Mobilidade sostible, xénero e saúde

María Ríos*

O contexto de crise climática e enerxética contribúen a que a mobilidade sostible suscite cada vez máis interese entre a poboación e na axenda política. Avanzar cara a un cambio de paradigma no modelo de mobilidade é avanzar cara ao coidado da vida e a saúde persoal e planetaria. Melloraremos a saúde física e mental na medida na que aumentemos medios de mobilidade activa, fortalezamos as relacións interpersoais e integremos a natureza nos contornos urbanos. Todo isto, desde a atención á diversidade de todas as persoas.

O Camiño Escolar ao CEIP Ramiro Sabell en Ponteareas permite a conexión de catro centros escolares e unha clínica a través dunha infraestrutura branda e con árbores que conecta o centro da vila coa parroquia de Fontenla. Imaxe do proceso participativo · *SeteOitavas Coop*

Maqueta do camiño escolar ao CEIP Ramiro Sabell en Ponteareas · *SeteOitavas Coop*

Todas as medidas que se apliquen neste camiño deben favorecer a adaptabilidade e a resiliencia urbana, facilitar a saúde comunitaria e contribuír a combater as desigualdades sociais.

Planificación territorial e urbana

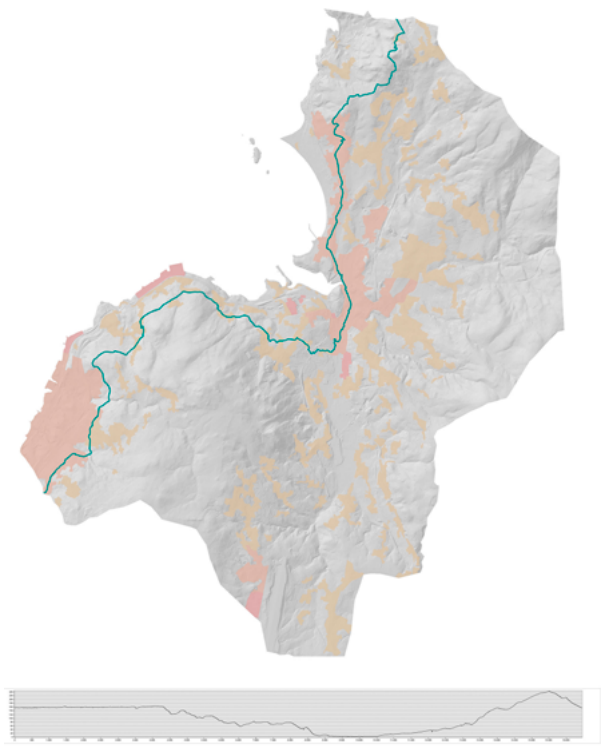
Falamos de planificación para aquelas medidas que teñen que ver coa ordenación, transformación, conservación e xestión do territorio en canto a usos e infraestruturas.

- **Diversidade de usos e actividades:** cómpre promover barrios, parroquias e vilas autosuficientes onde poder acudir aos principais servizos (centros de saúde, escolas, centros de día, deportivos), posto de traballo, compras e ocio a pé, bicicleta ou medios de transporte nun radio duns 15 minutos, coma na "cidade dos 15 minutos", concepto impulsado polo urbanista Carlos Moreno e a alcaldesa de París Anne Hidalgo. A xornalista e activista Jane Jacobs promulgaba a necesidade de manter as grandes cidades multifuncionais, compactas e densas, e defendeu desenvolver a vida nun ámbito recoñecible con interacción social, en contraposición á zonificación urbana. En territorios dispersos como o noso pódese traballar a prol dunha rede de servizos descentralizados, que favorezan a rede de relacións a nivel parroquial, en desprazamentos de entre 15 e 30 minutos.

- **Seguridade e autonomía:** implica crear espazos que se perciban seguros e amables a calquera hora do día e da noite, que permitan que ningunha persoa teña que cambiar os seus percorridos ou mesmo deixar de facelos porque sinta medo. Xa en 1996, a Plataforma política de mulleres Plazandreok realizou o primeiro *Mapa da cidade prohibida de Donosti*, onde se sinalaban lugares que se percibían como perigosos. Na medida en que os lugares polos que nos desprazamos son densos, con actividades e vivendas, estarán máis vixiados. Os túneles longos ou os lugares pouco iluminados contribúen á inseguridade.

