAN (2011). *A Handbook of Transport Economics*. Cheltenham: Edward Elgar.
- PARTIDO DOS SOCIALISTAS DE GALICIA-PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL [PSdeG-PSOE]; BLOQUE NACIONALISTA GALEGO [BNG] (2005). Acordo sobre bases programáticas para a acción da Xunta de Galicia que asinan os grupos políticos PSdeG-PSOE e BNG. http://www.ub.edu/OGC/Galicia_PSOE_BNG_VII.pdf (consultado 18/12/2022).
- PAÜL, Valerià; Cèlia ALONSO; Olga ALONSO; Anxo BARRIO (2007). “Ordenacions territorials no espello. Apuntamentos provisorios para unha síntese comparativa entre Catalunya e Galiza”, en: Helena GONZÁLEZ FERNÁNDEZ; María Xesús LAMA [eds.]. *Actas do VII Congreso Internacional de Estudos Galegos*. Sada: Edición do Castro/Asociación Internacional de Estudos Galegos/Filoloxía Galega (Universitat de Barcelona), pp. 1091-1121.
- PAÜL, Valerià; Juan Manuel TRILLO-SANTAMARÍA; José Ignacio VILA-VÁZQUEZ (2020). “An Omitted Cross-Border Urban Corridor on the North-Western Iberian Peninsula?”, en: Henrique SANTOS; Gabriela VIALE PEREIRA; Matthias BUDDE; Sérgio F. LOPES; Predrag NIKOLIC [eds.]. *Science and Technologies for Smart Cities*. Cham: Springer, pp. 27-35. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-51005-3_4
- PAÜL, Valerià; Miguel PAZOS-OTÓN (2009). “Els darrers capítols del debat al voltant del mapa immutable de Galícia. Qüestions actuals d’organització territorial gallega”. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, vol. 67, pp. 199-229.
- PAZOS-OTÓN, Miguel (2003). *Movilidad de la población en la Galicia occidental. El eje urbano atlántico gallego*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela. [Tese doutoral]
- (2009). “Galícia: la governança de les infraestructures de transport. Entre el model *desarrollista* i la mobilitat sostenible”. *Idees. Revista de temes contemporanis*, núm. 32, pp. 218-240.
- (2022). *Perpetuum Mobile. Movilidad en tiempos pandémicos*. València: Tirant lo Blanch.
- SHELLER, Mimi; John URRY (2006). “The New Mobilities Paradigm”. *Environment and Planning A*, vol. 38, núm. 2, pp. 207-226. DOI: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- SUBRA, Philippe (2007). *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. París: Armand Colin.
- TURIEL, Alberto (2020). *Petrocalipsis: Crisis energética global y cómo (no) la vamos a solucionar*. Madrid: Alfabeto.
- URRY, John (2016). *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*. Abingdon: Routledge.
- VALENTINE, Gill (2005). “Tell Me About...: Using Interviews as a Research Methodology”, en: Robin FLOWERDEW; David MARTIN [eds.]: *Methods in Human Geography. A Guide for Students Doing a Research Project*. Harlow: Prentice Hall, pp. 110-127.

- XUNTA DE GALICIA (2003). *Plan de dinamización económica. Unha ferramenta para un novo século*. Santiago de Compostela: Grupo Correo Gallego.
- (2008a). *Plan director de estradas de Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
 - (2008b). *Directrices de ordenación do territorio de Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
 - (2010). *Plan de mobilidade e ordenación viaria estratéxica (2009-2015)*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
 - (2011). *Directrices de ordenación do territorio de Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
 - (2013). *Plan director de mobilidade alternativa de Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
 - (2018). *Plan de transporte público de Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.