



Pontevedra  
accesíbel



CONCELLO DE  
PONTEVEDRA





CONCELLO DE  
PONTEVEDRA

As políticas de  
accesibilidade universal  
en Pontevedra  
2008





# A cidade amiga

Miguel Anxo Fernández Lores  
Alcalde de Pontevedra

Falar dunha cidade accesíbel non é nada se non se fala primeiro dunha cidade para as persoas.

Os cidadáns e as cidadás como epicentro dunha vida urbana plural, multifacética, integradora, solidaria, cohesionada, igualitaria, dinámica, liberadora e amigábel. Todos eles aspectos positivos que guiaron unha chea de decisións políticas capaces de cambiar en poucos anos a faciana da capital.

Así o vimos facendo na última década, seguindo un modelo global e integrado que afecta a todos os ámbitos da mobilidade: o uso do espazo público, as funcións da cidade, a actividade económica, o transporte público, os automóbiles particulares, a seguridade viaria, as infraestruturas, o aparcamento, os desprazamentos sen motor, os tránsitos peonís, o estado dos pavimentos, etc.

## A cidade para os cidadáns

Os pontevedreses quixemos dar un exemplo de recuperación urbana nunha cidade de pequenas dimensións, cun intenso dinamismo económico, un prometedor futuro turístico e unha grande potencia transformadora.

O concepto básico foi entregar a cidade aos cidadáns, facela máis da xente, das persoas. Conectar os espazos públicos coas novas tendencias do consumo, cos novos hábitos de vida. Limitar a tendencia aos grandes centros comerciais fóra da capital, que en moitos casos chegaron a substituír os espazos públicos como lugares de relación, de cultura, de ocio e de esparcemento.

## Menos coches, máis persoas

A reforma urbana foi capaz de aumentar o espazo público —antes “invadido” polos automóbiles, que facían da maioría das rúas auténticos almacéns— e tivo na accesibilidade dos espazos públicos unha das súas coordenadas principais, naqueles lugares que necesitaban dunha completa transformación.



As primeiras decisións políticas da reforma urbana consistiron en limitar a abusiva presenza do automóbil nos espazos públicos, así como o progresivo deterioro destes. Unha perspectiva global sobre o modelo de cidade axudou a adoitar medidas decididas de cara á recuperación urbana.



■ A reforma urbana realízase sobre a base dun concepto global que abrangue toda a xestión dos espazos públicos da cidade, con todas as súas funcións: económicas, residenciais, estéticas...

A avenida de Vigo (foto superior) define un itinerario peonil con tráfico calmado que conecta o centro urbano coas estacións de autobuses e ferrocarrís. Antes da reforma, por esta vía pasaban uns 30.000 vehículos cada día.

Na Glorieta de Compostela conflúen diversas rúas caracterizadas polo seu dinamismo comercial (foto central)

A rúa Gutiérrez Mellado é un bulevar peonil donde só existe tráfico urbano de servizos e acceso a garaxes (foto inferior).

### Modernizar

A reforma urbana foi sobre todo modernización. Nestes anos renováronse a maioría das rúas interiores da cidade, realizáronse trascendentes accións de calmado do tráfico e restauráronse as redes de servizos públicos, desde o saneamento ás conduccións eléctricas, de auga potábel, fibra óptica ou gas.

Nas actuacións de superficie, puxéronse as bases para estender a accesibilidade universal a aquelas zonas que pola súa antigüidade non precisaban reformas profundas, pero sí adaptar os seus espazos ás condicións de accesibilidade e seguridade que debe cumprir toda a cidade.

### Mellorar a seguridade peonil

Medidas que se completaron con outras que fixeron posíbel reducir os accidentes de tráfico, facendo posíbel a coexistencia en boas condicións de peóns e vehículos, xa que grazas ás limitación físicas extendidas por toda a cidade, os coches non supoñen un especial perigo para a cidadanía que camiña a pé ou anda en bicicleta ou en calquera outro medio non motorizado.

### Valentía na xestión

O primeiro que ten que ser accesíbel nunha cidade son as cabezas dos seus dirixentes. De nada serven as teorías sobre a mobilidade ou a accesibilidade universal, se os responsabeis políticos non se deciden a tomar as rendas dunha transformación en positivo, que teña en conta os valores estéticos e económicos, pero sobre todo tamén os valores morais que dan forza a estas políticas transversais, valentes e positivas, capaces de mudar a paisaxe urbana, capaces de penetrar na alma da cidade.

Poucas cousas poden enorgullecernos máis que comprobar cómo a nosa cidade se vai transformando nun espazo máis útil, máis seguro, máis amábel sobre todo para aqueles que teñen máis dificultades de movemento.

### O máis positivo do ser humano

As políticas de accesibilidade teñen que ver cos valores máis positivos do ser humano, xa que fan posíbel mellorar as condicións de igualdade de moitas persoas, para que poidan desprazarse cómodamente, facilitándolles o seu dereito á liberdade de movementos.

### A accesibilidade, boa para todas e todos

Por outra banda, derrubar as barreiras físicas inútiles nunha cidade é moi grato. Aumentando a comodidade das persoas con dificultades, aumentas tamén a do resto da poboación, pois case sempre é máis agradecido para todas e todos utilizar unha rampa en vez dunha escalinata... Moitos de nós, tendo a opción de utilizar unha ou outra, optamos pola rampa con naturalidade, simplemente porque nos resulta máis doado.

### Cada ano, cada euro

A Pontevedra imaxinada nun principio foi tomando corpo ano tras ano, orzamento tras orzamento, euro a euro, investimento tras investimento, contratación tras contratación... Foi unha prioridade absoluta os primeiros catro anos, continuada despois con novas áreas urbanas convertidas en espazos civilizados e amabeis, gañados para mellorar a calidade de vida. Hoxe continua o proceso con novas intervencións nas zonas máis afastadas do centro, en espazos do rural, nas novas sendas fluviais que percorren o Lérez e o contorno litoral...

Fóron grandes proporcións das contas públicas anuais da cidade destinadas a este fin rexenerador. Diñeiro que hai que pelexar euro a euro con plans xenerosos pero austeros, con sentidiño e coa seguridade de que cada euro público investido na cidade ía revertir na súa calidade, en convertirla nun lugar atractivo para vivir e investir.

### Garantir un dereito básico

Facilitar o movemento ás persoas con dificultades non é unha dádiva da maioría coa minoría, senón un dereito que teñen estas persoas. A nosa obriga consiste en facilitárllelo sen máis, igual que facilitamos, en maior ou menor medida, a actividade económica, a cohesión social, o transporte público ou a vivenda digna.

### Discapacitados, maiores, pais e nais...

Adoitamos personalizar as políticas de accesibilidade naqueles cidadáns que se serven de cadeiras de rodas para realizar os seus desprazamentos, ou os invidentes, que se serven de bastóns para orientarse e moverse. Sen dúbida, son dos maiores beneficiarios destas medidas, pero non os únicos.

Calquera persoa que teña dificultades sensoriais agradece a ausencia de obstáculos, así como as persoas maiores, que van perdendo a axilidade doutro e valoran as rampas, as plataformas únicas ou o feito de que os automóviles circulen amodiño polas vías urbanas.

Tamén os pais e nais de nenos que aínda non poden camiñar de seu están encantados de rodar coas súas cuniñas de rodas sen ter que andar saltando beirarrúas ou defendéndose dos automóviles, así como as persoas que utilizan a bicicleta para os seus desprazamentos, xa que os coches circulando a menos de 30 km por hora na zona urbana, non supoñen un perigo para eles.



■ A diversidade de funcións foi unha das bases da nova dimensión integradora da cidade. A promoción de lugares de ocio, paseo, festas, animación combinouse co impulso da actividade económica relacionada coa potenciación do zócalo urbano como espazo comercial, cunha accesibilidade doada para todos os públicos con algunha dificultade. As fotos recollen algúns exemplos do grande número de áreas urbanas con plataformas únicas para a circulación peonil, unha vez que a presenza de coches foi controlada, e substituída pola vida a pé.





