



Páx 2-6

## PONTEVEDRA

Modelo Pontevedra,  
unha revolución urbana

Páx 7-8

## PONTEVEDRA

Intervención de Miguel Anxo  
Fernández Lores no pleno de  
setembro

Páx 9

## PONTEVEDRA

Inaugurada, seguindo  
estándares urbanos, a Praza  
de Cabaleiro en Campañó

Páx 10

## PONTEVEDRA

- Lores demanda un Porto Seco
- Fondos para impulsar novos proxectos e obras

Páx 11

## PONTEVEDRA

- O Concello avanza o saneamento en Mourente e Bora
- SOGAMA agradece o Concello entre aplausos do PP
- Comezaron as obras no Centro Social de Tomeza

### CONTRACAPA:

#### BARRO

Ofensiva do BNG para mellorar a  
seguranza viaria

#### SOUTOMAIOR

O BNG critica os recurtes no  
CPI Manuel Padín Truiteiro



## A cidade para tod@s

“Pontevedra é fantástica, o seu modelo é único en Europa. Moitas cidades envexan o seu modelo pero non se atreven a aplicalo por covardía política”. Estas palabras da Presidenta de Intermodes sintetizan á perfección a admiración que o modelo de cidade implantado en Pontevedra xera non só entre os expertos en mobilidade de todo o mundo, senón tamén entre os veciños e veciñas e as persoas que nos visitan.

Pontevedra é, cada vez máis, o espello no que se miran as cidades para mellorar a accesibilidade, a mobilidade e a seguranza viaria. Neste mes de setembro a cidade do Lérez foi o referente indiscutíbel nos distintos foros onde se abordou a problemática da mobilidade e a seguranza viaria.

Así, mentres a cidade de Pontevedra acollía aos expertos europeos en transporte e mobilidade de intermodes, que nas súas sesións de traballo e nas súas declaracións públicas gabaron o modelo de cidade implantado polo BNG en Pontevedra, a uns centos de quilómetros máis ao sul, a concelleira de protección cidadá, Carne da Silva participaba nun debate na cidade portuguesa de Vila Real, onde Pontevedra, máis unha vez, era vista como o modelo a seguir para mellorar a seguranza viaria, a accesibilidade e dinamizar os centros históricos.

A piques de saír este boletín, o alcalde de Pontevedra participaba tamén en Torrevieja nunhas xornadas organizadas pola DXT sobre seguranza viaria, onde recibiu múltiples loubanzas polo modelo global de cidade baseado nas persoas. No vindeiro boletín abordaremos máis en profundidade a súa intervención.

O que está claro é que Pontevedra é, a día de hoxe, a cidade máis accesíbel e con máis seguranza viaria de Europa, e que está a anos luz das restantes.

Intervención de César Mosqueira no seminario de Intermodos

# Modelo Pontevedra, unha revolución urbana

## Antecedentes.

### Coloquémonos nos anos 1997/1999

Usando os termos de Buchanan de *enviromental capacity* da rúa e de *Appleyard, street livable*, o tráfico motorizado en Pontevedra a finais dos anos 90 superaba con moito a capacidade ambiental da cidade para soportar eses volumes de tráfico e a cidade non reunía as mínimas condicións de *livable* (habitabilidade, comodidade, vivíbel...). A inseguraza viaria, os ruidos, fumes, incomodidade para andar convertían a cidade nun medio hostil e desagradábel.

Como consecuencia directa, a cidade, sobre todo o seu centro, estíbese deteriorando rapidamente. Polo tanto tamén había que resolver o grave problema da degradación e desertización, cando menos residencial, do centro da cidade e a expulsión de poboación dese centro da cidade cara a periferia externa, que agravaban os problemas de mobilidade.

Tiñamos coñecemento de varias solucións e alternativas que se aplicaban en cidades en diversas partes do mundo, tanto por telas visto in situ como por publicacións.

Algunhas destas alternativas estaban practicamente en estudo, con moi poucos exemplos prácticos (charging zone, unicamente en Singapore), outras amplamente probadas, con ampla experiencia dos seus resultados.

No fondo, independentemente das súas declaracións de principios, case todas as solucións estaban centradas no obxectivo de acadar un mellor funcionamento do tráfico motorizado: charging zone, liñas de alta ocupación, mellora da semaforización, plans de ordenación de tráfico (hoxe mobilidade), cambios de dirección, mellora de interseccións, novas infraestruturas de tráfico, matrículas pares/impares, as recomendacións do HCM (Highway Capacity Manual), rotación de estacionamento,...

Praza da Ferraría antes de 1999





## Intervención do alcalde de Pontevedra nunha das sesións de traballo de Intermodos

Como moito, algunhas trataban de paliar as consecuencias negativas do tráfico en determinados medios urbanos: traffic calming, peonalizacións dos Centros Históricos,.....

