

QUE CIDADE QUEREMOS EN LUGO?

Lucía A. Anido*

ADEGA-Lugo organizou en 2021 as xornadas “Que cidade queremos?”, integradas por catro mesas redondas nas que tratamos de dar resposta a esta pregunta, abordando cuestións como a mobilidade e o desenvolvemento urbano como eixo para a sustentabilidade dos nosos hábitos cotiás. Como imaxe destes encontros, empregamos a escultura da praza do Museo Provincial de Lugo, a obra do escultor Álvaro de la Vega que leva por título Cinco mans que apoian a muralla, reivindicando así a participación cidadá na creación da cidade.



Escultura da praza do Museo Provincial de Lugo, de Álvaro de la Vega, que leva por título Cinco mans que apoian a muralla e serviu de imaxe das xornadas.

A MOBILIDADE A ANÁLISE

Inauguramos as xornadas falando de mobilidade con Ana Montalbán, secretaria da Rede Cidades que Camiñan, e Miguel Anxo Lores, alcalde de Pontevedra, que asume a presidencia da devandita rede e é recoñecida mundialmente polas súas boas prácticas nesta materia.

En ambas exposicións defendeuse que o espazo público é a esencia da cidade, o que permite a relación interxeracional das persoas nun ambiente agradable, acoledor, seguro e de calidade. Falouse tamén da necesidade de dar prioridade ás persoas sobre o tráfico, cidades de 15 minutos¹ e compactas, que só se conseguirán se desde a política se ten unha visión a longo prazo e se artellan vías de comunicación co tecido asociativo local para deseñar un proxecto urbano integral, dirixido a todas as veciñas e que permita vivir en lugares de alta calidade á vez que evita os procesos de xentrificación².

Raúl Míguez, director adxunto á presidencia de ADIF, interveu no lugar da convidada, Isabel Pardo de Vera, presidenta de ADIF. Suliñou a vontade da empresa de transformar as estacións en núcleos de referencia dentro das cidades. Como exemplos, citou a creación de puntos de recarga de vehículos eléctricos e aparcadoiros de bicicletas.

Tamén contamos con Xosé Carlos Fernández, enxeñeiro experto ferroviario, que expuxo de forma moi contundente como as actuais inversións en proxectos de desenvolvemento da liña ferroviaria en Lugo non van supoñer unha mellora substancial. As obras actuais consisten unicamente no mantemento por desgaste das infraestruturas, polo que non aumentará a competitividade do ferrocarril con respecto a outros medios de transporte nin a conectividade de Lugo con outras cidades galegas.

DESTRUÍR PARA CONSTRUÍR

A segunda das palestras, “Destruír para construír”, contou coa partici-

pación o arquitecto Iago Lestegás, a arquitecta Carmen Figueiras e Luis Latorre, presidente da asociación Lugo Monumental.

Comezou a exposición Iago Lestegás reivindicando a necesidade do uso eficiente dos recursos da cidade consolidada, da existente, e dos seus espazos públicos. Segundo Lestegás, non se están coidando os espazos públicos, dando prioridade a grandes explanadas rodeadas de grandes edificios, como as do Camiño Primitivo en Fontiñas, ou a de Augas Férreas, que non convidan á permanencia. Polo contra, os bos espazos urbanos son acolledores, teñen árbores, están ben orientados, con edificios a escala humana e comercios en planta baixa.

Pola súa parte Luis Latorre, achegou datos extraídos dun informe de 2011 do Ministerio de Transportes, mobilidade e axenda urbana no que se indica que a metade da cidade de Lugo está considerada como vulnerable, nomeadamente o casco histórico, o barrio da zona norte, o Feijoo... Nesta liña argumental, recordou que na cidade hai 12000 vivendas baleiras polo que a rehabilitación debería ser a primeira das opcións, evitando que o centro se destine a vivendas turísticas mentres se constrúe unha “cidade b” nos arredores.

Para entender o deseño municipal, Carmen Figueiras contextualizou o PXOM de Lugo no seu sobredimensionamento, baseado en datos estatísticos poboacionais que non se cumpriron. No ano 2020 estimábase que a poboación de Lugo sería de 115.000 habitantes, porén a día de hoxe non chega a 99.000, polo que sería preciso revisar estes datos e estudar a poboación lucense e a dinámica de crecemento negativa que tende a unha feminización do envellecemento. Con estes estudos poderían desenvolverse políticas dende unha perspectiva de xénero.

A arquitecta tamén denunciou a falta de transparencia do goberno municipal en canto á contratación de servizos de asistencia técnica, e



Mesa Redonda: "Transportes e mobilidade: Unha cidade para as persoas"

377 reproducións • Emitiuse en directo o 25 de feb. de 2021 11 0 COMPARTIR GARDAR ...