  Tamén é necesario crear lugares que promovan a autonomía, independentemente das condicións físicas, cognitivas ou de idade; para ter a posibilidade de desprazarse sen medo a cruzar a rúa ou a ser atropelada. Francesco Tonucchi defende en *A cidade dos nenos* que se unha vila é amable para as persoas na etapa da infancia, serao tamén para o resto das etapas da vida. Se a isto engadimos certas sinaléticas, texturas e códigos, será aínda máis accesible e autónoma.

- **Conectores de mobilidade activa:** conectar os centros de servizos cos barrios e parroquias, e mesmo entre concellos, permite desprazamentos a pé ou en bicicleta que promoven dinámicas saudables de lecer e conexións cotiás (coidar a alguén, desprazarse ao lugar de traballo, etc.). Estas medidas son especialmente importantes no ámbito rural, xa que a perda de poboación e o abandono das estruturas agrícolas deixa en desuso camiños de conexión entre diferentes lugares e aldeas. Existen exemplos na nosa contorna, tanto de reutilización de antigas vías ferroviarias (vía verde de Vigo-Chapela, Compostela-Lengüelle ou do Salnés) como acompañando grandes infraestruturas hídricas (Camiño da auga en Vigo ou Ecovías portuguesas), que axudan a mellorar as conexións territoriais, especialmente cando unen núcleos de poboación que favorecen desprazamentos alén da práctica de ocio ou



Trazado do itinerario da Vía Verde entre Chapela (Redondela) e a estación de tren de Urzaiz do Concello de Vigo · *PMUS Redondela, SeteOitavas e MCrit*

deportiva. Para mellorar isto, axuda o feito de recoñecer e facer unha taxonomía da rede viaria para implementar estratexias de recuperación.

"Cómpre ter en conta aquelas voces tantas veces silenciadas no deseño das cidades"

- **Produción e consumo agrícola periurbano.** As emisións procedentes da produción e transporte dos alimentos representan unha achega moi importante ás emisións de gases de efecto invernadoiro. Para reducir o seu impacto debemos planificar o territorio e potenciar a agricultura de proximidade, especialmente nas áreas metropolitanas das cidades galegas, coa promoción de produtos estacionais e locais con agrupacións e espazos cooperativos para a súa distribución de última milla.

Estratexias de deseño urbano

Un espazo público inclusivo favorece a diversidade de usos e actividades por parte de todas as persoas. De xeito moi simplista mais intuitivo, pensar en indicadores como o número de persoas en cadeira de rodas sen acompañantes, de infancia polas rúas, de persoas con diversidade funcional, etc., axudaranos a valorar os espazos urbanos integradores. Estas son algunhas estratexias que poden contribuír a mellorar o deseño urbano neste senso e fomentar o uso e desfrute da vía pública como un lugar de relación:

- **Deseño e participación:** cómpre observar e xerar un diálogo que permita integrar todas as voces, aquelas de quen usa o espazo público e de quen non porque non pode, aquelas voces tantas veces silenciadas. Isto axudará a artellar respostas inclusivas.

- **Reparto de usos e funcións:** é necesario minimizar o espazo que ocupan os coches. Con seccións inferiores a 12 metros é moi difícil chegar a un reparto do 40- 50% para o uso peonil e dos vehículos a motor. En rúas de menos de 10 metros de largo pode urbanizarse con plataforma única sempre que se asegure o tráfico lento e a prioridade peonil.

- **Lugares diversos:** favorecer os distintos usos implica atender diversas necesidades e reservar espazos nas rúas que faciliten o xogo libre, que teñan baños públicos coidados e accesibles, que permitan a lactancia de xeito tranquilo, espazos para informacións útiles...

- **Bancos e mobiliario de descanso:** a sociedade non está formada por deportistas. Moitas persoas precisarán descansar para completar os desprazamentos diarios. A colocación de bancos e espazos que favorezan a parada e o descanso aproximadamente cada 100 metros contribúe a que máis persoas poidan saír e pasear, ao tempo que facilita a relación, especialmente se se coidan as súas vistas, se se ten en conta a incidencia do sol, etc.

- **Infraestruturas verdes e azuis:** cómpre reservar espazos para favorecer un bo ambiente urbano, que integre vexetación, arboredo, pavimentos drenantes e fontes; e manter os cursos de auga naturais e canles.

- **Urbanismo táctico:** é importante facer cambios

A estratexia desenvolvida no borrador do PXOM de Redondela permitirá a creación dunha serie de grandes conectores brandos aproveitando infraestruturas ferroviarias en desuso, camiños existentes e grandes camiños territoriais que serven de base e estrutura para o desenvolvemento dunha malla rural e urbana de proximidade · *Planos do Borrador de Plan do PXOM Redondela, UTE Jornet Llop Pastor, María Ríos, Gabriel Jubete*

rápidos e efectivos (con separadores, pinturas, canteiros de flores e plantas...), sen acometer grandes obras nin con grandes orzamentos. As estratexias desenvolvidas pola crise da Covid-19 serviron de rápido exemplo do que significa dotar de máis espazo para habitar o espazo público.

