

Experiencia de Éxito. Pontevedra, un modelo de ciudad centrado en las personas que ya es referente internacional

Maderuelo, Carmen L.

Ecosostenible, 3 de Noviembre de 2015, Editorial Wolters Kluwer España

Los reconocimientos por sus buenas prácticas en movilidad y sostenibilidad ya no se pueden contar con los dedos de las manos. Pontevedra habla de un antes y un después separados por quince años de trabajo que han transformado el diseño de la ciudad gallega. Un cambio radical en su esquema urbano, y sobre todo, en la forma de vida de sus gentes. Un modelo que, recordando a los de antaño, ahora es el objetivo para un futuro recomendable. Los ingredientes dos, o casi uno: movilidad no contaminante y saludable (peatonalización de buena parte de sus calles), y aprovechamiento de esos espacios públicos recuperados para disfrute de los vecinos.

La capital de las Rías Baixas se ha convertido en la ciudad más cómoda de Europa, y ha pasado a ser envidiada e imitada. «Los últimos en venir a grabar un documental, hace un par de semanas, han sido los del segundo canal de la televisión francesa» comenta Miguel Anxo Fernández Lores, alcalde de Pontevedra. «Nuestro único mérito ha sido querer escribir la historia al revés, como tantas otras urbes, pero llevándolo a cabo. Invertir las tendencias de movilidad situando al peatón en el centro de gravedad de toda la seguridad vial urbana; dado que en una localidad compacta y asequible en distancias como esta es lo razonable y casi, lo obligatorio».

Esta intención, ya hecha realidad, se traduce en «una ciudad sin multas, sin radares, sin accidentes graves y con niños que van solos al colegio, andando.... Una calidad de vida que va en aumento hace que estemos creciendo en habitantes. Por ejemplo, abrir la ventana aquí en el ayuntamiento y escuchar a la gente conversar en lugar de ruido de coches, es un lujo que deja ver el cambio conseguido» añade.

Las estadísticas hablan por sí solas cuando se cuantifican los resultados obtenidos y se comparan en el tiempo; una comparativa que como destaca el alcalde «es posible gracias al informe que ya hizo en 1997 el anterior Gobierno, analizando la situación de tráfico». Su predecesor, Juan Luis Pedrosa obtuvo el dinero del Plan Urban con que se comenzaron muchas de las obras del centro histórico pontevedrés; un año antes de que las elecciones municipales dieran el bastón de mando a los nacionalistas y se aprobara el Plan Urban II, nuevamente tanto con recursos propios, como con aportaciones de fondos europeos, del Estado y de la Xunta.

Unas partidas presupuestarias bien invertidas en vista de lo obtenido a cambio:

- Eliminación del tráfico por centro urbano en un 90%.
- Crecimiento de la población del casco histórico del 30%.
- Implantación general de una velocidad máxima de 30 km/h (primera ciudad europea en adoptar la medida).
- Reducción de las emisiones de CO2 en un 60%.
- Recorte de los residuos líquidos que no se depuraban en un 70%.
- 80% de los niños acuden caminando solos al colegio.
- El espacio público ha pasado a ocupar 2/3 (antes destinados a calzadas), cuando no llegaba a

uno.

- Aire limpio todos los días del año.
- Contaminación acústica mínima.

«Pontevedra se ha transformado en una ciudad asequible, relajada, que permite que las rutinas se disfruten, porque todos los modos de movilidad conviven proporcionadamente. Y siempre, con estadísticas favorables para el que va a pie. Un logro que hubiera sido imposible e impensable sin la implicación de todos los departamentos implicados en la gestión urbana, desde urbanismo a servicios sociales, sin exceptuar ninguno. Eso explica el éxito» considera Fernández Lores.

Mostrar/Ocultar



«Una ciudad vibrante y habitable, donde se ha calibrado bien la 'capacidad ambiental' de la calle», corrobora César Mosquera, utilizando un concepto de Buchanan (experto en planificación urbana y transporte), a quien nunca ha perdido de vista el concejal del Ayuntamiento y también vicepresidente de la Diputación. A Mosquera todos le señalan como cabeza pensante o 'gurú' de este cambio de esquemas urbanos.

«No soy un técnico, pero las ideas las tenía bien definidas» reconoce. «Partiendo de buenas razones, incluso necesidades, de experiencias cercanas y positivas (Oviedo, Santiago) y de los conocimientos medioambientales previos, se trataba sobre todo de aplicar estos últimos a nuestro hábitat, la ciudad. Igual que hay que respetar la capacidad de caudal de un río para que fluya bien, se autorregule y funcione, por qué no trasladar esos cuidados a las poblaciones. No se ha hecho. Asimismo, si es importante preocuparse de que las crías de las distintas especies animales se desenvuelvan bien, hay que procurar también que los niños sean autónomos y crezcan de forma natural, pero a veces el entorno es lesivo y hay que actuar. Estableces estas comparaciones es el quiz de la cuestión. Y si es el tráfico el mayor peligro y ataque que sufre el medio urbano, pues a frenarlo. Y así arrancamos».