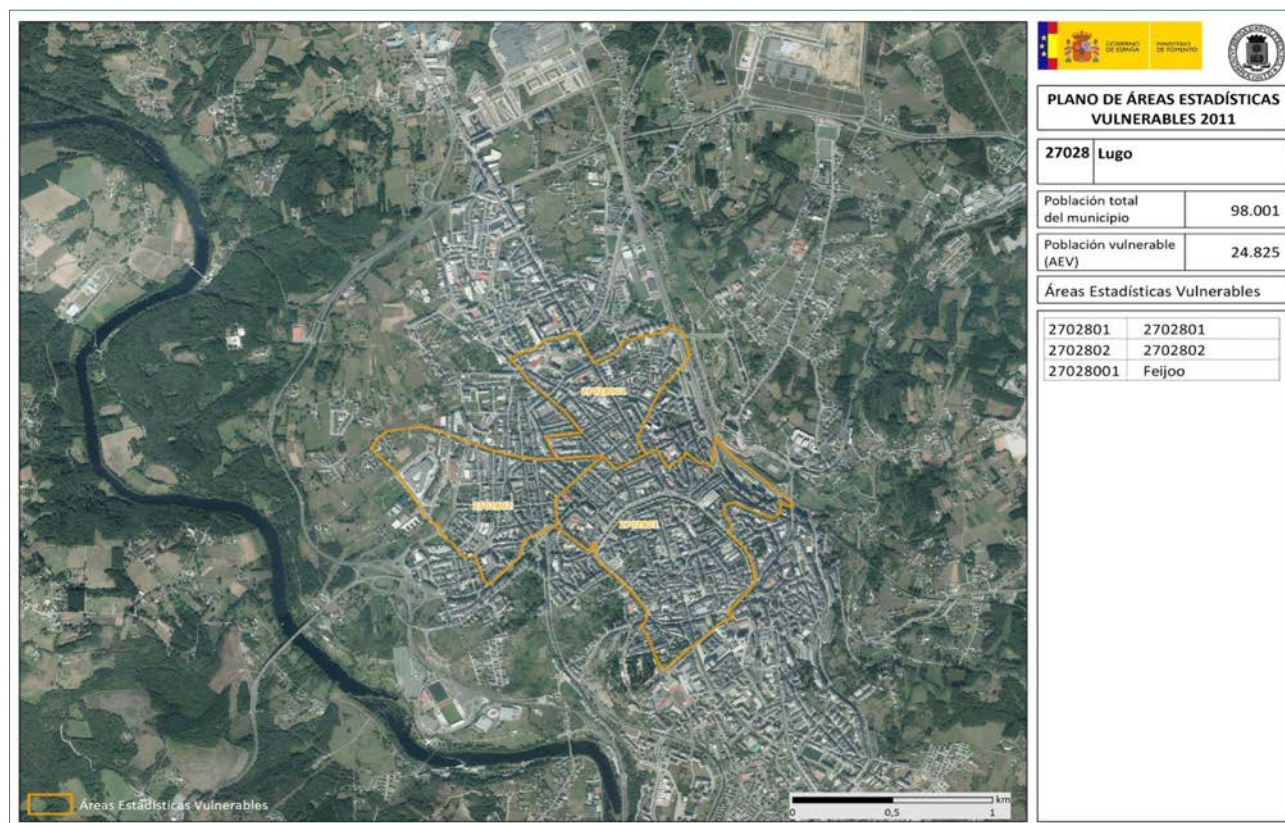
ADEGA Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza
495 subscritores

Reproducir de novo o chat principal

- Sualá se atenderá a los viajeros de lejanía sin desatender a los de cercanía.
- elgalledelugo Pregunta para Xosé ¿Cual crees que son las principales causas por la cuales ciudades como Lugo o Ferrol no reciben la misma inversión en infraestructuras ferroviarias que el resto de urbes gallegas?
- Pepa Gandasegui perfectamente contestado, muchas gracias. entiendo sociedad civil como antitesis a lo político, aclaro
- Charo_RM Para Ana, con referencia a las ciudades con barrios donde puedes encontrar lo que necesitas a 15 minutos de tu casa, ¿cómo concienciar a los ciudadanos para su efectiva implementación?
- Rubén V. O caso de Lugo coa intermodal da para amplo debate, as dúas estacións están a moi pouca distancia e sempre poderían estar ben conectadas co bus. Penso que hai que estudar cada caso en particular
- Anxo Sanchez González Sobre o tema do ferrocarril. Para que unha estación nova se xa case non hai trens? Non sería mellor gastar os cartos en novas liñas de proximidade ou rexionais? (que articulen o territorio)
- Brais Oliveira A pregunta de Xabier Cid é tremendamente interesante e merece unha resposta repousada

OCULTAR OPCIÓN DE REPRODUCIR DE NOVO O CHAT

Captura de imaxe da mesa redonda online sobre transportes e mobilidade en Lugo.



Plano de áreas vulnerables de Lugo, 2011.

como só teñen acceso ás licitacións as grandes empresas de enxeñaría, deixando atrás a oficinas máis pequenas e próximas.

URBANISMO E CALIDADE DE VIDA

A terceira das xornadas tivo por título "Urbanismo e calidade de vida". Nela escoitamos as exposicións de tres profesionais do ámbito da arquitectura: Tareixa Táboas, Santiago Catalán e Xosé Anxo Carreira.