"Temos que promover barrios, parroquias e vilas autosuficientes onde poder acudir aos principais servizos a pé, bicicleta ou noutros medios nuns 15 minutos"

- **Pavimentos e iluminación:** falamos dos pavimentos continuos, as transicións suaves entre as diferentes alturas, as sinalizacións podotáctiles (aquelas que notamos cos pés e que serven como guía para as persoas con discapacidade visual), etc. Tamén do coidado da iluminación: que non haxa moita contaminación luminosa ao tempo que se iluminan correctamente os lugares de cruce ou pouco transitados.

Cambio modal e transporte público

1. Continuar profundando no desenvolvemento da Tarxeta da Mobilidade de Galicia:

Actualmente existe a Tarxeta da Mobilidade de Galicia, unha tarxeta-moedeiro que permite acceder a tarifas con descontos e transbordos gratuítos nas cidades da Coruña, Lugo e Santiago. Fóra destas áreas permite certos descontos en transporte interurbano.

"Debe potenciarse unha tarxeta única de transporte que permita, co pago dunha tarifa, viaxar por toda a rede galega de transporte"

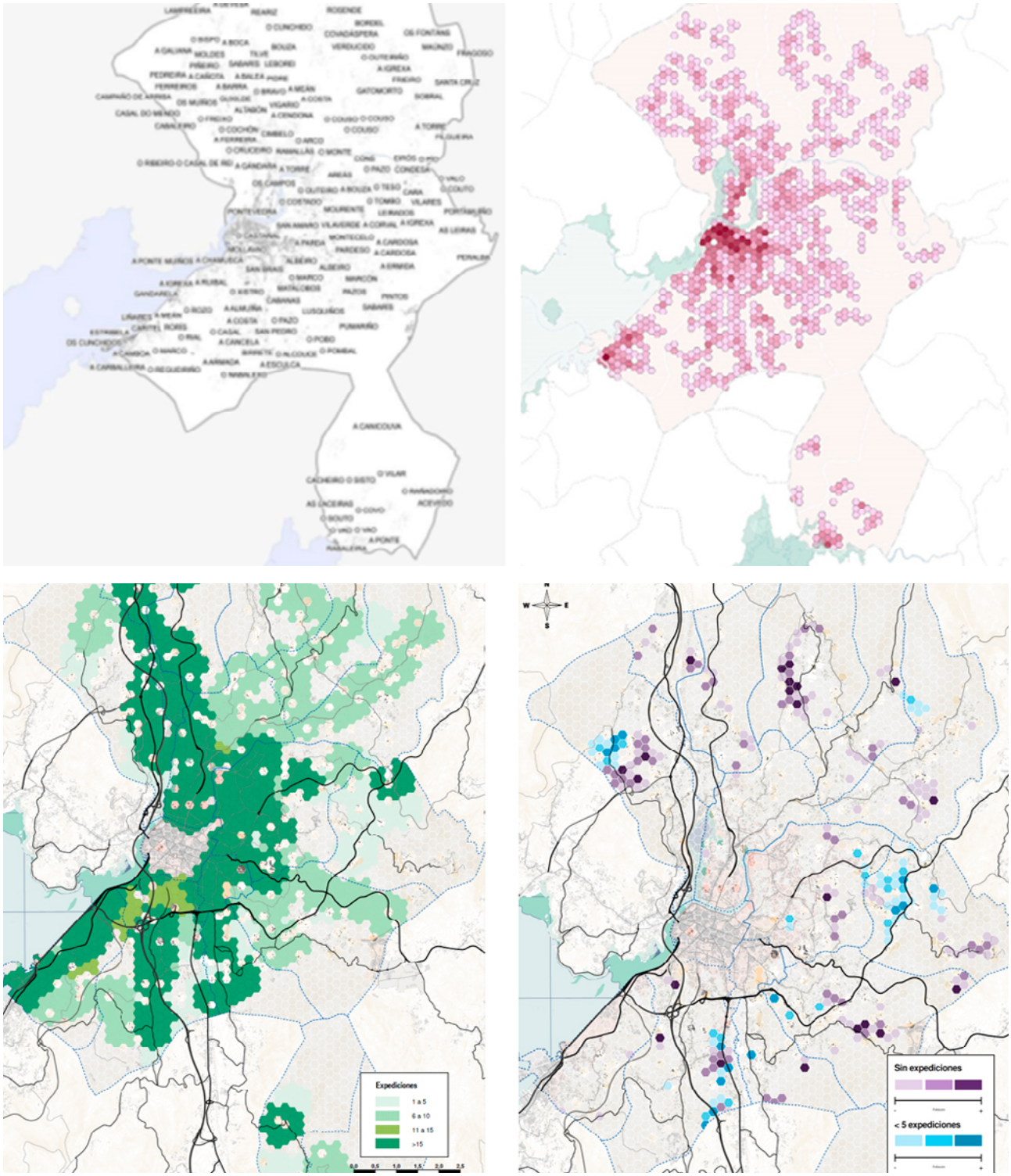
Debe potenciarse unha tarxeta única de transporte para toda Galicia (incluíndo zonas urbanas, metropolitanas e rurais) que permita, co pago dunha única tarifa, viaxar por toda a rede galega de transporte e que inclúa o transporte por estrada municipal, metropolitano e interurbano, o ferrocarril (desenvolvendo a demandada rede de proximidade), o transporte de ría e os diversos sistemas de préstamo de bicicletas. Este tipo de tarxetas xa funcionan en Austria (Klimaticket), Hungría ou Alemaña. O éxito en España dos descontos e bonificacións no transporte público evidencia a necesidade destas políticas.

