

A CIDADANIA GAÑA ESPAZO EN DETRIMENTO DO AUTOMÓBIL PRIVADO

PONTEVEDRA: RECUPERAR A CIDADE

Xosé Cesáreo Mosquera Lorenzo*



As ruas recuperan as súas funcións orixinais ao seren reapropriadas polas persoas, deixando de ser lugares de paso invadidos e degradados polos coches.

A PRIMACIA INDISCRIMINADA DO TRANSPORTE MOTORIZADO INDIVIDUAL FOI DEGRADANDO PAULATINAMENTE AS CIDADES, DESHUMANIZANDO-AS, DIFICULTANDO A OCUPACIÓN SOCIAL DOS ESPAZOS PÚBLICOS. HOXE ESTÁ CLARO PARA URBANISTAS E SOCIÓLOGOS QUE, OU AS CIDADES RECUPERAN A SUA FUNCIÓN PRIMIXÉNIA DE VIDA SOCIAL, DE CONVIVENCIA E DE ACTIVIDADE ECONÓMICA, RECUPERANDO CALIDADE URBANA, OU A SUA DETERIORACIÓN SERÁ CADA VEZ MÁIS GALOPANTE, FACENDO ENTRAR EN CRISE E FRACASAR O MESMO CONCEITO DE CIDADE. CIDADES E VILAS DEBEN ENCETAR, CON URXENCIA E PARTINDO DAS SUAS CONDICIÓNES ESPECÍFICAS, O CAMIÑO DA SUA RECUPERACIÓN. PONTEVEDRA COMEZOU ESE CAMIÑO CON DECISIÓN E XA É UNHA REFERENCIA POSITIVA NO NOSO PAÍS.

O núcleo urbano de Pontevedra, que non chega aos 50.000 habitantes, é a cidade de referencia para aproximadamente 155.000 habitantes, dos cais a inmensa maioría vive no rural ou en vilas próximas, situación que crea unhas necesidades de mobilidade que hai que ter en conta á hora de dar solucións. A dispersión desta poboación incide fundamentalmente nas limitacións para o transporte público e a súa obrigada substitución, cando menos en parte, polo automóbil privado.

Por outro lado, Pontevedra é unha cidade de orografía basicamente chan, con unhas distancias entre puntos dentro da cidade suficientemente pequenas como para que os desprazamentos andando sexan os maioritarios no interior da cidade; nos parámetros de funcionamento do transporte público parte-se dunha necesidade de desprazamentos médios necesarios andando que, case sempre, son maiores cós necesarios para percorrer Pontevedra cidade. En consecuencia, Pontevedra é unha cidade case ideal para percorrer camiñando.

A terceira característica propia de Pontevedra constitúe-a a súa elevada calidade urbana de orixen, co seu entramado suave e con unhas dimensións moi humanas en ruas e prazas, así como unha grande calidade arquitectónica; nen as desfeitas dos anos 60, 70 e 80 foron quen de destrozarse esta grande calidade inicial,

cando menos até extremos que non sexan recuperábeis total ou parcialmente.

Por outra banda, en Pontevedra o proceso de deterioración urbana é relativamente recente e aínda existe memoria histórica de cando a cidadanía tiña os costumes de pasear, de atopar-se na rua, de ir de escaparates, de ter as festas no Centro, etc. Hai relativamente pouco tempo que os cidadáns abandonaron o uso e disfrute da súa cidade ao seren expulsados como consecuencia dunha política de mobilidade e de usos dos espazos urbanos que os obrigou pola forza a abandonar os seus costumes.

**ANDAR POR PONTEVEDRA
ACOMPAÑADO ERA IMPOSÍBEL,
DETER-SE A FACER VIDA SOCIAL
NA RUA PARECIA ESTAR PROIBIDO,
E NON DIGAMOS LEVAR O COCHE
DUN NENO; AS PERSOAS CON
MOBILIDADE REDUCIDA OU EN
CADEIRA DE RODAS
SIMPLEMENTE TIÑAN VETADA A
CIDADE**

A REALIDADE EXISTENTE

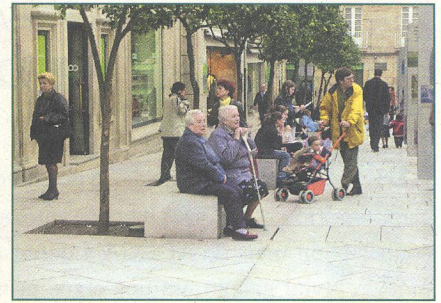
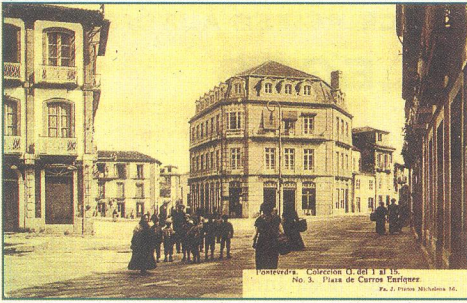
Se a situación da cidade, en canto a condicións iniciais e a posibilidades reais de recuperación e de solución adecuada dos problemas de mobilidade, era moi boa, a crua realidade era francamente desoladora: a cidade era absolutamente intransitábel andando, os espazos para uso

e disfrute cidadán non existían en grandes zonas do tecido urbano, beirarruas dunhas dimensións ridículas,... Andar por Pontevedra acompañado era imposíbel, deter-se a facer vida social na rua parecía estar prohibido, e non digamos levar un coche dun neno; as persoas con mobilidade reducida ou en cadeira de rodas simplemente tiñan vetada a cidade.