Fóra do campo da mobilidade motorizada, existían a finais dos anos 90, dous campos emerxentes que entendíamos que había que tomar en consideración e integrar no modelo:

- Por un lado, o movemento para unha vida independente das persoas con discapacidades, coas conseguíntes eliminación de barreiras físicas, deseño inclusivo, accesibilidade universal, e demais aspectos relacionados.
- Por outro, o problema da expulsión dos nenos dos espazos públicos urbanos e a necesidade de deseñar unha cidade para os nenos, que facilitase a súa autonomía. A cidade dos nenos de Francesco Tonucci
- e, por último, acadar que os espazos públicos fosen de calidade, e servisen para acadar unha sociedade cohesionada e igualitaria.

Evidentemente, todo isto, compatibilizado cun funcionamento correcto da mobilidade motorizada da cidade.

O riscos de dispersión, de desequilibrios, de facer e desfacer como Penélope, tecendo por un lado

o que se destece por outro, eran moi grandes. Acadar que o proceso fose exitoso, con tantos enfoques alternativos, entrañaba uns perigos demasiado elevados.

### Medio ambiente urbano

Había que darlle unha perspectiva, un enfoque unitario, unha alternativa conceptual que, ademais, fose operativa e permitise uns criterios claros de actuación.

Este proceso fíxose en Pontevedra botando man de varias ideas e conceptos: ademais dos xa citados de "capacidade ambiental" da rúa e do street livable, tomamos en consideración os de "enxeñería ecolóxica de tráfico" e da ecoloxía e do medio ambiente, especialmente o de capacidade de carga, carga admisíbel ou tolerábel, etc. Conceptos de un grande alcance pero aínda moi embrionarios e insuficientemente aproveitados.

A capacidade ambiental pódese definir, seguindo a OMS, FAO, Unesco, GESAMP, (1986) como unha característica dun medio ambiente determinado consistente na "posibilidade de acoller unha determinada actividade ou conxunto de actividades sen sufrir alteracións inaceptábeis". Este concepto é central no desenvolvemento sustentábel, e perfectamente aplicábel ao tráfico na cidade.

Entón traballamos do seguinte xeito:





A/ Calidade Urbana: Definición da cidade (zona da cidade, praza, rúa) con boa calidade; o concepto calidade ambiental adaptado como calidade urbana. Que usos, que funcionamento, que posibilidades debe ofrecer: andar e pasear comodamente, circular con cadeira de rodas ou carriño de bebé, permitir en boas condicións actividade comercial, residencial, etc, con moi baixos niveis de contaminación acústica e aérea, con bos servizos, coidadas, cómodas, limpas e agradábeis, que permita a mobilidade e actividade lúdica dos máis desfavorecidos: nenos, anciáns, persoas con discapacidades, mobiliario urbano axeitado, libre de obstáculos (farois e sinais), que permitan a vida e a convivencia cidadá, que permita o uso plural dos espazos e a súa versatilidade, fácil acceso aos servizos, comercio de proximidade, vexetación urbana, calidade da iluminación, percepción de seguranza xeral e viaria,...

Este proceso de definición, que integre e fusione todos os aspectos da vida da cidade, é fundamental; caso de non facerse sistemático e completo, aparecerán demandas e aspiracións parciais, na maioría das veces con solucións irrealis, custosas e, moi posibelmente, contraditorias.

B/ Estimación da capacidade de carga dos diferentes usos que sexan compatíbeis coa definición anterior. Hai que facer unha estimación de todos e cada un dos usos, pero falando de mobilidade, centrarémonos na mobilidade motorizada por ser o uso que de xeito máis masivo e grave ten desbordado a capacidade de carga da cidade.

Poñemos estimación e non cálculo por dous motivos: por un lado non hai regras fixas para calcular cantos

vehículos a motor en circulación ou estacionados son compatíbeis con unha boa calidade urbana; por outro, o importante é o obxectivo de calidade urbana e, polo tanto, deberíase traballar sobre unha estimación inicial e con mecanismos fáciles para facer axustes na intensidade de circulación e de estacionamento, cando se detecten disfuncións.

Ou sexa, teremos que atopar unha resposta ás seguintes preguntas:

- cantos vehículos motorizados de cada tipo poden circular por determinado ámbito urbano?
- a que velocidade poderán circular?
- canto estacionamento e de que tipo pode soportar?

Que non haxa regras fixas para calcular a capacidade de carga de circulación e estacionamento motorizado compatíbel cunha boa calidade urbana non significa que non haxa, en moitas situacións concretas, uns rangos ben definidos para facer esta estimación. Pero o fundamental é que a percepción social e a observación sistemática darannos sempre a información suficiente para tomar decisións de axuste.

### **O concepto de necesidade e a prioridade peonil**

Feito este traballo, xa tiñamos moito avanzado, xa sabíamos que cidade (barrio, praza, rúa) queríamos e sabíamos aproximadamente canto tráfico e canto estacionamento podía soportar (nalgúns casos practicamente ningún). Polo tanto, cal era

## PONTEVEDRA

a capacidade de carga de tráfico motorizado do sistema cidade para ter e manter unha elevada calidade urbana.