■ A rúa Sagasta, en pleno centro comercial, un exemplo de prioridade peonil e tráfico calmado. Os automóviles poden realizar os seus servizos, pero sen unha presenza continua e abusiva.

■ O aparcamento en superficie está regulado segundo as necesidades da maioría da poboación. Existe un aparcadoiro público gratuíto a 5 minutos camiñando desde o centro da cidade. Non se aplica ningún sistema de pago tipo ORA. Ademais dos aparcamentos soterrados de pago, públicos ou privados, dispuxéronse por todo o casco urbano numerosas áreas de aparcamento de servizos, con 15 minutos para calquera cidadán que o precise realizar algunha xestión breve. Ademais, nas áreas de carga e descarga, os vehículos industriais dispoñen de 30 minutos para realizar o seu labor. Nas áreas peonís non se pode aparcar.



### Os coches

Moita é a xente que conduce, incluso moita a que disfruta conducindo. O coche é unha máquina que foi penetrando moi doadamente nas nosas vidas, até converterse case en imprescindible, máxime nun país de hábitats dispersos como o galego. Tamén pasa por ser un símbolo de prestixio social, sen dúbida impulsado pola forte carga publicitaria coa que o mercado nos bombardea decote.

Cada vez hai máis coches para as mesmas rúas e as cidades vense abocadas a tomar medidas drásticas sobre a función e ubicación destas máquinas. Preguntas que aínda lle soan raro a algúns, como onde deben gardarse os coches cando non se utilizan, se é normal estar respirando o seu fume mentres paseamos ou escoitando o seu ruído mentres durmimos, xa comezan a ser habituais, por non falar de todo o relacionado coa seguridade vial.

Algunha vez recrimínannos o número de lombos asfálticos que instalamos nas principais avenidas da cidade, para dificultar a velocidade e previr os accidentes graves. Unha soa vida que salvemos grazas a esas dificultades xustifica por sí mesma esta acción preventiva.

### A participación

A forza dos impulsos públicos a prol da accesibilidade sería distinta se non existise un movemento social que demandase investimentos públicos para a accesibilidade, mantivese aceso o facho da reivindicación e cooperase na procura de solucións.

Sen o ánimo dos pontevedreses, a capital non podía ter cambiado tanto como o fixo. Na reforma urbana implicouse toda a poboación, uns a favor e outros en contra... a controversia e o activo intercambio de opinións fai as sociedades máis maduras e a democracia máis sólida.

As entidades veciñais coas súas críticas e os seus parabéns, así como os cidadáns máis activos, os comerciantes e resto de empresarios... participan nun proceso transformador que sinte o alento da cidadanía e móvese con él, apoiado nas firmes decisións municipais.

Se alguén se distingue por poñer toda a súa intelixencia no proceso son as entidades que agrupan ás persoas con minusvalías físicas, activos fundamentais dunha transformación á que nos axudan cooperando con ideas, estudos, propostas... e incluso probando algunhas obras públicas, certificando que se adaptan ás condicións máis esixentes.

### Os profesionais

Transformacións como a que está a experimentar Pontevedra nacen sobre todo da cidadanía, que as impulsa a través das institucións que as representan, neste caso o Concello. Tras as decisións políticas está a implicación dos profesionais: técnicos de múltiples especialidades que xeneran proxectos, fórmanse en disciplinas aínda por desgraza algo "verdes", e implícanse en conseguir avances nestas políticas transformadoras.



### Un labor inacabado

A cidade é un ser vivo, a súa xestión é infinda, nunca remata. Acadamos uns avances bastante evidentes, pero aínda non podemos estar satisfeitos. Moitos espazos privados avanzaron en paralelo na eliminación de barreiras, pero son moitas as dificultades que se detectan cada día. Sabemos que queda moito por facer, pero tamén sabemos que o máis importante está feito: que calquera intervención urbana teña na accesibilidade universal un valor fundamental para garantir o dereito que a todos nos asiste a movernos libremente. Neso estamos, imaxinando e impulsando cada día novas accións para converter Pontevedra nun referente da calidade urbana, e sempre co estímulo da accesibilidade universal.

### Os recoñecementos

As accións de renovación da cidade segundo os criterios da accesibilidade universal non sempre son ben entendidas. De feito, xeneran bastantes medos en algúns sectores, e producen rexeitamentos ideolóxicos que subxacen no transfondo dos modelos urbanos defendidos polas distintas opcións políticas. Por eso son tan importantes os recoñecementos que se producen tanto no interior da cidade, como no exterior.

A participación en xornadas e congresos, as visitas prácticas de técnicos, os traballos conxuntos con entidades como a Organización de Cegos (ONCE), a Confederación de Minusválidos (COGAMI), entre outras accións, aportan ao proceso transformador unha dimensión interesante, no campo da difusión e o exemplo dos valores da accesibilidade universal.

Cada mención que se fai a Pontevedra como exemplo de cidade integradora e accesíbel, é un motivo de orgullo para todas e todos os que dalgún xeito estamos a colaborar na transformación desta cidade.

No capítulo dos recoñecementos de honra, comprecitar o Premio Cermi á accesibilidade, concedido polo Comité Español de Representantes de Persoas con Discapacidade, á mellor acción autonómica ou local en 2007; o premio "Cidade de Pedra", da Asociación de Graniteiros de Galiza; ou o lema baixo o que o Parlamento Galego celebrou os seus 25 anos na cidade: "Accesíbel, habitábel, participativa, a cidade imaxinada" (2006). En 2008, o xurado dos Premios Nacionais da Cultura Galega concede este importante recoñecemento á nosa cidade na súa sección de Patrimonio Cultural.



■ Os diferentes departamentos municipais colaboran cunha empresa local desenvolvendo prototipos de mobiliario urbano a través de programas de I+D+i. Este semáforo foi deseñado en Pontevedra.

■ A entrega dos Premios CERMI, en Madrid, donde o alcalde falou en nome de todos os premiados polo Comité Español de Representantes de Persoas con Discapacidade en 2007.



# Accesibilidade en medio urbano

Cesáreo Mosqueira Lourenzo  
Concelleiro de Infraestruturas  
Concello de Pontevedra



■ Antes da reforma urbana, Pontevedra era un espazo impracticábel. Os automóviles invadían boa parte do espazo público dispoñíbel. Estreitas beirarrúas impedían que as actividades urbanas se desenvolvesen con soltura e comodidade, tanto para a cidadanía en xeral, como para os protagonistas da vida económica: empresas e traballadores.

## Un enfoque global

Imos tentar resumir o que aconteceu en Pontevedra nos últimos nove anos, período no que se impulsou, desenvolveu e contrastou unha liña de traballo no eido da calidade urbana moi centrado na accesibilidade. O período de xestión, de preparación, de toma de decisións abarcou sobre un ano 1999-2000, que foi seguido por oito anos de xestión, execución, rectificación e reaxuste, o período 2000-2008. Como resumo, o conxunto da cidade pasou nestes anos de ser totalmente inaccesíbel, a ser accesíbel nun oitenta por cento, incluíndo xa as actuacións en marcha que se están executando nestes momentos; é dicir o oitenta por cento da cidade está resolto en canto ao deseño urbano, ou, polo menos, á eliminación de barreiras, e o obxectivo é chegar ao 100% nun prazo moi curto.

Resultou un camiño moi exitoso, non exento de dificultades, pero que alcanzou uns resultados, tanto cuantitativos como cualitativos, indiscutíbeis; acadar nun período relativamente breve que a maioría dos espazos públicos urbanos sexan accesíbeis constitúe, dende o noso punto de vista, unha demostración do éxito dunha estratexia que é a que imos relatar.

## Situación de partida

A situación de partida era francamente má, como en calquera cidade. Mesmo peor; todas as desgrazas están recollidas nas fotos e son, máis ou menos, as mesmas que se describen en calquera exposición sobre barreiras urbanísticas e arquitectónicas. As fotos son do 1999/2000 e non están especialmente seleccionadas nin se buscan efectos raros; non hipertrofan a realidade, tratan de reflectila tal e como era. Aí aparecen todos os problemas de accesibilidade en medio urbano descritos en calquera manual.

