

MENOS URBANA, MÁIS SUSTENTÁBEL

COLECTIVO 1AUN

É a mobilidade un dereito exclusivamente urbano? As lóxicas de mobilidade da sociedade urbana contemporánea tensionan o medio e obrigan a reformular o modelo, facendo preciso pór en relación sustentabilidade e xustiza social. Estas lóxicas inciden sobre o conxunto do territorio: non só sobre a cidade densa, senón tamén sobre as periferias, o sistema urbano menor, e os territorios de matriz rural.

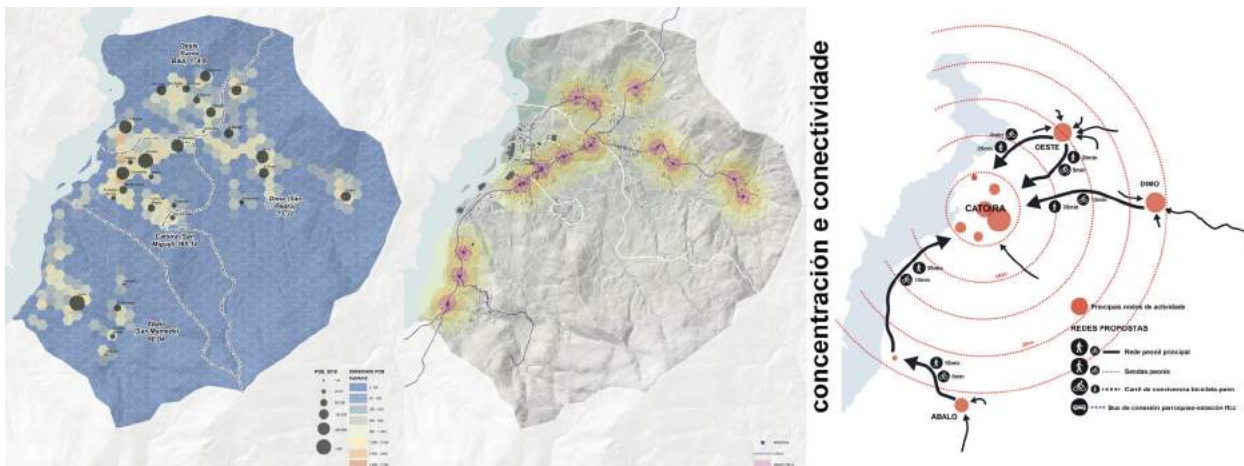
POLO TANTO, para conseguir estratexias eficaces en torno á mobilidade sustentábel en Galicia faise imprescindible unha concepción integral das políticas de mobilidade no territorio, e unha adaptación tanto das metodoloxías de análise e de proposta, como das narrativas dos plans de mobilidade, ligándoas a modos de vida máis saudábeis e mellor relacionados co medio.

Plans de mobilidade sustentábel... pero non tan urbana

Antes de redactar os plans de mobilidade urbana sustentábel (PMUS) de varios concellos pequenos de Galicia como O Rosal, Catoira, Mondariz ou As Neves, tivemos que tomar unha decisión difícil:

centrámonos na parte urbana ou pola contra tentamos abordar o territorio de xeito integral, correndo o risco de extralimitar as capacidades dunha ferramenta, o PMUS, pensada para as cidades. Ao escollermos a segunda vía vímonos obrigados a profundar nas particularidades duns lugares cuxa mobilidade está moi condicionada pola dispersión da poboación, e suxeita a dinámicas de orde superior, inabordábeis desde o ámbito local. Esta escolla enfrontounos ademais á necesidade de reflexionarmos sobre o seu futuro, e a desenvolver metodoloxías para abordar as súas problemáticas específicas.

Os instrumentos de planificación da mobilidade soen basearse en metodoloxías de análise e diagnose



Esquemas de densidade e conectividade interna para o concello de Catoira. Fonte: Plan de Mobilidade Urbana Sustentábel de Catoira (Pontevedra). Traballouse, entre os anos 2018-2020, en 8 municipios de entre 2.600 e 13.400 habitantes, con densidades de poboación de entre 36,2 e 153,9 hab/km².

orientadas á avaliación de indicadores numéricos. Sen negar a súa utilidade, en ocasións confúndense os medios cuns fins que, en última instancia, deberan centrarse na mellora da saúde e da calidade de vida das persoas, favorecendo ao mesmo tempo o equilibrio co medio. A aplicación indiscriminada a realidades territoriais diversas dos estándares de proposta pensados para a cidade compacta choca coa realidade teimuda duns lugares que, como neste caso, demandan solucións imaxinativas para conciliar sustentabilidade económica e ambiental con xustiza social.