Como acadar a regulación necesaria? Como reducir o tráfico motorizado aos límites desexados?

Por un lado, por unha serie de cuestións políticas, sociais e de financiamento non tiñamos tempo nin ocasión para ensaios nin probas.

Por outro, a ordenación xurídica, o Regulamento de Tráfico e as solucións que tiñamos analizadas non daban resposta. Conceptualmente estaban enfocados á mellora da circulación rodada; ningunha trataba de mellorar e preservar a calidade urbana. Como moito, e de xeito parcial e limitado a ámbitos restrinxidos, o traffic calming aportaba elementos aproveitábeis.

Para avanzar tivemos que explorar camiños relativamente novidosos:

- Por un lado establecer o concepto de “necesidade”, de tal xeito que os que “necesiten” circular ou estacionar poidan facelo de xeito cómodo, e adoptar medidas disuasorias para aqueles que non o necesiten.
- Por outro, establecer a mobilidade peonil como a prioritaria na cidade. Facer realidade unha inversión profunda das prioridades entre os diferentes tipos de mobilidade, pasando a última, a peonil, a ser prioritaria. E esta prioridade tiña que ser práctica, real, coherente, mais alá de declaracións de boas intencións.

O éxito ou fracaso da implantación do modelo de calidade urbana dependía, pois, de dous factores para os que non había estudos previos (ou, cando menos, non os coñecíamos). Os de Buchanan e Appleyard eran moi parciais (rúas residencias de baixa densidade) e as cifras (2000-2500 de IMD, ou 200-300 vehículos por hora) eran moi xenéricas e, previsiblemente, pouco axeitadas a situacións moi diferentes, como é a de Pontevedra con alta densidade urbana:

- Primeiro factor: Cantos son os automóbeis que “necesitan” circular e/ou estacionar para facer un “servizo” necesario para o bo funcionamento da cidade (ou de un área urbana)? é ese número compatíbel con unha boa calidade urbana? Están nos límites da capacidade de carga da cidade?

Supuñamos que si, as experiencias de cortes de rúas ou zonas mantendo os servizos con motivo de obras ou eventos indicaba que si, pero algunha proposta, que entendiamos ben estudada, como a de prohibir facer garaxes nos edificios en certa zona de Paris, metíanos certas dúbidas.

- Segundo factor: Como ía ser o comportamento dos peóns na cidade? Ían exercer a prioridade que queriamos implantar? Ían “ocupar” os espazos recuperados? Ían quitarse de enriba o seu papel subordinado en relación a mobilidade motorizada?

Pensabamos que si, mais certas experiencias de dubidosos resultados en peonalizacións de áreas históricas facíanos ser cautos.

Por outro lado, aínda que rematasen exercendo a súa prioridade, a dúbida eran os prazos, o tempo que tardarían os peóns en “colonizar” con firmeza os espazos públicos. Un prazo superior a un ou dous anos podería ser contraproducente e as informacións de







expertos apuntaban a seis ou oito anos, o cal o faría o proceso inviábel, un proxecto frustrado. (A presión dos coches para “recuperar” os espazos adicados aos peóns pero baldeiros sería insoportábel).

A resposta a estes interrogantes, na práctica, desbordou todas as previsións e posíbeis dúbidas:

1. Unha vez implantada a circulación e o estacionamento restrinxido aos usos “necesarios”, incluso cunha definición de necesidade moi xenerosa (acceso a garaxes, servizos comerciais ou de calquera outro tipo, ...) e o estacionamento limitado a 15 minutos para servizos e de balde (suprimíuse a ORA), demostrouse que a cantidade de vehículos que “precisan” circular e estacionar é bastante reducido e, con velocidades baixas, absolutamente compatíbel con unha moi boa calidade urbana.

Con datos de cada ano, entre 1996 e 2014, o tráfico no conxunto da cidade continua baixou un 30,1%, na zona central ampla, un 69,5%, e na zona central restrinxida, arredor dun 90%. Se tivesemos en conta que o tráfico nos arredores aumentou entre 1996 e 2014 aproximadamente un 32%, a redución sería aínda maior. Primeira dúbida despexada e primeiro perigo evitado.

2. A “invasión”, a colonización dos espazos, o exercicio da prioridade peonil, foi inmediata e masiva, colaborando activamente a expulsar o tráfico parasitario. Os hábitos cambiaron inmediatamente: nenos xogando na rúa, moitas persoas nos espazos públicos,... . Pontevedra converteuse nunha cidade de vida na rúa, de uso masivo dos espazos públicos,

sobre todo cando hai bo tempo. Nin prazos dilatados nin avances dificultosos: os peóns exerceron a súa prioridade de xeito inmediato. Segunda dúbida despexada e segundo perigo evitado.