## BASES DA ACTUACIÓN

As persoas que tivemos a responsabilidade de impulsar todo o proceso, temos claro que o camiño percorrido foi consecuencia de dous grandes factores, de dous grandes eixes de partida que constituíron as bases sobre as que se cimentaron todas as múltiples actuacións levadas a cabo:

— Por un lado, a vontade decidida de acadar uns espazos públicos para todas as persoas, de ter como liña absolutamente prioritaria de actuación a da calidade urbana e accesibilidade para todos e todas. Sen esta decisión firme, constante e profunda, o proceso nunca podería ter chegado a bo porto.

— E, por outro lado, unha boa base de coñecementos, unha recollida permanente de aportacións, ben teóricas, ben prácticas, sistematizadas e adaptadas ás necesidades da nosa cidade. Sen esta base conceptual ampla, os resultados serían moito máis cativos, cando non contraditorios e inviábeis.

### Aprender de todas as experiencias

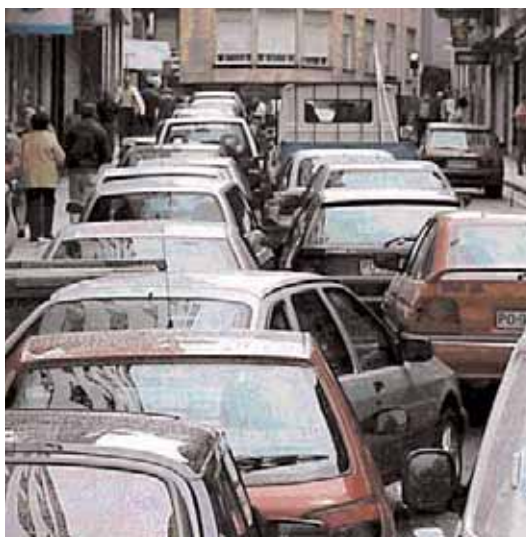
Todas as actuacións, do tipo que for, que se teñan feito nas diversas cidades son unha fonte inesgotábel de aprendizaxe, aínda que moitas veces sexa para concluír os problemas que poidesen ter diversos tipos de actuacións, sexa para aprender o que non se debe facer. Resulta unha evidente vantaxe comparativa encetar este camiño da accesibilidade despois de que outras cidades a teñan experimentado; analizar con eficacia, o percorrido doutras cidades e vilas, cos seus acertos e erros, é unha fonte básica de conclusión, e, ben utilizada, con prudencia e con calma, pero con enerxía, serve para poder aplicar con firmeza e seguridade as solucións que se elixan como oportunas.

O contacto directo, o coñecemento das actuacións concretas doutras cidades en vivo, ten unha grande importancia, que se pode complementar e, en moitos casos, incluso substituír, pola análise de fotos e textos.

O que xa resulta máis difícil é chegar ao coñecemento dos principios que inspiraron as actuacións, a concepción que hai detrás. Esta dificultade ten varias orixes: hai múltiples concepcións dos espazos públicos, da súa funcionalidade, do papel e función da accesibilidade; concepcións moitas veces dispersas, cando non profundamente contraditorias. Por outro lado, as motivacións para actuar adoitan ser moi dispares, ter unha relevancia de moi diverso rango e importancia (prioritarias, secundarias ou simplemente tomalas como un estorbo inevitábel) e, inclusive, respostar a razóns totalmente alleas á accesibilidade (acadar unha axuda buscando unha liña de subvencións para a accesibilidade cando a finalidade orixinal era outra ben diferente).

As experiencias doutras cidades e dos manuais son fundamentais, pero deben procesarse, elaborarse, para rematar nun plantexamento xeral propio. As solucións concretas, os deseños particulares, corresponden aos técnicos e cada vez hai mellores e ben formados; a decisión de actuar, aos políticos. Enfocar ben todo o proceso, escoller a mellor e máis eficaz liña de actuación é a maior dificultade que se pode atopar; imos tentar explicitar brevemente como o afrontamos en Pontevedra.

■ A paisaxe urbana estaba dominada por unha especie de caos derivado da despreocupación polo espazo público e a deusificación do automóbil privado, que era o rei do asfalto. Todas estas fotos, realizadas calquera día hai aproximadamente 10 anos, son hoxe imposíbeis, xa que nestas rúas os peóns teñen máis espazo e os automóviles límitanse a cumprir a súa función de servizo.



## Pontevedra accesíbel



■ A cidade é un ente complexo e variado; os espazos cumpren múltiples funcións, polo que as solucións non poden ser ailladas ou unívocas: deben basearse en prantexamentos globais, analizando os fundamentos de cada espazo e adoptando solucións acaídas: nas necesidades de circulación a motor, nas posibilidades de movemento das persoas con dificultades, e na concepción do espazo urbano como foro para unha vida activa e variada.

### Visión global

Pode resultar algo difícil de definir pero sumamente importante: non hai solución boa que escape de focar globalmente todo o que está sucedendo nunha cidade.

Se se pensa, por exemplo: “imos facer rampas para as persoas con lesións medulares...” probablemente entremos en conflito coa boa circulación ou coa mobilidade das persoas cegas, e incluso podemos chocar con que a maioría da poboación non entenda esas solucións. E non hai receitas concretas. A grande alternativa é focar o espazo urbano na súa complexidade, tomar decisións sobre o espazo urbano no seu conxunto, tendo, evidentemente, moi en conta as necesidades das persoas con mobilidade reducida ou con defectos sensoriais, non ten porque ser alguén especificamente catalogado como discapacitado.

Se se parte deste principio de globalidade, se consideramos o espazo público como un todo e temos en conta todas as demandas de uso a que está sometido, entón o enfoque troca, amplíase, enriquecese, adopta outra perspectiva. Podería pensarse que isto complica moitísimo as actuacións; non é así, todo o contrario e, á hora da verdade, cando hai que actuar, non se complica senón que se simplifica e aparecen solucións máis sinxelas e coherentes. Á hora de executar as obras, á hora de dar solucións concretas, simplifícase, aínda que poidese parecer o contrario. Analisar o proceso seguido cunha actuación concreta sería unha boa exemplificación, pero queda fóra do alcance deste artigo.

### Campos de coñecemento relacionados coa Mobilidade para Todos

Este enfoque global hai que telo en conta mesmo desde o punto de vista teórico. Para nós, o primeiro e un dos mellores libros de accesibilidade, entendido desa maneira sistémica e global, foi un libro de calmar o tráfico. Todas as influencias teóricas, todos os campos de como se conciben os espazos urbanos hai que telos en conta, e ás veces dos sitios máis “insospeitados” saen as ideas máis esclarecedoras. Hai, por exemplo, un autor italiano, Hugo Tonucci, que desde o punto de vista pedagóxico editou un libro “A cidade dos nenos” no que fai unha teorización de até que punto unha cidade na que os meniños non poidan ter autonomía, (por non ter espazos seguros, por non ter espazos que poidan ir descubrindo autonomamente), límitaos na súa maduración e na formación da súa personalidade. Serva isto de exemplo de teoría que, en principio, parece estar moi distanciada do asunto da accesibilidade, mais non o está en absoluto. Todo o contrario...

Todas as teorías relativas aos espazos públicos, aos seus usos e ás perspectivas dos diversos usuarios, teñen a súa relevancia; de todos os campos se poden extraer aportacións e ideas. De todos xeitos, e sendo isto certo, cando menos hai tres campos centrais que, inevitabelmente, hai que ter en conta, a saber,

— Do “traffic calming”, da “cidade para os cidadáns”, da “restrición do uso indiscriminado do coche individual dentro da cidade” enfrentando ese suposto dereito de levar o coche onde queira, que serve a un prexudicando a milleiros.

— O “movemento da vida independente” das persoas con discapacidade.

— As teorías dos “centros de socialización”, da ci-

dade como “centro de vida”, a cidade como centro que entretene a socialización máis profunda, a cidade como “espazo de socialización” por natureza; cidade que ten que recuperar ese papel e non expulsar os cidadáns polo maltrato dos espazos públicos.

Evidentemente si o espazo público está moi mal tratado, podemos pór rampas, que hai que pólas, pero evidentemente a solución non é boa, non vai a funcionar.

