

# METROMINUTO: O PEÓN NA CIDADE

Cesáreo Mosquera\*

A cidade de Pontevedra foi galardoada co premio europeo Intermodos 2013 que recoñece modelos de mobilidade e políticas de transporte exemplares. Este organismo, patrocinado pola Asociación de Rexións Fronteirizas europeas, o Comité das Rexións da UE e empresas do sector transporte, valorou moi positivamente a política municipal en transporte intermodal e de pasaxeiros. Nomeadamente, destacou a creación do "Metrominuto", un mapa que sinala as distancias e o tempo de desprazamento a pé aos distintos enclaves importantes da cidade pontevedresa, que foi definido por Intermodos como o primeiro e único mapa de mobilidade peonil en toda Europa. Pontevedra foi a urbe galega que nos últimos anos máis traballou para devolver o espazo urbano aos peóns. Unha aposta arriscada que agora está obtendo recoñecementos internacionais. O concelleiro de Infraestruturas de Pontevedra, Cesáreo Mosquera, cóntanos neste artigo cales foron os principios que se aplicaron na nova definición da cidade.



En primeiro plano, as grandes bolsas de aparcadoiros a 5 minutos camiñando do centro da cidade.

## TEN SOLUCIÓN A MOBILIDADE URBANA?

Na nosa sociedade as necesidades de mobilidade son cada vez máis elevadas; estradas, autoestradas, metros, ferrocarrís, portos, aeroportos, aumentan a súa capacidade e dan solución, por separado ou conectadas, á demanda de seguridade e de comodidade das infraestruturas e dos medios de transporte.

Este panorama optimista rómpese de xeito radical cando entramos no mundo urbano. Os problemas de mobilidade nas cidades, tanto de mercadorías como de pasaxeiros, segue sen solución. É máis, poderíamos afirmar que durante as últimas décadas a situación foi estacionaria no mellor dos casos e, en xeral, evolucionou negativamente<sup>1</sup>.

Algo, ou moito, se debeu e debe estar facendo mal para que os grandes investimentos e as medidas adoptadas de

todo tipo non teñan efectos positivos na mobilidade urbana. A zona azul, a ORA, os carrís reversíbeis, o recorte de beirarrúas, os pasos soterrados e elevados para peóns, os escalestrix para o tráfico, a onda verde, os estacionamentos disuasorios, os semáforos intelixentes, o cobro por entrar na cidade, a paridade das matrículas, as restricións aos fluxos peonís, a mellora do transporte público, entre outras, foron anunciadas como solucións que, en certos casos puideron supoñer unha mellora, pero que non resolveron o problema xeral da mobilidade e da seguridade vial urbana. Mesmo houbo intentos de deseñar partes de cidades e, incluso, urbes enteiras para o automóbil que concluíron en problemas de mobilidade similares, pasado o tempo.

Cando un problema como este, que se ten atacado con enfoques diversos e variados, con múltiples recursos e medidas, segue a non ter solución, segura-

mente sexa porque hai algún ou varios aspectos conceptuais, de fondo ou estruturais, que non se están abordando<sup>2</sup>.

## AS PRIORIDADES ESTÁN INVERTIDAS

Existe a consideración oficial, profundamente inxusta, de supostos dereitos adquiridos polo vehículo individual, polo turismo, sobre todos e cada un dos demais medios de desprazamento no medio urbano. Este é o grande problema de fondo irresolto que está lastrando a eficacia de todas e cada unha das medidas que se tratan de aplicar para mellorar a mobilidade e a seguridade urbana, e que redunda nunha preocupante diminución da calidade urbana, da calidade de vida nas cidades. Todos os demais medios de locomoción padeceron graves prexuízos e deterioros na súa funcionalidade: a bici, o transporte público, o peonil, e, incluso, indirectamente o tren e o metro. De todos eles, os máis denostados

polo predominio do vehículo foron o peonil e o ciclista; este último case chegou a desaparecer das nosas cidades (hoxe preténdese recuperar), e o peonil viuse limitado a case unha situación marxinal<sup>3</sup>.