Coa experiencia acumulada, estamos convencidos de que este modelo de mobilidade prioritaria peonil ten unha ampla marxe de mellora, de dar un salto adiante cualitativo e cuantitativo.



## Intervención de Lores no Pleno do mes de setembro

*As interpelacións do Sr. Moreira, aínda que a maioría das veces sexan sobre asuntos de máis que dubidoso interese, sérveme para repasar, ordenar, e estruturar a actividade municipal do mes anterior ao Pleno.*

*Neste caso, que xa van dous meses do último Pleno e da súa última interpelación, e con un verán tan intenso e tan dinámico, hai moito que repasar, ordenar e estruturar. Vamos alá.*

*Todos agardabamos que a liña errática, descontrolada, sen fío condutor que levaba o Sr. Moreira nos últimos meses íase acabar coa súa elección como Presidente Local do P.P. Xa tiñamos asumido que os seus nervos eran consecuencia do proceso congresual.*

*Agardabamos que, unha vez pasado o Congreso, atopase unha liña construtiva e definida, ou sexa, que a Corporación de Pontevedra tivese unha oposición co nivel que se merece Pontevedra.*

*Pero, neste sentido, a sorpresa deste verán foi maiúscula e negativa; foi elixido a principios de xullo, e nestes máis de dous meses transcorridos, a súa traxectoria empeorou aínda máis.*

*Saltan vostedes a todo e contra todo, sen pausa, sen reflexión, sen proxecto, sen rumbo, sen norte e, como consecuencia dese gatillo fácil, sen control, entran en contradicións continuas; un día din unha cousa e ao seguinte o contrario. Que despropósito de verán do P.P. Pontevedrés! Que despropósito!*

*Vexamos: Aprobamos no mes de xullo unha moción por unanimidade para dotarmos de saneamento certas zonas de Mourente e Bora. Naquela moción acordábase dirixirse á Xunta para cofinanciar, ao igual que saneamentos anteriores, esta actuación. No seguinte Pleno, ou sexa neste, o Goberno Local de Pontevedra dota de consignación para este ano, cumprindo coa Moción e, loxicamente coa previsión de dotar novas cantidades en anos vindeiros a medida que a Xunta aporte a súa parte.*

*Vostede Sr. Moreira critica ferozmente esta dotación, por pequena, cando a da Xunta polo de agora é cero e non hai moitas posibilidades de gastar moito este ano. Todo o mundo entendeu que estaba a trasladar que a Xunta non vai a investir un euro no saneamento en Pontevedra.*

*E, sen embargo, ao final, votaron a favor na Comisión e acaban de votar a favor no Pleno do mesmo que criticaron con suma acidez e con palabras grosas. Malo de entender Sr. Moreira, malo de entender.*

*Dixeron que non querían a persoa de apoio para o Grupo Municipal do P.P.; non pediron que se mantivese na Relación de Postos de Traballo (RPT); xuraron e perxuraron que estaban en contra. Despois cambian de opinión e solícitana. Cada día unha cousa, segundo veña o vento.*

*Por cuestión de prazos vén a modificación da RPT sen ditame da Comisión; como é un asunto que lles interesa a vostedes, non montan ningunha lea cos prazos cando sempre o fan, son uns pesados coas trámites e coas formalidades. En que quedamos? son tan importantes os trámites e formalismos? ou unhas veces si e outras non segundo lle conveña? Malo de entender Sr. Moreira, malo de entender.*

*Saen arremetendo contra a modificación de crédito, que si era unha chapuza, unha improvisación, e non sei que mais desgrazas. Xa na Comisión votaron a favor e acaban de ratificalo no Pleno. En que quedamos? é unha chapuza ou está ben? Malo de entender Sr. Moreira, malo de entender.*

*Hai un incendio no aparcadoiro de Montero Ríos; hoxe sabemos que provocado e intencionado. En principio puido ser altamente perigoso, afortunadamente sen vítimas aínda que con elevados danos na infraestrutura eléctrica do aparcadoiro. Os servizos de emerxencia actuaron con elevadísima profesionalidade e con estrito seguimento do protocolo de actuación para estas situacións, coa concelleira á cabeza. Claro que houbo nervos e molestias, pero o fundamental era a seguranza e estivo garantida en todo momento.*

*Xa sei que se fora vostede faría como Feijóo coa manguerita e viría a sacar a foto estorbando e molestando aos servizos de emerxencia.*

*Se me acepta un consello, fotos fágase as que queira e onde queira, pero cando a xente está traballando, e non digamos se hai cuestións de seguranza polo medio, estorbar os traballos para “pillar” unha foto máis é unha temeridade e unha insensatez. Se non é moito pedir, teña un pouco de sensatez Sr. Moreira*

*“Soziedad Alcolika” actúa para un concello do PP, Rota, senón me confundo. Ningún sindicato ou seudo sindicato policial nin da garda civil di nada. A polémica con este grupo parecía superada. Sen embargo, en Pontevedra salta unha estraña polémica. Quen está detrás? O PP de Pontevedra. Neste caso non se atreve a ir de fronte e manda por diante a outros.*