Como conclusión, hai toda una serie de teorías e enfoques que hai que ter en conta se non se quere cometer serios erros que poden crear disfuncións e frustracións. Iso aprendemos da literatura e doutras cidades que foron dando solucións e, os mesmos que as deron, se decataron despois de que eran incompletas, cando non contraditorias, e as tiveron que modificar e darlle outro enfoque, cando non remataron no abandono do entusiasmo inicial.

### Concepción dos espazos públicos

En todo este tema da accesibilidade, da mobilidade para todos, hai de transfondo a concepción que teñen os cidadáns e os poderes públicos do que é o espazo público e que funcións deben cumprir dentro da sociedade. Hai un debate moi profundo, ideolóxico e político, sobre o espazo público, sobre a súa importancia, sobre as súas funcións e sobre a súa relación coa propiedade privada; unha batalla entre as concepcións que defenden o individualismo máis exacerbado fronte aos que defendemos a solidariedade e a cohesión social.

Nós, en Pontevedra, aplicamos a idea de que o espazo público é un servizo público fundamental, da orde (non se ve materialmente nin é tan inmediato) da sanidade ou da educación, porque é o espazo mais igualitario, onde unha persoa, independentemente da súa condición social, económica, física ou calquer outra, se pode relacionar en igualdade de condicións con outras persoas. Polo tanto, consecuencia de esta idea, os espazos se tratan de determinada maneira e se entenden desa maneira, como espazos comúns de suma transcendencia para o bo desenvolvemento da vida colectiva, de socialización e da cohesión social.

Esta concepción ten unhas consecuencias moi importantes á hora da actuación práctica: búscanse espazos de integración de usos, de convivencia de todos os sectores sociais e coa máxima calidade nos seus tratamentos e solucións técnicas e construtivas. Ademais, faise evidente que hai que protexer os usos peonís, mais vulnerábeis, fronte aos de tráfico motorizado.

### ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA

#### Integración administrativa e política

Se temos máis ou menos definido e claro o camiño a seguir, tampouco é preciso ser un teórico nin dominar os últimos manuais ou tratados sobre o asunto. Dotados desta bagaxe de ter unha concepción bastante perfilada e unha dirección ben definidas (punto de partida fundamental) imos tratar de actuar. Moitos son os temas que poderíamos abordar para describer o camiño que vai da teoría á práctica; centrarémonos no que parece máis relevante: como afrontar a organización administrativa. Podemos ilustrar a través dun feito frecuente: cidades que van polo oitavo ou décimo Plan de Acces-



■ Unha das áreas nas que se traballa día a día é na extensión da política de accesibilidade aos espazos privados, donde os logros están moi relacionados cos procesos de renovación comercial ou apertura e restauración dos espazos de traballo ou atención ao público.

■ A harmonía e a cohesión social poden ser favorecidos desde o punto de vista urbanístico, si a cidade dispón de espazos nos que se favorece a convivencia e se protexe os usos peonís fronte aos tráfico motorizados. A reforma do centro histórico (na foto as prazas de Curros Enríquez e A Verdura) baseouse na recuperación para a cidadanía de espazos que anteriormente ocupaban os automóviles.





As políticas de integración urbana deben ser coordinadas con criterios coherentes e complementarios. A reforma física dos espazos ten que acompañarse con decisións que enchan eses espazos de vida, que promovan a súa utilización polas persoas, que axuden a revitalizar a vida económica, que os nutran de valores e atractivos, para que recuperen o ritmo urbano que os fai máis agradábeis para a vida cotián. En Pontevedra, as festas fóran “extraídas” noutro da centro da cidade, e recuperáronse cando se iniciou a reforma.



bilidade e segue a haber barreiras urbanísticas en cantidade... Por qué? Porque o departamento de obras fainas sen ter en conta a accesibilidade; por outro lado vai o da accesibilidade, que está en servizos sociais, intentando remendar o que o outro departamento está xerando. Esta descoordinación entre departamentos leva a unha situación na que se xeran barreiras a máis velocidade do que se eliminan, facendo inúteis todos os esforzos.

Lograr que a partir de certo momento todas as actuacións sexan concebidas e executadas coa mesma finalidade de mobilidade para todas as persoas son fundamentais para acadar o obxectivo e afecta moito ao financiamento. A eterna pregunta: onde están os fondos para acadar implementar programas de accesibilidades? Teñen os concellos ou outras administracións recursos suficientes? A resposta é si ou non segundo se enfoque. Nunha cidade estanse continuamente a realizar cantidade de obras e actuacións, sexan privadas, do concello ou doutras administracións. Se todas estas obras se fan a partir de certo momento cumprindo cos conceptos, ideas e normas de accesibilidade e mobilidade para todas as persoas, os recursos multiplícanse; se hai confrontación e descoordinación, os recursos nunca serán suficientes.

Na Galiza hai a tendencia a pór o departamento de accesibilidade nos servizos sociais, o que crea certas disfuncións, pois, aínda que os servizos sociais poidan facer ese traballo de sensibilización, non pode facer as obras que son competencias doutro departamento, que, en xeral, non asume esta fundamentación.

Nós, en Pontevedra, témola integrada no Departamento de Proxectos Urbanísticos e Accesibilidade, ou o que é o mesmo, no corazón de toda actuación no espazo público. En toda actuación no espazo público a accesibilidade está presente, ou mellor expresado, é a accesibilidade e a calidade urbana a que conduce todo tipo de intervencións e obras nos espazos públicos.

#### Uso plural dos espazos públicos

Cando se fala da integración administrativa e política, tamén se fala dos usos. Hai a tentación, e pode suceder nos centros históricos com certa facilidade, de que se fagan uns tratamentos das rúas moi estéticos, pero que se convertan case en museos, por exemplo, hai perigo de despoboamento ou caída de actividade. Eses espazos recuperados para a cidadanía hai que recuperalos de verdade e aí a Administración, o concello, ten certa capacidade de intervención se actúa de maneira coordinada; por exemplo: gañouse un espazo de convivencia onde antes había 30 coches estacionados. Pois se se gañou ese espazo para os cidadáns, énchese con actividades para os cidadáns. Isto é o que se fixo de maneira coordinada co departamento de festas ou de cultura, deportes e con outros, para que eses espazos se encheran de vida, se encheran de actividades, se encheran de uso cidadán e de convivencia. Hai concertos, actividades infantís, feiras, hostalaría, etc., .

Despois hai o que chamamos o uso plural dos espazos públicos, que está moi enlazado con todo o anterior. Como dicimos antes, hai que evitar calquera tipo de exclusividade. O espazo público é de todos, e ten que ter un uso plural para todos. O espazo público debe usarse tanto para carregar e descarregar mercadorías, como para deixar unhas crianzas xogando ao fútbol ou á corda, para pasear ou para calquera actividade. E aquí si que entra unha batalla

difícil que é, digamos, a batalla contra o desenrolismo e o individualismo e a vitoria do máis forte, contra a ideoloxía da mal entendida “modernidade” que tan de moda estivo, (case nos destroza as cidades hai unhas décadas) de que ao sacro santo coche, ao santo vehículo individual, non se pode pór limitacións. Esta disputa foi resolta cun equilibrio de usos e fortes restricións ao coche individual, que cremos está funcionando francamente ben... As persoas que coñecían e coñecen a evolución, poden avaliar esta afirmación. Nada quita, por exemplo, un tráfico calmo do tipo zona 30, máximo de 30, pois uns bancos para sentar-se. Por iso 30, da zona 30, que se fan cargas e descargas, que se fan un servizo co coche ou, aquí, por exemplo: unha zona en principio de uso estritamente peonil, onde hai unha furgoneta que está facendo un servizo e non pasa nada; aquí igual, unha zona coa fonte e ao final hai furgonetas carregando ou descarregando que é unha actividade necesaria, pois se combinan, estase logrando una convivencia, nun equilibrio dinámico pero moi funcional.