A grande dispersión do asentamento que caracteriza historicamente o territorio de Galicia maniféstase nunhas periferias urbanas morfoloxicamente herdeiras do seu pasado rural, e nun espazo non urbano diseminado e de baixa densidade poboacional. Aínda que conforman dúas realidades ben diferenciadas, comparten unha forte dependencia da mobilidade privada e rodada. Por isto, ao ocupámonos da problemática propia destes ámbitos, enfrontámonos a retos que afectan ao territorio galego no seu conxunto e a outros cos que comparte características.

Doutra banda, se ben estes espazos manifestan a súa orixe rural a través da morfoloxía, o modo de vida das persoas que os habitan é moi distinto ao do rural tradicional (Colectivo 1AUN, 2016)¹, no que existía unha relación unívoca entre sociedade e lugar. Esta relación colapsou, transformando drasticamente o vínculo das persoas co espazo cercano (desprovisto moitas veces da súa lóxica produtiva), así como os motivos, radios e fluxos de relación co conxunto do territorio.

1. COLECTIVO 1AUN (2016): *Habitar el campo en Galicia. Relación entre modos de vida y soporte territorial*. IV Congreso sobre Arquitectura y Cooperación al Desarrollo: ArCaDia 4, A Coruña.

Territorios de orixe rural, modos de vida urbanos: cara unha estratexia integral adaptada ao hábitat galego

Nun sistema de asentamento disperso como o que nos ocupa son necesarias estratexias imaxinativas para garantir o pleno dereito á mobilidade, é dicir, garantir que todas as persoas, independentemente das súas condicións e do seu lugar de residencia, poidan acceder de xeito cómodo, seguro, e o menos contaminante posíbel aos servizos que cobren as súas necesidades básicas. O modelo de mobilidade que propomos ten de responder a un modo de habitar tan complexo como o actual, cubrindo as tarefas produtivas, mais tamén as reprodutivas, nun grao de interacción coa comunidade e coa contorna tal que permita o desenvolvemento persoal e colectivo de xeito satisfactorio, saudábel e respectuoso co medio. Para conseguir este ambicioso obxectivo, a énfase deberá pórse en facilitar o cambio dos hábitos de mobilidade (que na actualidade favorecen un uso indiscriminado do coche por motivos laborais, de coidados e mesmo por ocio), e incluír nos estudos a colectivos diversos e mobilidades distintas da laboral.

Nunha rede de estradas tan mesta como a europea, a redución do uso do coche require unha adaptación das infraestruturas e dos sistemas de transporte, facendo máis cómodos e seguros os desprazamentos a pé ou en bicicleta, e este criterio terá de se impor ao deseño dos viais en canto a velocidades, ou distribución da plataforma. O reto é tecer unha malla peonil interconectada, á medida das necesidades e costumes locais, que enlace as zonas residenciais e dea servizo a aquelas áreas máis empregadas e valoradas pola poboación. Terá que articular tamén as pequenas intermodalidades: zonas de aparcamento ou paradas de bus desde as cales é posíbel continuar

O NOSO ENFOQUE PARTICULAR

OS MODOS DE VIDA SON URBANOS

EN TERRITORIO NON.URBANO

85%

15%

NON LIMITAR A ANÁLISE AO URBANO

FALTA POR

ADAPTAR AS FERRAMENTAS

PMUS

UNHA METODOLOXÍA CONCEBIDA PARA CIDADES

O noso enfoque particular: unha visión integral do territorio e a mobilidade.

Algúns elementos chave que abordamos nos PMUS.

O TRABALLO COAS COMUNIDADES E AS POLÍTICAS SOCIAIS REDUCEN AS EMISIONS DE CO₂

+ PARTICIPACIÓN

PENSAR NO LONGO PRAZO

DAR CONTINUIDADE AOS PROCESOS

APOIAR O CONSENSO E O FINANCIAMENTO

NO POTENCIAL MEDIOAMBIENTAL E PATRIMONIAL

GARANTIR CONEXIÓN CON SERVIZOS BÁSICOS

CREAR PERCORRIDOS ACCESIBILES E SEGUROS

O REPARTO MODAL É CLAVE PARA REDUCIR AS EMISIONS

REFORZAR PEQUENAS CENTRALIDADES

CREAR/CONECTAR REDES DE TRANSPORTE INTERMODALIDADE TERRITORIAL

% POBOACIÓN VILA / PARROQUIAS

REDUCIR DEPENDENCIA COMARCAL

INCREMENTAR OS TIPOS DE RELACIÓN

FOMENTAR A DIVERSIDADE DE ACTIVIDADES

EQUILIBRIO DE MOTIVOS

FOMENTAR USO COMPARTIDO CO COCHE

INFRAESTRUTURA VERDE + AZUL

CONEXIÓN PEONIL INTERNA

CONTENCIÓN INTERNA

o percorrido andando ou en bicicleta. As estratexias de mobilidade e medioambientais deben apoiarse mutuamente, con trazados que aproveiten os camiños tradicionais e os elementos e espazos patrimoniais (tanto naturais como culturais), co seu gran valor simbólico e o seu poder, aglutinador.