### A MOBILIDADE PEONIL

A mobilidade peonil é a mais básica e natural de todas. É a primeira, en orde de importancia, e a maiores, absolutamente insustituíbel e non intercambiábel por ningún outro tipo de mobilidade. Todas as formas artificiais de desprazamento pódense substituír dentro das cidades. Os medio de transporte motorizados foron un enorme avance. Permitíronos chegar máis lonxe e en menos tempo, pero a súa funcionalidade foi tan invasora que se creou a ilusión de que podían suplantar as formas naturais de desprazamento. Andar unhas cantas decenas de minutos, aparte de ser moi natural e moi san, é consubstancial ao ser humano, salvo impedimento físico. Alén disto, é o xeito máis lóxico de desprazarse no medio urbano, cando menos dentro dun radio de acción, dunhas distancias e tempos razoábeis.

E a onde non chegue a forma peonil como modalidade única, debe ter unha participación importante combinada con outros modos de mobilidade<sup>4</sup>.

### A REDE VIARIA URBANA

Os esforzos e a atención estiveron centrados, case que en exclusiva, na mellora inalcanzábel e nunca acadada do tráfico motorizado, deixando a problemática da circulación peonil totalmente abandonada. En consecuencia, creáronse unhas vías urbanas inhóspitas e disfuncionais para os peóns, nas que se lles restrinxe a mobilidade. As beirarrúas de sección ridícula, as barreiras e rodeos inasumíbeis, os valados para recluir os peóns, os desabridos pasos elevados e soterrados, a invasión das beirarrúas por parte de vehículos estacionados, a iluminación mal dirixida á calzada etc., son consecuencias deste plantexamento de fondo, desta prioridade absoluta concedida á mobilidade motorizada.

Por último, non hai que furgar moito nas hemerotecas para testemuñar que un pavimento para o tráfico rodado en mal estado é un problema público de transcendencia, mentres que un pavimento dedicado ao fluxo peonil en mal estado case nunca ten esa relevancia. Outro síntoma: as obras son motivo de queixa permanente porque afectan ao

tráfico rodado; o peonil, que é o que máis sofre coas obras, case nunca é mencionado<sup>5</sup>.

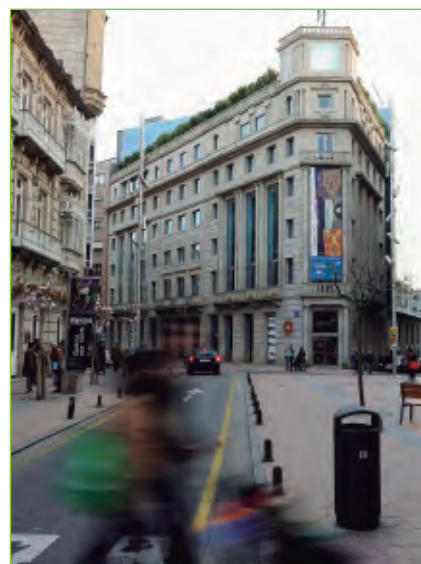
### ECUANIMIDADE ENTRE AS DISTINTAS MOBILIDADES

O principio de tratar en pé de igualdade os tráficos peonís e os rodados debe ser levado á práctica con coherencia. Hai que acompañalo de medidas concretas.