Hai fotos moi curiosas: celébrase un concerto na rúa e hai un furgón, un coche ao final facendo un servizo. Pois non molestou para nada ao concerto; entrou moi lento, co motor ao mínimo, fixo o servizo porque era relativamente urxente, e marchou-se... Conviven actividades diferentes e sen haber problemas... A iso nos referimos como uso plural do espazo público, a que ninguén o monopolice, e moito menos o vehículo individual, que ocupa moito... 40 ou 50 coches ocupan 1000m<sup>2</sup>, e 1000m<sup>2</sup> é unha praza.

Esa convivencia é un proceso social que depende de cada lugar e se pode alcanzar en diferentes graus, pero como concepto, como principio, é absolutamente fundamental.



■ Evitar o uso exclusivo dos espazos públicos é unha das chaves dun urbanismo integrador, capaz de acoller a convivencia de múltiples e variadas actividades, sexan festivas, de ocio, de paseo, comerciais, laborais, etc. É unha magoa que moitos importantes espazos urbanos de moitas cidades contiñan a ter un uso case exclusivamente destinado aos automóviles a motor, tanto a circular como a almacenarse cando non están en uso (función aparcadoiro de moitas rúas). En Pontevedra, tras eliminar a circulación indiscriminada do centro urbano, permitíronse funcións básicas como acceso ás garaxes, fornecemento de mercadorías, repartos, vehículos de emerxencia, etc. O automóbil pasou a ser realmente un aliado das persoas na vida cotián, e non unha ameaza para estas.

■ A fotografía inferior, realizada na rúa Michelena contén algo máis ca unha anécdota entre a celebración dun concerto e unha furgoneta de reparto. As dúas actividades poden realizarse sen molestarse. Ninguén debe monopolizar, e moito menos o automóbil privado: 40 ou 50 coches ocupan uns 1.000 m<sup>2</sup> (espazo que dá para unha praza pública).





■ A normativa existente sobre accesibilidade non debe tomarse como unha guía, senón como unhas condicións mínimas que deben cumprir as intervencións. A mellor normativa é a que se conciba calquera acción sobre a base da accesibilidade universal.

## A NORMATIVA DE ACCESIBILIDADE

O penúltimo apartado é francamente curioso e, ás veces, paradóxico: a relación entre mobilidade para todas as persoas e a normativa que a regula. Nunha cidade o espazo público é sempre tremendamente complexo dado a diversidade de usos, de funcionamentos, de casuísticas: de se é plana a cidade, de se ten moitas pendentes, de se non as ten, de se é unha praza, se unha rúa, se hai moito tráfico, se hai moitos peóns... que a normativa, ningunha normativa, é capaz de cumprir cos obxectivos, se realmente os obxectivos que queremos é que sexa accesíbel para todas as persoas, especialmente para os que teñen dificultades de mobilidade. Temos un arquitecto que é unha auténtica autoridade en accesibilidade, que ten deseñado, coa normativa que hai da Xunta de Galiza, un circuito que cumpre toda a normativa e que, na práctica, é perfectamente inaccesíbel, absolutamente inaccesíbel, para un tetrapléxico con bastante mobilidade nos brazos. Levaría tempo describir as “barreiras legais”; baste como exemplo, os dous centímetros, que despois na práctica sempre son tres... Ese é o exemplo máis sinxelo, máis simples, cando é absurdo que non esixa a nivel, a cero cm. Que demo pintan os dous centímetros que permite a normativa?

Que se quere dicir con isto? Que a normativa pode estar ben como sensibilización e como mínimo a cumprir, pero desde logo que non se vai acadar éxito neste campo da mobilidade para todas as persoas se a filosofía é aplicar a normativa que exista sen facer unha formulación desde a perspectiva desa accesibilidade universal, desa mobilidade universal, dese uso plural, de que ninguén se sinta discriminado (moito menos as persoas que vaian en cadeiras de rodas) polo propio deseño. O que non estea na propia concepción, deseño e execución das actuacións, a normativa non vai resolver.

Temos una anécdota moi boa que retrata moi ben o troco de filosofía: cando collemos a responsabilidade da xestión, estivemos a falar de accesibilidade cun arquitecto municipal, e el respondía á defensiva dicindo que sempre cumpría coa normativa, “mira, non vos preocupar que sempre se diseña o espazo, e, ao final, se coloca a ramplíña para coxos”. Teño que dicir en ben dese arquitecto que, despois, asumíu perfectamente a filosofía, trocou totalmente de perspectiva. Moitos anos traballando con ese enfoque contrario á accesibilidade universal leva a ese tipo de deformación que non se resolve coa adaptación á normativa.





Pero o problema dista muito de estar resolto. Calquera pode pensar exemplos de edificios ou tratamentos de espazos públicos (Coliseo de A Coruña, Guggenheim de Bilbao) que são un auténtico insulto a unha persoa con falta de mobilidade; cumpren a normativa, pero resulta que hai unha entrada “normal” para todo o mundo con mobilidade, pero, se alguén vai en cadeira de rodas ten que tocar un timbre, dar a volta por ali, ir por acolá, e chegará á entrada “especial”. Se non se conciben os edificios e a urbanización coa accesibilidade integrada, cunha concepción clara neste senso, as actuacións parciais para o cumprimento da normativa non poden dar solucións satisfactorias ao que non resolveu o propio deseño primitivo.

Se se fan prazas con pavimentos contínuos, sen saltos de cotas, todo chan, aí nese espazo non hai necesidade de normativa posíbel;... Espazo totalmente accesíbel sen normativa... Nin dous centímetros nin medio centímetro, nin hai rampla, nin non rampla. Curiosamente, hai 100 anos todas as prazas e rúas eran así en todas as cidades; foron os intentos de protección dos peóns fronte a agresividade dos automoveis os que xeraron as barreiras. Polo tanto, recuperar a memoria dos centros históricos leva a recuperar a accesibilidade, agás cando sexa con moito desnivel. Non hai problema de que se alguén ten problemas de deficiencia visual, de que ten a columna mal e non pode dar golpes cos pés por desniveis... Non hai normativa a cumprir... Cando non hai normativa a cumprir a situación é óptima... Non sempre se pode, claro, non sempre se pode. O mesmo poderíamos dicir de case calquera situación de edificio ou lugar.



■ Paulo Fontán, tetrapléxico en cadeira de rodas é o asesor-inspector dos servizos técnicos municipais que revisa as obras relacionadas coa accesibilidade. Forma parte da Asociación Amizade.



■ A participación social canalízase a través de entidades que agrupan ás persoas máis directamente afectadas por estes asuntos, como as de invidentes, diminuídos físicos ou psíquicos, paráliticos cerebrais, etc. así como con asembleas, xuntanzas colectivas ou individuais, etc.



■ Un exemplo de espazo totalmente transformado. A Praza de Curros Enríquez foi un dos primeiros exemplos que diron a coñecer a nova Pontevedra, tanto aos visitantes como aos propios cidadáns, que dispuxeron dunha percepción da súa cidade distinta e máis amábel e suxestiva. As fotografías ofrecen perspectivas do antes e o despois das primeiras obras, que máis adiante fóron estendéndose a rúas adxacentes e complementándose con novas accións.



# Exemplos dunha acción froitífera

Carme da Silva Méndez  
Ex-concelleira de Medio Ambiente e Mobilidade  
Concello de Pontevedra  
Actual deputada no Parlamento Galego

Abordaremos a descrición de cuestións concretas e técnicas, solucións que se foron dando aos distintos problemas que se detectaron no espazo urbano de Pontevedra.

## Grandes tipos de intervención

Encetamos distinguindo dous grandes tipos de actuacións diferentes:

a) Actuación de eliminación de barreiras: Son aquelas actuacións aplicadas a zonas da cidade que foron recentemente urbanizadas, e nas que polo tanto, non se podían acometer novas obras nun prazo curto ou medio de tempo. Son zonas nas que non se tiñan eliminado as barreiras e, polo tanto, estaban cheas delas e resultaban imposíbeis tanto para o tránsito peonil de persoas con algún tipo de problemas de mobilidade, como para as persoas cegas o con algún tipo de deficiencia visual, por non falar dun carro de crianza o calquera outra dificultade temporal. Como dicía unha persoa dunha asociación de minusválidos: nalgún momento da nosa vida todos, absolutamente todos e todas, podemos ter algún tipo de discapacidade e, ademais, todos e todas aspiramos a selo, porque todos e todas aspiramos a ser persoas maiores e as persoas maiores, dunha ou outra maneira, teñen algún tipo de problema de mobilidade por falta de visión, etc. Entón, cando pensamos que temos que resolver as cues-

tións de accesibilidade, non estamos a pensar nunca nun colectivo concreto, porque todos aspiramos a selo algún día; ademais, temos que facer os espazos públicos para todas as persoas.