O segundo ámbito de traballo, tan importante na nosa opinión como a miúdo ignorado, conleva implicar á poboación na diagnose e implementación das estratexias de mobilidade. Partir do coñecemento que as persoas teñen do territorio que habitan permitiunos atopar elementos chave nos que intervir, e detectar con precisión os principais impedimentos á mobilidade sustentábel, sexan de tipo cultural - como unha percepción distorsionada das distancias ou dos tempos camiñando-, ou estrutural -treitos inseguros ou desagradábeis, que iniben desprazamentos non motorizados-.

Faise necesaria unha pedagogía destinada ás administracións públicas, que con frecuencia desestiman o poder transformador das políticas de mobilidade sustentábel en favor doutras inversións máis rentábeis en votos como son as realizadas na infraestrutura viaria pensada unicamente para o uso rodado. A detección e o reforzo das redes existentes de colaboración e solidariedade, e o traballo con entidades locais como asociacións veciñais ou comunidades de montes, poden axudar a facilitar a implantación de hábitos máis sustentábeis.

A distribución dos usos do solo é fundamental para a sustentabilidade e a resiliencia territorial. A pesares de que o tema sobrepasa as capacidades do PMUS, aumentar o grao de autocontención dos desprazamentos require evitar a

concentración de actividade en grandes centros monofuncionais (comerciais ou laborais), apartados das áreas residenciais, e aumentar os niveis de complexidade interna das zonas habitadas, fomentando a diversidade de actividades nos núcleos poboacionais.

En definitiva, as estratexias medioambientais e de mobilidade deben ir da man, enlazando os cambios nos hábitos de vida e de desprazamento coa saúde e a natureza, con discursos sobre a mobilidade articulados en torno a elementos da memoria colectiva local, que fomenten o coidado e a posta en valor dos espazos patrimoniais e naturais para o seu uso integrado coa mobilidade cotiá.

Conclusiones

A aproximación ao sistema territorial descrito, que no pasado foi complexo, produtivo e deu resposta ás necesidades da sociedade que o habitaba, fórmulanos a dúbida de se o reto fundamental do presente é adaptar o soporte físico e infraestrutural, ou adaptar o noso xeito de habitalo.

As dinámicas de despoboación actuais acaban abocando a estes ámbitos a un bucle no que o elevado custo de equiparar os seus servizos aos da cidade, e a falla de oportunidades económicas, expulsan á súa poboación. Habitar convértese, para moitas persoas, nun exercicio de resistencia, tendo que escoller entre a merma das súas oportunidades de desenvolvemento, o uso permanente do coche privado, ou a migración a contornas máis dinámicas e dotadas de mellores servizos.

A metodoloxía proposta baséase en descubrir, da man da poboación local, as potencialidades que ofrece o territorio herdado - espazos produtivos e de relación, patrimonio natural e cultural - para apoiar nelas solucións que favorezan a autocontención da mobilidade e a integración territorial. Solucións como a definición dunha malla peonil interconectada que relacione usos dispersos, ou a adaptación do transporte colectivo a esta dispersión, desde unha perspectiva baseada na intermodalidade, a integración e xerarquización das liñas, ou o pequeno transporte compartido ou baixo demanda.

É crucial ademais xerar unha narrativa sobre a mobilidade e a sustentabilidade sensibel ás necesidades específicas de cada poboación, enfocada a implicar ás persoas na obtención de resultados. Esta narrativa debe comprender que o futuro da mobilidade está íntimamente ligado ao modo de vida en toda a súa complexidade, integrando non só as esferas do consumo, a produción e a residencia, senón tamén as do ocio e os coidados.

Fronte a unha visión que presenta estes espazos como perdedores con respecto á cidade, formulamos que poden ser a matriz adecuada na que desenvolver novas habilidades para habitar mellor o territorio, xa que presentan condicións de partida propicias para un desenvolvemento rexenerativo e endógeno. Quizais estes lugares sexan territorios de oportunidade para innovar en modos de relación máis harmónica co medio, que poidan ser trasladábeis cara as áreas urbanas máis densas, no canto de á inversa.

NOTA SOBRE OS AUTORES

Colectivo 1Aun (Javier González, Roi García, Valerio González, Fiz Seixo y David Río), somos unha asociación cultural formada por profesionais da arquitectura, o urbanismo e a planificación, comprometida coa investigación e a divulgación do territorio de Galicia, desde unha visión integradora e multidisciplinar, baseada na participación da poboación.