2. Políticas de mobilidade e regulación. A zona de baixas emisións:

O sector do transporte (mercadorías e persoas) xera a nivel europeo ao redor do 25% das emisións totais de gases de efecto invernadoiro, dos cales máis do 70% proveñen do transporte por estrada e, deles, un 60% do vehículo privado, segundo datos publicados pola Axencia Europea de Medio Ambiente no 2022. Para acadar unha "neutralidade" climática estímase que deberían diminuír un 90% as emisións de gases de efecto invernadoiro do transporte para o 2050 en relación con 1990. Para acadar este obxectivo téñense elaborado diversas Directrices europeas, e para cumprir con elas, o Estado español redactou no 2021 o Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima 2023-30, que recolle entre as medidas o obxectivo de descarbonización do transporte do 33%. Pola súa banda, a Lei de Cambio Climático e Transición Enerxética do 2021 inclúe a obrigatoriedade de crear Plans de Mobilidade Sostible antes do 2023 en municipios de máis de 50.000 habitantes e naqueles de máis de 20.000 que superen os niveis máximos regulados de contaminación. Estes Plans deberán conter unha serie de interesantes medidas para mellorar a mobilidade, entre eles a tan coñecida Zona de Baixas Emisións (ZBE).

Son poucos os concellos que teñen implantadas as ZBE, e en moitos casos quedaron na súa aplicación máis directa, que é regulación de acceso, circulación e estacionamento de vehículos en relación co seu nivel de emisións. Porén, así aplicada, contradí algúns dos principios de mellora ambiental e social, xa que aumenta as emisións coa aceleración da renovación do parque móbil e incrementa a fenda social, ao favorecer o acceso ás ZBE daquelas persoas con maiores recursos económicos... En definitiva, non promove un cambio de modelo.

Nunha mirada atenta ao Decreto que regula requisitos mínimos que deberán cumprir as ZBE, existe unha ex-



A estratexia de transporte á demanda desenvolvida no 2022 nas parroquias rurais do Concello de Pontevedra permite mellorar a autonomía das persoas que non queren ou non poden conducir. Imaxe do proceso de análise do estudo de implementación do transporte á demandaenvolvemento dunha malla rural e urbana de proximidade · *SeteOitavas e MCrit*

cepcionalidade. O Decreto deixa unha porta aberta a tomar outro tipo de medidas máis inclusivas, sempre que os concellos demostren que se cumpre cos obxectivos de calidade do aire e contribución á mitigación do cambio climático. Isto permite que cidades como Pontevedra, que leva máis de dúas décadas cun modelo de mobilidade na área urbana centrado na calidade de vida das persoas, poida ter implantada unha zona de baixas emisións dunhas 490 hectáreas que corresponde cos barrios máis urbanos.

Conclusións

Centrar a planificación e deseño da mobilidade nas necesidades das persoas, con todas as súas diversidades, axudará a modificar o xeito no que se despraza toda a poboación, e favorecerá e potenciará hábitos saudables e as nosas relacións persoais. Estes cambios deben abordarse desde diferentes tipos de políticas complementarias entre si.

***María Ríos. Membro de SeteOitavas S. Coop. Galega.**