O criterio polo que se comezou a actuar foi a presenza de edificios públicos, existencia de escolas, centros de saúde e algún tipo de edificio de acceso masivo do público e que necesitaba ter as barreiras eliminadas con urxencia ou, algo que permite Pontevedra polo seu tamaño, saber que nun entorno vive alguén con algunha discapacidade e que as barreiras facían que non poidese saír do seu domicilio para levar una vida normal como a que temos calquera persoa.

b) Intervencións de carácter global: Son aquelas nas que se troca totalmente o espazo e se reurbaniza na súa totalidade.

Este é un proxecto moi ambicioso, ao que se lle están dedicando moitísimos esforzos. En oito anos foi moitísimo o espazo que se transformou, e hoxe podemos dicir que Pontevedra se pode percorrer tanto de norte a sul coma de leste a oeste sen ningún tipo de barreira, practicamente na súa totalidade. Para ir a calquera dirección hai sempre un itinerario peonil accesíbel.

#### Actuacións de eliminación de barreiras

Son actuacións nas que cando se fixo a urbanización da rúa non se fixeran, non se protexeran os pasos de peóns para que as persoas poidesen cruzar, atravesar con seguridade. Hai que dicir que en Pontevedra os pasos de peóns se respeitan, que os coches paran, o que facilita moito a cuestión; pero moitas veces o que pasaba é que, ao non estar protexidos os pasos, había coches aparcados enriba ... Iso provocaba outras dificultades, xa que non se podía cruzar con facilidade e unha persoa cega que cruce desde o outro lado se encontraba cun coche co que non espera encontrarse e tropece contra el.

A normativa de accesibilidade galega permite que exista un desnivel de dous centímetros entre a beirarrúa e a calzada. Nós consideramos que iso é unha barreira legal. Podendo deixar a cota a cero, sen ese desnivel, non é necesario facelo, e ademais o que xá comentabamos antes: os problemas de execución, cando legalmente son posíbeis dous centímetros, na execución da obra case sempre se transforman en tres ou catro.

Os pasos están marcados con pavimento diferenciado para que sexan percebidos polas persoas con dificultade de visión, son perpendiculares á fachada e teñen todo o largo do paso de peóns. Neste caso, ademais, a protección dos pasos para que os vehículos non os poidan invadir, e a iluminación para que sexan perfectamente visíbeis pola noite.

Hai dous tipos de solucións de carácter técnico: facer una rampa con escasa pendente ou subir a calzada. Nesta última, é o coche o que encontra o desnivel e non a persoa que vai pola rúa. O que se fai neses casos é subir a calzada e que sexa o coche o que teña un pequeno "obstáculo" para pasar.

#### Intervencións de carácter global

Pasamos agora ás actuacións que, ao noso entender, son as verdadeiramente de accesibilidade, porque son as que transforman completamente o espazo público tratándoo de forma integral para que se poida utilizar em igualdade de condicións por todas as persoas.



■ No plano reflíctense en verde as vías accesíbeis. En negro as que corresponden a outras administracións e en gris as que se tratarán en breve.



■ Estas fotografías reflicten algúns dos avances que durante a reforma fixeron posíbel a alma peonil da cidade, coas principais accións de "traffic calming", complementadas con medidas de accesibilidade universal en vías de grande importancia estratéxica: zonas 30 na práctica totalidade do núcleo urbano, tratamento cromático dos pavimentos, mobiliario urbano axeitado, cota cero nos encontros entre pavimentos, homoxeneidade táctil dos rexistros co resto do pavimento, para as persoas con problemas de visión... unha morea de detalles que melloran as condicións de igualdade de rúas e beirarrúas.





Moitos detalles da mobilidade universal teñen que ver coa ordenación que regula a circulación de automóviles, para que éstos non se conviryan nun problema para o conxunto dos peóns, e maiormente para os que teñen máis dificultades. Unha correcta sinalización debe complementar ao correcto ordenamento dos espazos. A utilización de bolardeos móbiles faise ás veces necesaria para aumentar a versatilidade de rúas e prazas.



**Praza de Curros Enríquez.** O espazo estaba totalmente desordenado con mobiliario urbano colocado en calquera sitio e de calquera maneira, árbores que en vez de mellorar a sustentabilidade da praza o que facían era entorpecer aínda máis a súa situación... O que se fixo foi pola toda a nivel, ordear o mobiliario, os bancos e eliminar todas aquelas cousas que eran obstáculos que impedían a acesibilidade e a mobilidade,... e, por suposto, eliminar a presenza masiva dos coches invadindo todo o espazo.

Había tamén unhas beirarrúas dun ancho ridículo, uns 50 cm.; os coches invadindo todo. E transfór-mase nun espazo de plataforma única. Ou sexa, cando as rúas teñen este ancho non se poden diferenciar os usos, iso é imposible, e a solución pasa por facer unha plataforma única.

**Praza de Méndez Núñez.** Este é un bo exemplo do que era un espazo cheo de barreiras arquitectónicas, contedores de lixo estorbando no meio, desniveis de 20 cm para que os carros non invadisén a totalidade da praza, bancos que non cumpren con ningunha das condicións de acesibilidade porque non contan, xa non digo con pouca brazos, non contan con respaldo, farolas que iluminar, iluminan ben pouco, pero estorbar estorban moitísimo, árbores bastante ridículas en comparación coa enorme árbore que domina a totalidade da praza. As pequenas, máis que mellorar a calidade da praza o que fan, en realidade, é entorpecer.

A transformación foi total: a iluminación colocouse en fachada para que os postes de iluminación non entorpecesen, e se eliminaron todos os elementos que estaban dificultando o funcionamento da praza, polo que agora se pode utilizar para unha multitude de usos diferentes e non ten ningún tipo de barreiras nin limitacións.

**Soportais da Ferraría.** Había unhas beirarrúas cun desnível motivado polo intento van de frear a invasión do vehículo privado porque si non, non era necesario crear estes desniveis; uns pasos de peóns que loxicamente non son utilizados polas persoas porque é irracional cruzar por eles nunha zona do centro histórico que ten que ser peonil. A actuación consistiu en pór a todo a nivel, e eliminar elementos obstaculizadores.

**Rúa Gutiérrez Mellado.** Optouse tamén pola plataforma única e ordenar todos os elementos en liña para que sexan perfectamente identificábeis por todo o mundo e o espazo está perfectamente ordeado.

**Avenida de Vigo.** Nesta rúa a beirarrúa existente pasa duns 60 cm. a ter tres metros e con pavimentos perfectamente diferenciados en cor e textura segundo as zonas.

Hai unha cousa que sempre se di: que hai que desegñar as beirarrúas para que se crucen dúas cadeiras de rodas; pero fai falta máis ancho de beirarrúa para que se crucen dous paraugas que para que se crucen dúas cadeiras de rodas. Se resolvemos o problema común e maioritario, que é que se crucen dúas persoas con paraugas, (un día de chuvia é tremendamente habitual que se crucen), dúas cadeiras de rodas crúzanse con moitísima máis facilidade porque precisan menos ancho de beirarrúa. Entón, resolvendo o problema da totalidade, facendo que os espazos os poidan utilizar todas as persoas, resólvese o problema da acesibilidade para as persoas con mobilidade reducida.

A beirarrúa da Avenida de Vigo era unha autentica

“gimcana”. Para facer un “rally” podía valer, pero para moverse unha persoa con normalidade non. Transformouse nunha beirarrúa ampla, co mobiliario urbano perfectamente ordeado e os pavimentos lisos e diferenciados.