Táboas reclamou as cidades xardín inclusivas e socialmente xustas, que rachan o límite entre o urbano e o rural, como modelo a seguir neste século XXI. Reflexionou ademais sobre a necesidade de facer

consciente á cidadanía de quen alimenta as urbes, xa que cun 50% da poboación vivindo en grandes núcleos e de costas á natureza, hai menos conciencia social cara o cambio climático e descoñecemento sobre a fonte de subministro dos consumos hídricos ou enerxéticos.

Santiago Catalán levounos ata o barrio sueco de Västra Hammen, en Malmö. A cidade estaba en decadencia e proxectaron un distrito ecolóxico. Para iso, comezaron coa educación nas aulas, mentalizando ao alumnado sobre ecoloxía e medio ambiente. En contraposición, no Concello de Lugo preténdese construír un barrio multiecolóxico ocupando un terreo case virxe de 147.000m². Unha proposta que semella



Exposición de Juan Vidal Pardo, de Ciudadanos, sobre o Edificio de Barras Eléctricas.



Imaxe panorámica da antiga ponte ferroviaria de Lugo coa cidade ao fondo.

Dolores Giraldez Alonso



Vista da cidade de Lugo.

sen sentido cando, nesta cidade o rural se introduce continuamente no centro. Porén, a parte histórica ten grandes espazos para construír á vez que vai quedando baleira. En consecuencia, en palabras de Catalán o que ten sentido é artellar un núcleo urbano compacto que irradie vida dende a muralla, que cheire a natureza e que leve o espírito da cidade histórica a todos os barrios.

A MESA POLÍTICA

Como peche das xornadas, convidamos ás representantes políticas da corporación municipal, Juan Vidal Pardo de Ciudadanos, Rubén Arroxo do BNG, Miguel Fernández do PSOE e Antonio Ameijide do PP. Todas estas persoas coincidiron na necesidade de desenvolver estratexias de sustentabilidade e peonalización.

Juan Vidal Pardo reivindicou que a política urbanística debe centrarse na rehabilitación dos barrios, impulsando a economía local e poñendo en valor as arquitecturas de tipo racionalista do barrio da Milagrosa. En canto á mobilidade, aventurou que Lugo podería ser unha cidade con emisións cero, dotándoa dun sistema de transporte público electrificado e creando corredores peonís que conecten o centro da cidade co resto dos barrios.

Rubén Arroxo, como actual tenente de alcalde e concelleiro de Mobilidade e Infraestruturas urbanas, expuxo a dificultade que supón a potenciación do patrimonio e reivindicou que Lugo é a única cidade do mundo que conta cunha muralla romana co trazado completo. Sinalou tamén que é a única cidade galega sen conexión por autovía nin ferrocarril con Santiago de Compostela, para o que achegou a posibilidade de conexión a través de Curtis e Ordes, vinculando así co Eixo Atlántico.

Miguel Fernández, concelleiro de Deportes no momento no que se fixeron as xornadas, expuxo os catro eixos sobre os que se basean as políticas municipais, nomeadamente a mobilidade, a recuperación dos espazos para a trama urbana, as medidas para afrontar o cambio climático e a rehabilitación. Expuxo que se está a traballar no deseño dunha cidade a medio prazo, a través dunha EDUSI (Estratexias de Desenvolvemento Urbano Sustentable Integrado) e reivindicou Lugo como unha potencia madeireira, por iso a construción do Edificio Impulso Verde, cun balance enerxético de case cero, ou o barrio multiecolóxico.

Pola súa banda, Antonio Ameijide artellou o seu discurso arredor dun Lugo capital gastronómica con potencialidade para atraer o turismo. Criticou que tan só se promova o uso da bicicleta na zona norte da cidade e denunciou a cantidade de edificios abandonados. Sobre a peonalización, expuxo estar a favor de potenciar os desprazamentos a pé pero con opcións para o coche privado, cun sistema de rotación gratuito do aparcamento.

CONCLUSIÓNS

As xornadas lévannos a concluír que en Lugo falta un proxecto integral de cidade, deseñado coa participación cidadá e que poña no centro ás persoas que viven nela. Tamén falta transparencia na elaboración dos plans urbanísticos e perspectiva de xénero.

O camiño que precisa percorrer a nosa cidade a nivel urbanístico vai na liña de crear un núcleo compacto, sen destruír espazos naturais e aproveitando a multitude de vivendas baleiras e barrios abandonados. Tamén é preciso dar forma a espazos públicos de convivencia, acolledores e accesibles, con vexetación e pavimentos permeables, evitando o efecto illa de calor á vez que se conserven os parques periurbanos e a conexión co rural como servizos ecosistémicos da cidade que axudan a afrontar o cambio climático.

REFERENCIAS

¹ Concepto urbanístico que estipula que as necesidades básicas da veciñanza das cidades deben poder satisfacerse a menos de 15 minutos a pé ou en bicicleta desde os seus fogares.

² Proceso de rehabilitación urbanística e social dunha zona urbana deprimida ou deteriorada, que provoca un desprazamento paulatino da veciñanza empobrecida do barrio por outra dun nivel social e económico máis alto.

* Lucía A. Anido, membro da Directiva de ADEGA