*Critica as festas da Peregrina acusándoas de ser actos do BNG e despois faise unha foto na Feira Franca. Malo de entender.*

*Para nós todas as festas son da cidade, de todos, non de un grupo político ou outro, pero o que coñecíamos até agora era que un sector do P.P. consideraba a Feira Franca a festa do Bloque. Agora é ao revés? A Peregrina é do Bloque a a Feira Franca de todos? Malo de entender, si, moi malo de entender.*

*O que me gustaría saber é se tamén foron ás xustas medievais e se consideran que o contrato para o uso da praza de touros é beneficioso ou non para Pontevedra. Porque até os das manis anti-touradas opinaron,*

e aparentemente apoiándoas. Por outro lado, saen apoiando as subvencións mentres a única institución, a única que subvenciona as touradas, a Deputación de Pontevedra, vai na liña contraria rebaixándolle fortemente a subvención. Vostedes, o P.P. de Pontevedra, para un lado e para outro, apoiando taurinos e antitouradas. Todo lle vale. Malo de saber a que carta xogan, malo.

Nun Pleno anterior xa tratamos o asunto das sentenzas. Creo que quedou sobradamente demostrado que os servizos xurídicos deste Concello lle teñen aforrado aos cidadáns varios millóns de euros. As contas están claras.

E con todo o que pasou neste verán, con todos os asuntos e necesidades que ten a nosa sociedade, o único que se lle ocorre ao Sr. Moreira e volver a insistir neste asunto xa tratado e xa aclarado. Malo de entender.

Montan un follón cos 209 reparos de Intervención levantados por este Alcalde. Insinúan que son un delito e unha prevaricación cando son un mecanismo perfectamente contemplado na Lei. Pero despois votan a favor da Conta Xeral e dos reparos levantados. Votan a favor de algo que insinuaron que era delitivo!! Hai quen entenda algo?

E, por se fose pouco, acaban de levantar co seu voto un reparo grave, bastante máis grave que os levantados pola Alcalde, co seu voto a Relación de Postos de Tránsito do Concello para incluír a persoa de apoio ao grupo municipal do PP. Imposíbel entendelos.

Este Goberno acepta todas as propostas e suxestións que sexan construtivas e factíbeis, tanto dos cidadáns como dos Grupos políticos. Como sabe que isto é certo, tenlle prohibido ao seu Grupo facer propostas construtivas e realizábeis; arremeter con razón ou sen ela, case sempre sen ela, é o único que lles permite. Podo porlle varios exemplos. Vexamos: nunca pediron a praza de Cabaleiro-Campañó; faina o goberno local de acordo cos veciños, co consello parroquial, e cal é a resposta do PP: meter lea e traer a este Pleno non sei que desgrazas. Estiven o venres e o domingo en Campañó con moitos veciños e non escoitei as tales desgrazas. Outro exemplo: o derrubo do antigo colexio de Marcón foi traído a este Pleno vía pregunta, non moción, como sería o lóxico. Está claro: Moreira tenlle prohibido ao seu Grupo facer propostas construtivas.

E agora votaron a favor dunha modificación de crédito porque leva incluídas certas actuacións construtivas e que resolven problemas. Malo de entender

E, para rematar, quería que me respondese a unha pregunta: Votaron a favor da modificación de crédito porque cambiaron de opinión e van a facer propostas construtivas e deixarse de arremeter sen ton nin son ou votaron a favor contradicindo o que dixeran sobre a modificación, só por medo a que houbese unha nova fractura no Grupo do PP, entre os que lle queren a esta cidade e queren solucións e propostas construtivas e os que, con vostede a cabeza, só quere arremeter, atacar a

todo o que se mova e non facer nada construtivo?

Se ten a ben responder sería de grande axuda para que os veciños de Pontevedra soubesen se teñen unha liña definida ou seguen a salto de mata. Conteste, conteste

Por suposto, na súa réplica, Jacobo Moreira non respostou á cuestión plantexada polo Alcalde, de aí a segunda intervención do Alcalde que transcribimos a seguir.

#### RESPOSTA

Non me respondeu á miña pregunta. Evidentemente, non vai recoñecer publicamente que para Pontevedra non lle pasa pola cabeza outra cousa que non sexa negatividade, dar paus de cego, arremeter contra todo e en calquera dirección. Unha cousa e mais a contraria.

Pero é o que ten decidido facer e o que fai continuamente. Aínda estamos agardando que traia ao Pleno a súa proposta electoral da balea en Campolongo; se entende que a balea é unha arroutada de Telmo Martín, podería traer a súa ocorrencia de facer outra Biblioteca cando é un servizo ben cuberto en Pontevedra; ou esa outra de volver a pór autobuses a dar voltas baleiros por Pontevedra a cambio de cuantiosos fondos públicos de todos os cidadáns.