Como resultado da mesma política urbana, ou mellor de abandono urbano, grandes zonas do centro de Pontevedra estaban a sufrir unha grave deterioración, chegando algunhas delas ao semiabandono.

Pontevedra non podía continuar polo camiño marcado por este modelo urbano, se é que existía algun, que a estaba levando ao desastre como cidade. Se o centro se seguía deteriorando, os riscos eran evidentes:

- A cidade quedaba sen centro, sen cabeza, e a súa desvertebración e desorganización podían chegar a un punto sen retorno; toda cidade, sobre todo as pequenas, necesitan un centro neuráxico da vida cidadá sobre o que se articula todo o entramado urbano e social. Caso contrario, converte-se nunha masa amorfa de urbanizacións e ubicación de actividades sen organización nen vertebración e, en certo modo, significaría a súa atonía, cando non morte, como cidade.



A Praza de Curros Enríquez volveu ser un espazo para o encontro, o paseo e o xogo despois de estar moitos anos ocupada polos automóbeis. Con actuacións como ésta constrúese unha cidade máis habitábel, dinámica e solidária, unha cidade para vivir e non para circular e estacionar.

- O cancro urbano que supón o abandono de certas zonas, especialmente se son céntricas, con toda seguridade que se seguiría extendendo en proceso galopante a novas áreas da cidade con graves consecuencias para todo o conxunto.

UN NOVO MODELO DE CIDADE

Fracasada unha visión da cidade baseada nun funcionalismo de curtas miras, na deterioración indiscriminada e, moitas veces, gratuita dos espazos urbanos, así como na invasión incontrolada de vehículos motorizados, cumpria cambiar o rumbo e encetar outro camiño. Xa desde os anos 70 houbera actuacións illadas e inconexas que constituíron válvulas de escape dun crecente malestar de sectores cada vez máis amplos da cidadanía coa situación da cidade e que foron incapaces de mudar no esencial o estado de cousas e o rumbo xeral da cidade.

Quedaba o fundamental do traballo por facer e había que facé-lo baixo a presión de dous feitos evidentes: por un lado, a urxencia histórica de acometé-lo no menor prazo posíbel e, por outro, a necesidade imperiosa de non fallar no intento, pois un alto rexeitamento social e unha volta atrás implicaría un retraso de moitos anos sobre os xa acumulados que podería implicar na práctica case que o definitivo colapso de Pontevedra como cidade con perspectivas de futuro.

O reto era difícil, pero trascendente e ilusionante; só había unha maneira de abordá-lo con garantías de éxito, e esa forma era definir moi ben a dirección na que camiñar, participando neste labor os sectores sociais máis amplos e, unha vez definidos os obxectivos, traballar todas as áreas dun xeito coordinado no camiño marcado. Tan importantes como as actuacións en materia de peonalizacións e das obras necesarias para a mellora do tecido urbano, foron as iniciativas en promoción económica, en dotar de vida e actividades os espazos gañados para a vida social e cidadá, o coidado do medio ambiente urbano, a ubicación de novo das Festas

no Centro, as diversas medidas de fomento urbanístico, a actuación da Policía Municipal ou dos Servizos Sociais. Con actuacións isoladas tivera sido imposíbel avanzar ao ritmo ao que se ten feito.

É IMPORTANTE UNHA PROMOCIÓN ECONÓMICA QUE DOTE DE VIDA E ACTIVIDADE AOS ESPAZOS GAÑADOS PARA A CONVIVENCIA, E TAMÉN O COIDADADO DO MEDIO AMBIENTE URBANO

Constitue un lugar comun entre sociólogos e urbanistas que os procesos de recuperación urbana costuman dar resultados nun prazo de 6-8 anos a partir do inicio das actuacións tendentes á súa rexeneración; en Pontevedra, estes resultados están sendo moitísimo máis rápidos, o que nos permite tirar dúas conclusións fundamentais a modo de epílogo:

- As condicións iniciais de partida da cidade, a pesar da evidente deterioración, tiñan suficientes potencialidades como para aceleraren os ritmos; entre estas potencialidades, a maior e máis

importante é a cidadanía que, por un lado, asume maioritariamente con entusiasmo a recuperación da cidade e, por outro, colabora decididamente neste proceso.

- O futuro parece estar asegurado; se con unha cidade en obras cada vez hai máis cidadáns desfrutando dos nosos espazos públicos, unha vez rematadas as obras e despregadas todas as potencialidades de todo o paquete de medidas asociadas, a calidade urbana de Pontevedra vai seguir subindo no escalafón, onde hoxe xa está nun lugar moi elevado.

Cando aínda a maioría das actuacións están en proceso de plasmación, cada vez hai máis persoas nas ruas e prazas de Pontevedra. Resulta a cada paso máis evidente, e reflectido tanto nos datos obxectivos como na percepción da cidadanía, que Pontevedra é hoxe unha cidade viva, dinámica e con un grande ambiente nos seus espazos públicos. A calidade urbana mellora a pasos axigantados e xa está convertida nun referente positivo neste eido en toda Galiza.

**Tenente Alcalde Delegado de Urbanismo e Medio Ambiente de Pontevedra*



O tratamento das esquinas para criar "orellas" facilita os desprazamentos a pé e diminúe a velocidade dos automóbeis nos cruzamentos.