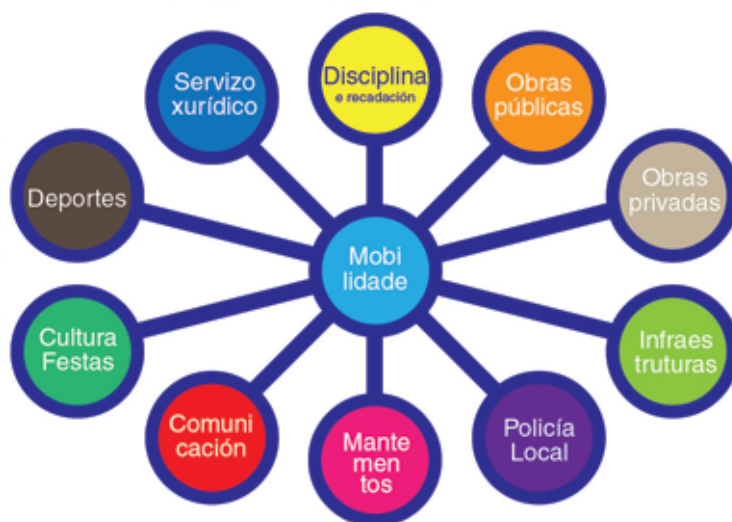
Se sobre as características de deseño e sostemento das vías dedicadas a peóns queda moito por mellorar, no concepto de fondo aínda máis. Difícil resulta dar unhas especificacións técnicas concretas para todas as variadas casuísticas, pero moi fácil establecer un principio claro e ecuánime: nas rúas nas que existan tráficos segregados peonil e rodado, o espazo ou a superficie dedicada ás necesidades do tráfico motorizado, circulación e estacionamento, nunca debe pasar, salvo raras excepcións, da metade do total. E debería entenderse como unha norma magnánima co tráfico rodado, pois os demais usos e ocupacións das vías terían que conformarse coa outra metade. As lámpadas de iluminación, as papeleiras, os contedores de refugallo, os bancos, os saíntes das fachadas, terrazas, etc., inutilizan case 2 m transversais. Se a maiores pensamos, caso de ser posibles, en carrís bici, ese mínimo do 50% subtraído ao tráfico rodado pode deixar unhas vías para peóns bastante precarias. En todo caso, nunca menos de 2,50 m absolutamente libres, de arredor de 4 m brutos. Caso de que a sección do vial non sexa suficiente para beirarrúas deste tipo, a única alternativa é pasar a rúa a plataforma única, tráfico moi reducido e moi calmado, e preferencia peonil<sup>6</sup>.



A cidade encheuse de aparcadoiros para bicis. Sen carrís bicis segregados, estes vehículos conviven sen risco con automóviles que non poden superar os 30 km/h.



O novo deseño urbano reduce considerabelmente o espazo dedicado aos coches para ofrecérllelo ás persoas, que son as donas da cidade.



Na organización da mobilidade están implicadas case todas as áreas do Concello.

## O "DEREITO" A ESTACIONAR

O asumido principio de "o estacionamento en superficie é un ben escaso que hai que repartir equitativamente" adoita levar tras de si unha secuencia de actuacións que poderíamos resumir en "unha vez ocupado todo o espazo público posíbel para estacionamento, este segue a ser escaso" e, polo tanto, violentando en favor do estacionamento nas vías públicas todos os demais usos e ocupacións dos espazos públicos, algúns deles con máis interese para a calidade urbana e para a mobilidade urbana. Indo á orixe, o plantexamento debería pasar a ser "o espazo público é un ben escaso e moi demandado que hai que repartir entre os distintos usos de xeito equitativo"<sup>7</sup>.

## O CONCEPTO DE NECESIDADE

Existe consenso universal en que o tráfico motorizado nas cidades provoca graves problemas e prexuízos: contaminación atmosférica e acústica, saturación das vías urbanas, conxestión, incomodidade severa, cando non imposibilidade para outros tipos de mobilidade, etc. Por outro lado, o automóbil forma parte da nosa civilización e foi un avance moi substancial. Non sobra nin se pode prohibir en medio urbano. A solución terá que vir dun uso racional, ou sexa, unha alternativa mais matizada.

A cuestión central será definir de modo razoábel, equitativo e asumibel o concepto de "necesidade" ou de "servizo necesario". Ou sexa, fixar a liña que divida cando é necesario o non o uso da mobilidade motorizada, e polo tanto, cado está ou non permitido circular ou estacionar no espazo público<sup>8</sup>.