**Glorieta de Compostela.** Farolas que tampouco serven para grande cousa, porque estes globos iluminan pouco e mal e son unha fonte de contaminación lumínica moi importante... E toda una serie de aparentes xardíns que o único que facían era inutilizar o espazo e enchelo de obstáculos... Despois da intervención quedou un espazo totalmente accesíbel, con pavimento diferenciado (laxe no entorno da fonte), para que as persoas cegas ou con dificultade de visión poidan saber que están cambiando dunha zona para outra e non leven sorpresas.

**Paseo de Colón.** Ampliouse a beirarrúa e elimináronse numerosos obstáculos que contiña este lugar na súa confluencia coas rúas Alameda, San Roque e Raíña Victoria.

#### Deseño de elementos

**A iluminación.** Un dos aspectos máis importantes é a iluminación, tanto pola posición, como pola intensidade e polo tipo de soporte que se utiliza. A posición ten que estar ordeada para que as persoas con dificultade de visión ou cegas identifiquen perfectamente todos eses elementos; de ser posíbel, se así o permite o tipo de rúa, estar en fachada para que non haxa obstáculos polo medio.

A intensidade que se utilice tamén ten que ser axeitada para que o espazo sexa perfectamente identificábel durante todo o día, mesmo cando hai escuridade, para as persoas que ven mal. Ademais da intensidade está a calidade cromática, fundamental para as persoas que necesitan que a diferenza cromática entre o día e a noite troque o menos posíbel e a forma dos elementos non se transforme na súa forma de percibilos; e non só para as persoas con deficiencias visuais, tamén para as persoas con dificultades de ouvido, as persoas xordas, xa que as percepcións que teñen do medio son, fundamentalmente, a través da vista, e para as que é tremendamente difícil situárense de noite cando o espazo está mal iluminado.

Aquí, un tipo de sistema de iluminación pendurado con catenarias que van de parede a parede, igual que as de fachada a fachada, para evitar os postes ocupando espazo nos paseos. Está é outra cuestión que é importante cando falamos da posición: cando se trata de iluminar vías urbanas, o que hai que priorizar son os espazos por onde circulan os peóns, porque os coches levan luces propias. Exista mellor ou peor iluminación, o coche leva luz propia, entón sempre leva iluminada a súa calzada, pero as persoas só contan coa iluminación que lle proporciona o alumeadado público. O máis frecuente en todas as cidades, é iluminar ao revés, orientar a iluminación cara a calzada, non cara a beirarrúa.

**Pavimentos.** Onde hai unha calzada de circulación marcada, débese utilizar un código de cores que faga que unha persoa con dificultades de visión saiba percibir que se está achegando á zona pola que circulan os vehículos. Debe existir unha zona libre de calquer obstáculo e cun largo mínimo de entre 2,5 m a 3,0 m, que é a zona que chamamos de seguridade total, por aquí non debe haber nunca obstáculos, a zona de pavimento ocre é a zona donde se poñen ordeadamente os distintos elementos de mobiliario urbano e a de cor gris indica que nos estamos achegando á calzada.

■ O alumeadado público ten unha grande importancia na accesibilidade universal, xa que fornece de seguridade ao conxunto da poboación e resulta dunha axuda especial para as persoas con dificultade.

En Pontevedra cooperamos ademais no I+D en colaboración cunha empresa local, que desenvolve prototipos de luminarias axeitadas para as mellores condicións de luminosidade.





Diversas iniciativas de mobilidade serven para complementar os programas de accesibilidade universal, como os lombos para previr a seguridade vial, o fomento do transporte en bici ou unha axeitada disposición do mobiliario urbano.



Débense usar texturas diferenciadas para que as persoas cegas sempre perciban que se están aproximando a un cruce e saiban perfectamente orientarse no cruce.

**Encontros.** Os encontros son a cota cero, para que non existan esas barreiras legais, imposíbeis para certo tipo de persoas con discapacidade, porque as cadeiras de rodas teñen unha roda grande detrás, pero tamén teñen despois diante unha roda pequena; entón, eses dous cm. para a roda pequena da cadeira de rodas son un obstáculo. Teñen que se pór de costas para poder pasar eses dous cm. Entón, o que se procura sempre é que exista cota cero e que non haxa nunca eses desniveis. Non parece normal que unha persoa para cruzar teña que ir de fronte, dar a volta, cruzar de costas para poder subir, voltar a dar a volta e despois continuar.

**Rexistros.** Os rexistros, co mesmo tipo de pavimento que o resto, e hai dúas cuestións, a cuestión estética porque ver toda a beirarrúa chea de rexistros esteticamente non queda nada ben, pero o fundamental é que mellora a accesibilidade e que non haxa problemas de esvaramentos.

**Árbores.** A posición e organización dos distintos elementos concíbense para que sexan perfectamente identificábeis... por exemplo, os alcorques. As árbores, póñense sempre con algún tipo de pavimento que as diferencie para que se perciba cando se chega a elas. E despois perfectamente a nivel para que non se produzan as desagradábeis sorpresas de afundir un pé dentro do alcorque... A poda das árbores faise de forma que as súas ramas queden altas para que non haxa posibilidade de bater contra a arbore, que é moi frecuente.

**Carrís de circulación.** Os elementos están sempre perfectamente ordenados, os carrís de circulación estreitos para que se respeten esta velocidade de circulación máxima de 30 km/h, pondo as condicións físicas que fagan percibir aos condutores que non pode ir máis rápido. E logo o deseño dos distintos elementos para que sexan accesíbeis.

**Papeleiras.** Desñáronse papeleiras prototípicas para todas as intervencións que se fixeron en Pontevedra, que ao ser exactamente do mesmo tamaño desde abaixo a arriba é sempre identificábel por unha persoa cega. As papeleiras que van adosadas ao poste da luz e que teñen unha base estreita, provocan que unha persoa cega tope co bastón un obstáculo pequeno e, despois, bata contra o que é realmente a papeleira, que é o que sae. Por iso optamos sempre por papeleiras totalmente cilíndricas para que sexan plenamente identificábeis e como se pode ver están sempre na banda escura, que é na banda onde están todos os servizos.

Quedan por comentar moitos outros aspectos; en relación aos elementos dos espazos públicos, citemos só algúns: pintura dos pasos de peóns, contedores de lixo, elementos saíntes das fachadas, xestión das obras nos espazos públicos, cabinas telefónicas, fontes públicas, rótulos e demais sinalización, aparte de algúns citados moi superficialmente como os bancos. Para non extenderse mais, e como importante é a concepción do que se debe facer, sirvan os exemplos antes expostos como motivación para centrar a atención en todos e cada un dos aspectos que se deben analizar cando se enfrenta á tarefa de tratar o espazo público.



## PARTICIPACIÓN SOCIAL

### Recollida de apartacións

Moi brevemente, queda o asunto da participación social. En cada lugar está organizada dunha maneira pero, en calquera caso, daría para falar moitísimo e cousas moi importantes. Basicamente, non hai vía única porque se resulta que nunha zona ou concello hai unha ou varias asociacións ben vertebradas, igual son uns interlocutores válidos, pero pode suceder que non existan ou non sexan representativas; entón, cal é a forma, cal é o medio da participación? O importante é que participación sexa efectiva, non o medio concreto. En Pontevedra optamos maioritariamente pola participación social directa, ou sexa, directamente cos afectados e asembleas abertas, combinado con entrevistas coas asociacións e con persoas a título individual. Un exemplo, entre moitos, dánolo un tetrapléxico en cadeira de rodas que é o asesor-inspector que temos en todas as obras... E é moito mellor... Os nosos arquitectos remataron asumindo perfectamente de que o mellor arquitecto era el..., iso nos axudou moitísimo a non ter problemas na execución e a mellorar. Igual os cegos, teñen unha asociación moi importante, a ONCE, coa que estamos en contacto permanente.