Pero non, empeza a súa precampaña coa gastada idea de traer as preguntas e suxestións dos cidadáns. E que até agora non o facían? Claro que non o facían. E agora tampouco, seguen sen facelo.

O que nos traen son 13 preguntas, case todas inventadas por vostedes a última hora, sobre asuntos tan pouco novidosos e tan do pasado como o carril bici en Loureiro Crespo, solución provisoria a unha demanda cidadá de hai uns 8 anos, xa hai tempo totalmente superada, ademais de toda unha serie de asuntos gastados e xa explicados até a saciedade. E se algún puidese non estar explicado, tiveron oportunidade de facelo nas Comisións Informativas que para iso están, para informar.

Se esas son as grandes ideas que ten o PP, disfrazadas como demandas dos cidadáns ou como queiran, aviados van os seus votantes. Ningunha proposta, ningunha solución, ningunha alternativa. Case todos asuntos do pasado, gastados, remoídos e ultrapasados.

Mire, Sr. Moreira, eu procuro mirar sempre ao futuro, buscar alternativas para mellorar Pontevedra, novos enfoques, novas solucións, novos avances. Puxemos Pontevedra no mapa, convertémola nun referente en moitos campos da vida municipal. Pero estou convencido de que queda moito por facer, por avanzar. Estou convencido de que se pode dar un salto adiante, de dar o empuxón definitivo ao futuro de Pontevedra.

E creo que vostedes tamén deberían facelo, mirar ao futuro, aportar solucións, non dar paus de cego e andar sempre remoendo con asuntos pasados e superados. Céntrese Sr. Moreira, céntrese, polo ben de Pontevedra colla unha liña construtiva e de futuro.





Praza de Cabaleiro antes da remodelación: caos e desorde

## Inaugurada, con estándares urbanos, a Praza de Cabaleiro en Campañó

O Concello de Pontevedra e a veciñanza da parroquia de Campañó inauguraron a nova praza de Cabaleiro onde o Concello realizou unha obra baixo os estándares urbanos. Neste acto estiveron presentes o alcalde Miguel Anxo Fernández Lores así como a concelleira delegada da parroquia, a nosa compañeira Pilar Comesaña, entre outros membros do Goberno local. Tampouco faltaron os traballadores que executaron a obra e que foron lembrados nas palabras do alcalde polo seu bo facer.

A actuación de Cabaleiro foi a primeira destas características que puxo en marcha o Goberno Local nun núcleo rural. O propósito é elevar os estándares de calidade xa implantados no centro urbano ao rural, sendo conscientes de que teñen que porse en marcha nos núcleos de centralidade parroquial, é dicir, naqueles lugares de concentración e encontro de veciños e veciñas, como é o caso de Cabaleiro. No caso de Campañó, como no resto das parroquias, definíronse os núcleos de centralidade parroquial

grazas ao traballo desinteresado dos Consellos Parroquiais.

A obra tivo un custe de 173.050 euros. O propósito foi integrar a praza do cruceiro de Cabaleiro, onde conflúen tráfico peonil con rodado, de xeito ordenado e seguro. Polo tanto, fíxose unha plataforma única na que a calzada terá un ancho de 5 metros, con canalización de augas pluviais. Ademais, a calzada ten un pavimento de asfalto sobre o que se imprimiu un material antideslizante en cor para favorecer a adherencia dos vehículos. Instaláronse lombos reductores de velocidade. E dispón de sinalización horizontal e vertical con velocidade máxima 20km/h.

Ao respecto das dúas zonas peonís, teñen un pavimento de adoquín (similar ao da rúa Gutiérrez Mellado), e están separadas da calzada cuns pequenos muros de pedra a dúas caras que fan, tamén, de bancos, un elemento este inspirado nos muros de rebos e especialmente deseñado para integrar a calidade urbana nas parroquias.



Praza de Cabaleiro unha vez remodelada con estándares urbanos

## Lores demanda un Porto Seco

Este mes de setembro, o Alcalde de Pontevedra elevou unha proposta de acordo ao Consello de Administración do Porto de Marín-Pontevedra para que se inicien os trámites e xestións que permitan a urxente planificación, ordenación, obtención e preparación de solo apto para a dotación dun porto seco ou plataforma loxística intermodal para usos industriais, comerciais e de servizos complementarios nunha ubicación ben comunicada e próxima ao porto.

Para dotar estes terreos, o alcalde Lores propón as 55 ha. da zona de Leborei, en Cerponzóns, que xa fóran ofertadas polo BNG e que o PXOM de Pontevedra en elaboración propón clasificar como industriais. Este espazo está ben próximo ás actuais instalacións portuarias e, ademais, ben comunicado mesmo por ferrocarril, co que paliaría os problemas que se dan actualmente. De todos xeitos o noso compañeiro non se pecha en banda, senón que admite a posibilidade de que se traballe con outras ubicacións.