## SOBRE VELOCIDADES

No tráfico dunha cidade onde hai imprevistos (neno que se escapa, peón que se despista, coche que fai unha manobra incorrecta, freados de socato, forzados ou non, etc.), permitir velocidades máximas que poidan provocar accidentes con consecuencias funestas nalgúns casos, deberíase de desterrar. Salvo excepcións, a velocidade de 30 km/hora parece axeitada; a redución de perigosidade e ruído son moi elevadas.

Pero o seu efectivo cumprimento é aínda moito máis importante. De nada serve un sinal cunha velocidade razoábel, se o 10 ou 15%, dos condutores non o respecta. Posibelmente poida xerar aínda máis perigo e ruído: adiantamentos arriscados, bucinas,... A realidade é

## PRINCIPIOS PARA UNHA MOBILIDADE SUSTENTÁBEL EN ESPAZOS URBANOS

1. A mobilidade mellorou moito nas últimas décadas, agás a mobilidade urbana que segue igual de mal ou incluso peor.
2. Mentres non se aborden os problemas estruturais ou de fondo, as medidas concretas fracasarán.
3. O equilibrio entre os diferentes modos de mobilidade urbana está profunda, radical e injustamente descompensado a favor do vehículo motorizado individual. Este é a causa de fondo que hai que abordar.
4. A mobilidade peonil é a maneira máis sana e natural de desprazarse en medio urbano cando as distancias e tempos necesarios non superen, por exemplo, os 3 km ou os 40 minutos. En desprazamentos de máis percorrido ou tempo, o modo peonil debe ser tamén o eixe central da intermodalidade.
5. A mobilidade peonil debe ter, cando menos, igual importancia que a rodada, tanto na normativa de aplicación como no deseño, sostemento e xestión das vías urbanas.
6. A reserva para o tráfico rodado nunca debería superar a metade da superficie total das rúas.
7. O suposto dereito a estacionar en vía pública debe perder o seu privilexio case monopolístico e pasar a ser un uso máis entre os que hai na vía pública, mediante unha regulación dos usos dos espazos públicos na que prime o interese colectivo sobre o individual.
8. O uso do coche nas cidades e a minimización dos problemas eu provoca terá que vir fixado polo concepto de "necesidade". O tráfico redúcese a intensidades asumíbeis e manexábeis.
9. Hai que fixar velocidades máximas moderadas en todos os ámbitos urbanos nos que outros usos existentes poidan provocar accidentes e, sobre todo, facer que se cumpran estes límites coas medidas físicas necesarias.
10. A recuperación da mobilidade peonil, o re-equilibrio entre as diversas formas de mobilidade non pode nunca condicionarse a futuros ou a outras actuacións. Estaríamos demorando sen horizonte temporal a solución a un problema urxente.
11. A mellora da calidade urbana, da mobilidade urbana e da seguridade son enormes cando se actúa segundo os criterios antes descritos.
12. A nosa experiencia amosa que a solución á mobilidade e a seguridade urbana vai polo camiño de dar a primacía absoluta á mobilidade peonil entre todos os tipos de mobilidade urbana.

que para garantir estas velocidades moderadas hai que recorrer, cando menos neste intre histórico, a elementos físicos de calmado de tráfico.

Por outro lado, a perigosidade das vías urbanas, a inseguridade vial non se pode medir só polo número de accidentes e de vítimas. A sensación de inseguridade non é tan tráxica como os efectos nas vítimas, pero deteriora de xeito moi grave a calidade de vida nas cidades e recorta a autonomía das persoas mais débiles, especialmente dos nenos que se ven expulsados da exploración e dominio autónomo do seu medio<sup>9</sup>.

## AS DINÁMICAS SOCIAIS

Cando se inicia un proceso de reequilibrio dos usos dos espazos públicos urbanos entre o modo de mobilidade peonil e o motorizado, hai unha reacción, en diferentes graos, que recorda aquela máxima do tardo-franquismo de que "podería haber democracia cando os españois estivesen preparados".