### Recoñecemento social

A transformación que viviu a cidade foi enorme, todos os esforzos foron coordinados na mesma dirección, todos, todas as obras que se realizaron, de calquera tipo, foron feitas segundo esta concepción da accesibilidade universal. A idea que podíamos ter prexulgada das imensas dificultades que podía ter este proceso, na práctica, poden non ser tantas. O esforzo foi brutal, enorme, pero valeu a pena. Desde logo cando un ten un cargo público, é das cousas máis gratificantes que pode facer. Entre centos de anécdotas, sirva a seguinte: señora que ten un marido cego e que resulta que che para pola rúa, dando as grazas porque agora pode saír. Antes tiña medo, non se atrevía; agora sae el só, encantado por alí, sen bastón nin nada, aos seus domínios que foran de sempre e dos que o expulsaran pola súa deficiencia visual e pola agresividade do medio. Por estas situacións creo que vale a pena todos os esforzos que se poidan facer, pola satisfacción de ver que se recuperan e que os cidadáns gañan os espazos, todos os cidadáns, especialmente os máis desfavorecidos, mais todos gañan, gañamos, e o público agradece.

■ Ademais dos pavimentos diferentes, as actuacións en mobilidade abranguen outros ámbitos como a adaptación do transporte público ou a aplicación de novas fórmulas para a sinalización de pasos de peóns.

# Antes e despois dunha transformación global



■  
A rúa Don Gonzalo



■  
A rúa Fernández Villaverde





A avenida de Vigo



A glorieta de Composela

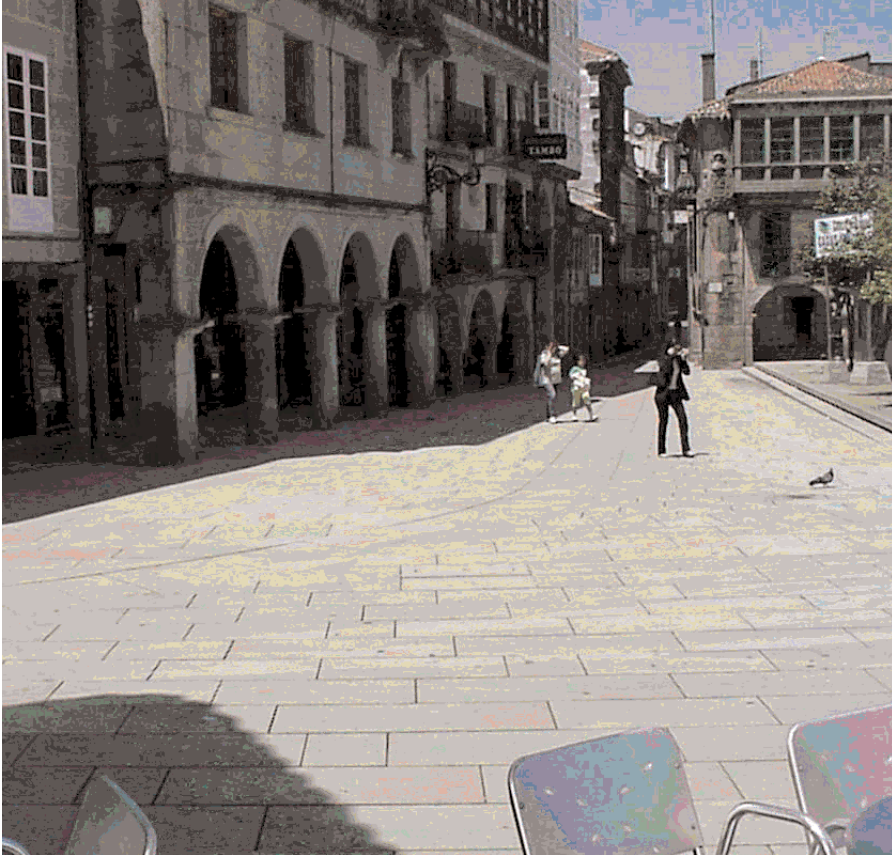


A rúa Frai Xoán de Navarrete





■  
A praza de Méndez Núñez



■  
Os soportais da Ferraría



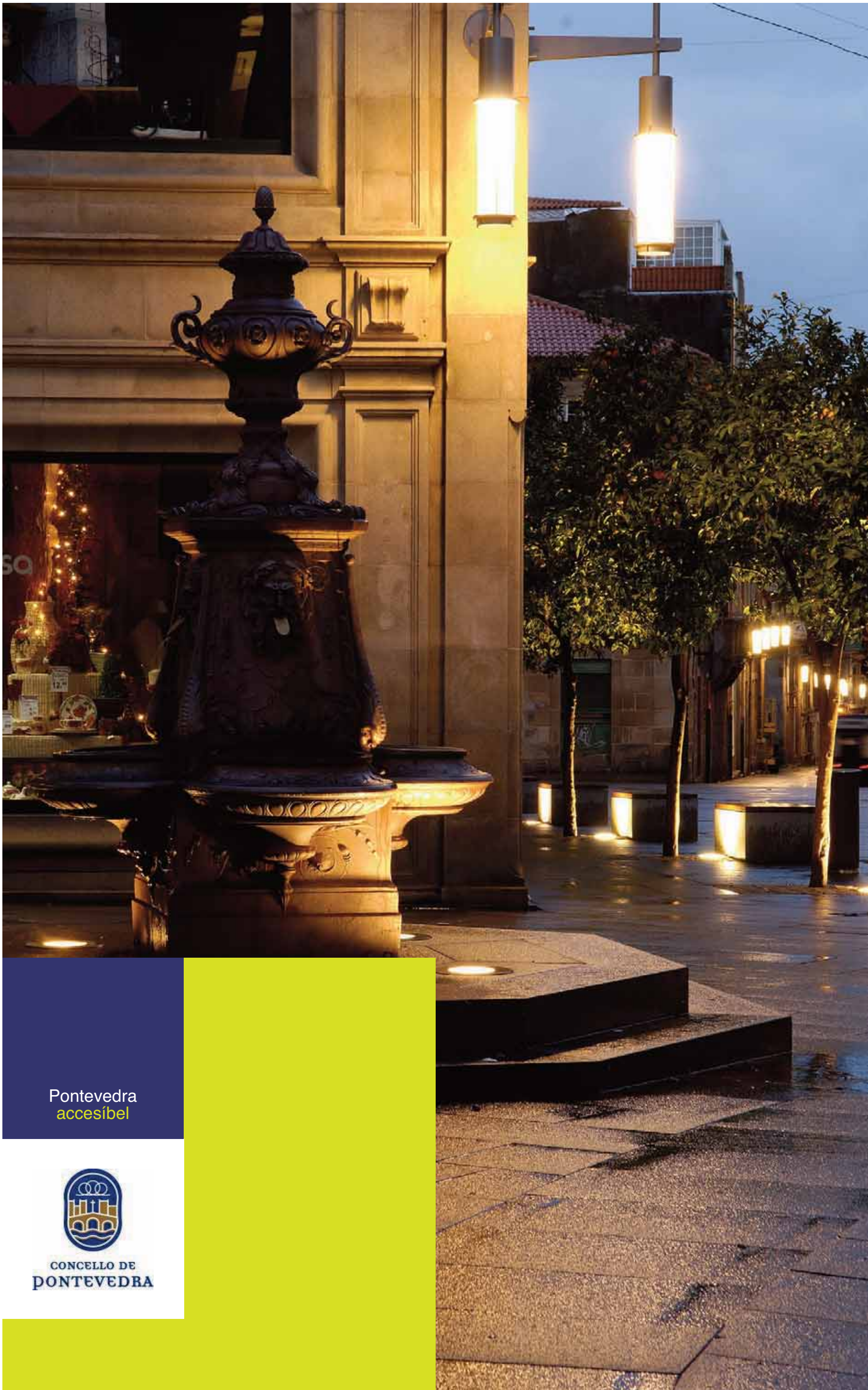
■  
A rúa Gutiérrez Mellado

■ A transformación da Glorieta de Compostela nun lugar máis amábel para a actividade urbana deu lugar a unha multitudinaria inauguración.



■ Por paradóxico que pareza, liberar os lugares históricos da influencia dos automóviles lévanos a recuperar o aspecto que tiñan en épocas pretéritas, como se pode observar nesta fotografía da praza de Curros Enríquez.





Pontevedra  
acesíbel



CONCELLO DE  
PONTEVEDRA