Miguel Anxo Fernández Lores sae así ao paso dos problemas que ten o Porto de Marín-Pontevedra. En primeiro lugar temos que citar o aumento do tráfico e a ocupación do espazo do porto con actividades industriais e comerciais que non son estritamente portuarias que fan que, tal e como denunciaron repetidas veces BNG e Concello de Pontevedra, se autoricen edificabilidades desproporcionadas e se convirta esta zona nun polígono industrial desordenado e mal ubicado.

Por outra parte, non se pode esquecer que existen sentenzas e resolucións xudiciais que anulaban as ampliacións e recheos e que agora pídese que se repoña a legalidade. Deste xeito fica nunha grande inseguridade un dos motores industriais da comarca, o que esixe que se tomen medidas de inmediato.

Aínda hai outro problema máis e que non é menor: os recheos do Porto ameazan a capacidade produtiva do banco marisqueiro dos Praceres, polo que é de suma importancia paralos e, por suposto, non facer ningún novo.

Para solventar estes problemas, as 55 ha. de Leborei dotarían o Porto e a bisbarra de solo debidamente urbanizado, apto para uso industrial, ben conectado por estrada e ferrocarril, próximo ao porto e que poida servir eficazmente ao progreso socioeconómico da poboación e favorecer a implantación empresarial e o crecemento e desenvolvemento económico do Porto dentro dun proceso urbano racional e sostíbel.

Lores e o BNG defenden tamén que este é o único xeito de que o Porto siga a ser un potente motor socioeconómico de desenvolvemento do país

## O Concello dótase de fondos para impulsar proxectos e obras a realizar neste ano

O Pleno ordinario do mes de setembro en Pontevedra aprobou unha modificación de crédito coa que se van impulsar varios proxectos e obras antes da fin deste ano 2014.

Cómpre sinalar que, malia o Partido Popular pór todas as pegas do mundo, ao final, a operación orzamentaria perfectamente deseñada por Raimundo González e as técnicas do Concello foi aprobada por unanimidade.

Nesta operación inclúense, entre outras, partidas que permitiran desenvolver melloras nos seguintes ámbitos:

- **Iluminación pública no rural:** 100.000 euros
- **Mellora da accesibilidade no rural:** 600.000 euros
- **Mellora da accesibilidade urbana:** 300.000 euros

- **Alumeado público: casco urbano:** 150.000 euros
- **Rehabilitación integral de rúas:** 450.000 euros
- **Edificios e outras construcións:** 300.000 euros
- **Convenio de Acuaes:** 750.000 euros
- **Casas de cultura:** 300.000 euros

É importante destacar que hai un equilibrio entre os investimentos no urbano e no rural.

## O Concello fai avanzar o saneamento en Mourente e Bora

O concelleiro delegado das parroquias de Mourente e Bora, o noso compañeiro Miguel Filgueira mantivo unha xuntanza con veciños e veciñas dos lugares de Pazo, Eirós e Carabelos, na parroquia de Mourente; e Teso, Corbal e Leirado, na parroquia de Bora no Local social de Cons.

A asemblea celebrouse co gallo de lles explicar que o Concello iniciou o cumprimento do acordo plenario sobre a instalación do saneamento nestes lugares. O acordo plenario instaba a Fomento a cumprir o convenio do ano 2009 sobre a mellora da estrada de Ourense (xa está remitido ao Ministerio); á Xunta para axudar a financiar o terceiro convenio de saneamento (tamén está remitido), e o Concello comprometéase a redactar os proxectos de saneamento para o cal xa consignou 50.000 euros.

Debido as normas draconianas impostas polo Goberno de España encabezado por Raxoi, o Concello só pode dispor este ano dos fondos que se poidan investir, neste caso os 50.000 cos que se vai encargar o proxecto. Lembremos que o portavoz do PP, Jacobo Moreira, que votou a prol no acordo plenario, pediu estes días que o Concello consigne todo o custo da obra amosando claramente que a Xunta non ten intención de asinar o III Convenio de Saneamento e que pretende que o Concello dilapide ese millón de euros que é materialmente imposible investir antes de final de ano.

## SOGAMA agrade o Concello entre aplausos do PP

O portavoz do Goberno e concelleiro de Economía e Facenda, Raimundo González explicou que a última sentenza ditada polo xulgado contencioso de Pontevedra sobre o pago do canón a Sogama, “garda coherencia coa última do Tribunal Superior de Xustiza de Galicia”.

O concelleiro aclarou que o Concello xa solicitara ao xulgado a suspensión das sentenzas pendentes en base ao recurso de amparo que o Goberno presentou no Tribunal Consistitucional, “pero no caso desta sentenza debéronse iniciar os trámites antes de que chegara a solicitude, e por iso chegou”.