É minoritaria a oposición frontal a este reequilibrio de mobilidades. Case sempre vai por argumentacións do tipo:



A proliferación de "lombos" ou pasos peonil elevados, chave do éxito da pacificación do tráfico a motor.

"si, pero cando haxa estacionamento", "si, pero cando haxa consenso", "si, pero cando mellore o transporte público", cando., cando., cando... O modo de mobilidade privilexiado, o motorizado individual, resístese a perder as súas pre-



A mobilidade en Pontevedra revertiu as prioridades tradicionais urbanas, xa que as modalidades naturais predominan sobre as motorizadas.

bendas aínda que sexa en aras dun reequilibrio, dunha mellora xeneralizada tanto da mobilidade como da seguridade e da calidade urbana<sup>10</sup>.

### SOBRE 13 ANOS DE EXPERIENCIA EN PONTEVEDRA

En Pontevedra, o proceso de implantación está moi avanzado, xa toda a cidade ten limitada a velocidade máxima a 30 km/hora coas barreiras físicas correspondentes. Os principios e conceptos claros e a coherencia na aplicación, levaron a bo porto o proceso.

A calidade urbana e a calidade da mobilidade peonil e ciclista son moi elevadas, e isto, sen facer ningunha restrición ao funcionamento da cidade. Ao contrario, a cidade resulta máis atractiva e segura e funciona mellor. Toda persoa que "necesita" circular para desprazar mercancia ou pasaxeiros ten moitas máis facilidades que na situación previa.

Dous terzos dos desprazamentos urbanos son peonís, segundo o Estudo de Mobilidade de 2011; aínda así, o volume de desprazamentos en coche dentro da cidade pode seguir reducíndose en favor do peonil, porque segue a haber moita circulación, cada vez menos, pero aínda moita, que non cumpre ningunha das razóns que se poden aceptar como válidas



Metrominuto, un plano para animar á xente a desprazarse a pé.

das e, polo tanto, non pode ser incorporada ao concepto de "necesidade".

Por outro lado, os índices de sinistralidade son baixísimos, especialmente entre os peóns: ningún morto nin ferido grave nas zonas tratadas en 13 anos<sup>11</sup>.

### A INVERSIÓN COMPLETA DAS PRIORIDADES

Primando nidiamente a mobilidade peonil, coa conseguinte e necesaria restrición do tráfico rodado, actuando sobre o estacionamento e establecendo o concepto de "necesidade", as intensidades de tráfico motorizado vólvense manexábeis, o transporte público en superficie deixa de ter problemas e a mobilidade ciclista vólvese cómoda tanto coexistindo na calzada co tráfico calmado como polos paseos e beirarrúas.

Somos conscientes de que cada cidade ten o seu tamaño e as súas características diferentes, pero non vemos ningunha razón convincente para que estes principios de actuación non sexan válidos en todas as cidades. Como moito, habería que sectorizar as cidades de tamaños grandes e tratar zonas urbanas concretas delimitadas polo viario principal, ou sexa, o que ten funcións interzonais; pero zonas amplas, consistentes, e sen estrangulamentos nas interseccións con estas vías parcialmente excepcionadas<sup>12</sup>.

As vantaxes en canto á calidade urbana e á seguridade vial son tan evidentes, profundas e contrastábeis, que compensan con moito o esforzo e removen as posíbeis reticencias iniciais. Desde o equipo de goberno de Pontevedra estamos convencidos de que este é o camiño para a mobilidade e a seguridade nas cidades, de que a solución só poderá vir dunha clara primacía, que non exclusividade, da mobilidade peonil en ámbitos urbanos.

\* Cesáreo Mosquera é o concelleiro de Infraestruturas do Concello de Pontevedra. +info: [pontevedra.eu/movete](http://pontevedra.eu/movete)