No caso de que prosperase a petición do Goberno Local no Constitucional -se admitise a trámite o amparo e se resolvese ao favor dos intereses municipais- todas as sentenzas decaerían. No caso de que non fose así, manteríase a situación actual que a marca a sentenza ditada polo Tribunal Superior de Xustiza de Galicia que casou unha sentenza deste tribunal con outras anteriores dándolle a razón a Sogama e non ao Concello. Dende ese momento, todas as sentenzas relacionadas co pago do canon virán contrarias ao Concello (tal é o caso da coñecida onte).

## Comezaron as obras no Centro Social de Tomeza

As obras de rehabilitación integral da antiga escola unitaria de Lusquiños para transformala na nova Casa da Cultura de Tomeza avanza a moi bo ritmo, segundo puido comprobar unha delegación formada polo concelleiro delegado da parroquia de Tomeza, Demetrio Gómez e as concelleiras Pilar Comesaña e Anxos Riveiro.

O orzamento da obra achégase aos 168.000 euros para transformar esta sede nun local apropiado para a reunión e encontro dos veciños de Tomeza que cada vez están a organizar máis actividades neste espazo. Esta rehabilitación foi unha das prioridades do Consello parroquial de Tomeza. Trátase dunha obra consensuada con todas as asociacións da parroquia, que tamén priorizaron a mellora do campo da festa, xa executada.

Até o de agora, o edificio estaba dividido en dúas partes: o que era colexio e “a casa da mestra”. Esta última está en moi mal estado, polo que a actuación será integral para habilitar toda a superficie do edificio: un novo acceso cunha sala de estancia (lectura), unha sala de usos múltiples que se pode ampliar co peche da terraza do edificio, crearase unha nova aula no que era vivenda do mestre, onde tamén se situarán os aseos e o almacén do Local social. Tamén disporá dunha pequena cociña para realizar cursos. A rehabilitación tamén inclúe melloras de eficiencia enerxética tanto na carpitería, na iluminación, e no tellado. Tamén terá o mobiliario adecuado así como acceso ás novas tecnoloxías a través de proxector, ordenador, equipo de son... entre outros.



## O BNG lanza unha ofensiva para mellorar a seguranza viaria

O concello de Barro ten a triste honra de sair case todas as semanas nos medios de comunicación dando conta dos accidentes que se producen nas estradas N--550 e PO--531, así como nos cruzamentos con outras estradas autonómicas, provinciais e municipais. Isto temos que agradecerllo ás distintas administracións competentes: Goberno do Estado, Xunta de Galiza, Deputación Provincia e Goberno Municipal, pois sendo coñecedores da problemática en canto a seguranza viaria que representan as distintas estradas de titularidade desas administracións non toman medidas para darles unha solución axeitada.

O BNG presentou ao longo dos últimos anos distintas iniciativas para mellorar a seguranza

viaria. Os representantes do Ministerio de Fomento chegaron a recoñecer que eses problemas tiñan solucións técnicas pero o que está en cuestión é quen as paga. Neste momento que as catro administracións implicadas están gobernadas polo PP non hai desculpa para que non se poñan dacordo e solventen as deficiencias en seguranza viaria no noso concello. Se non o fan é exclusivamente por falta de vontade política.

Ante a inacción do PP o BNG volve a presentar novas iniciativas, tanto no Concello como no Parlamento Galego e o Congreso demandando solucións para conseguir dunha vez por todas a mellora da seguranza viaria nas estradas que transcurren polo concello de Barro.

## SOUTOMAIOR

## O BNG critica os recortes no CPI Manuel Padín Truiteiro

O comezo de curso está a ser especialmente difícil no CPI Manuel Padín Truiteiro. Un centro de características moi especiais, xa que as clases impártense en tres edificios diferentes, un dos cales está a 1 km de distancia dos outros. Esta extraña particularidade fai que os recortes que a Xunta do PP está a facer no ensino público supoñan uns prexuízos moito máis importantes para os alumnos e os pais do centro público de Arcade.

Os recortes cebáronse esta vez nos máis necesitados, os alumnos con necesidades especiais, xa que a Consellaría eliminou a PT (pedagoga terapéutica) que atendía a estes alumnos do Concello.

Fernando Herrero, portavoz municipal do BNG declaraba que “é absolutamente intolerábel que se prive ao alumnado que máis o necesita destes especialistas ” e que “neste centro hai varios alumnos con necesidades especiais que precisan deste persoal para poder levar adiante a súa vida

académica; privalos deste dereito é condenalos a eles e as súas familias a unha situación dramática” Ante esta situación o BNG levou ao Pleno de onte, varias preguntas relativas aos recortes que está a padecer a educación pública en Soutomaior.

“É vergoñento que Agustín Reguera, que anda de paseo e a tirarse fotos co Conselleiro de Educación, permaneza calado e obediente ante o ataque que están a padecer os nosos alumnos”, declaraba Herrero.

***No presente curso, a administración recortou no centro público de Arcade unha especialista en pedagogía terapéutica, ademais de non respectar a demanda de incorporar unha nova coidadora***