«El puzle teórico estaba claro», prosigue. Se distinguieron primero los tres tipos de tráfico que hay en toda ciudad: el de paso -además Pontevedra es de las pocas ciudades sin circunvalación-, el de agitación o éxtasis -de quien está dando vueltas para aparcar o haciendo gestiones-, y el de destino o servicios, que es el necesario para que la ciudad funcione de verdad; y seguidamente se actuó sobre los dos primeros «de manera decisiva,

para pasar después a descifrar la gran incógnita: calcular el volumen real de coches que era necesario respetar para que esa gran ventaja de reducir tráfico no se volviera contra la ciudad o la convirtiera en hostil. Ese fue el gran reto, y fuimos calibrando poco a poco y adoptando medidas nada arbitrarias que ayudaron a que todo saliera: como fijar la velocidad máxima en 30km/h, y 20 k/h en el centro, crear pasos elevados para los peatones marcando bien su territorio, etc.» indica el experto.

Restricciones y compensaciones

«Hemos procurado avanzar con tacto», subraya el alcalde de Pontevedra. No sólo funcionar con restricciones sino a la vez dando compensaciones, algunas facilidades, como poder acceder a los garajes sin horarios, no poner zonas con pivotes, ampliar las horas de carga y descarga, descartar estacionamientos regulados, y destinar más de 1000 plazas a aparcamientos gratuitos durante media hora para hacer gestiones rápidas, entre otras. Es decir crear un aparcamiento de servicios realista y acorde con las necesidades que acabe con el sinsentido habitual de estar buscando una plaza que no existe. Cuando no compensa mover el vehículo privado porque se tienen opciones, este no se mueve; solo para usos concretos que garantizan la ausencia de complicaciones y el control del tiempo».

El diagnóstico del problema ni es actual ni exclusivo de esta ciudad, entonces ¿cómo se llega aquí a la solución? Corregidor y concejal coinciden: «definida la hoja de ruta, con decisión política». Lores concreta, «ni es fácil ni todos los hacen, y la oposición no suele ser ciudadana precisamente, sino otros intereses casi nunca colectivos. Fue lanzar el bando para hacer peatonal el centro y llegó la demanda judicial alegando que no se podían peatonalizar las calles por decreto... y bueno, hay que negociar mucho, explicar las cosas bien, tratar de concienciar... Pero al final, todo están siendo satisfacciones y muchos de los que no lo entendían antes, nos han acabado dando las gracias. ¿A quién no le gusta vivir en una ciudad agradable y segura, cada vez con más actividades en sus calles, deportivas, culturales, con más mezcla, etc.?».

Precisamente, el cambio social que implica el nuevo modelo de ciudad es de lo que más orgullosos están sus artífices. Poner los espacios públicos a disposición de todos ha puesto punto final a muchos privilegios e ha igualado a la población. «Esta es una forma también de atajar la exclusión, ya que el espacio público pasa a ser un servicio generalizado» puntualiza Mosquera.

Mostrar/Ocultar



Cambio de diseño con trascendencia social

Quizás la feria medieval que se celebra en la ciudad ejemplifica al máximo, y escenifica, esa toma del espacio público por los pontevedreses. «Porque la vida ha cambiado mucho en estos años» asegura Daniel Macemlle, jefe de la Policía local de Pontevedra. Para él también todo dio un giro radical cuando llegó a ocupar la plaza en 2005, sin saber que le esperaba «este proyecto con mayúsculas, que es fascinante, y que ha sido todo un acierto para conseguir la accesibilidad universal que tenemos ahora» comenta. Y quién mejor que él para hablar de las mejoras en la seguridad vial: «de un tráfico ingobernable que invadía todo, por esa idea-trampa de considerar que el coche proporciona confort y que debe ser el centro de todo y lo imprescindible, hemos pasado a tener aire limpio en la ciudad todos los días del año, sin excepción. Gracias a unos hábitos saludables, pues el 66% de los habitantes se mueve a pie, un 5% en bici y transporte público, y el 29% restante en coche privado. Se ha invertido la pirámide inicial».

El intendente considera que todo ha sido posible «gracias a un engranaje bien dirigido y coordinado políticamente, con buenas conexiones interdepartamentales, con todos los técnicos alineados, de comunicación, infraestructuras, movilidad, seguridad, cultura, etc. nadie ha quedado fuera. Y esa transversalidad ha sido la clave».

Macemlle conoce bien las cifras actuales de accidentes. «En número seguimos en torno a los 800, pero desde luego hoy son inexistentes los que conllevan consecuencias graves debido a la limitación de la velocidad». E igualmente, subraya la disminución en el número de delitos y denuncias «puesto que para ello se requiere intimidad, y las calles tienen tal vida y movimiento que complican este tipo de actuaciones. La calidad de vida conseguida es incuestionable. De hecho iremos en breve a Portugal a recoger el premio de honor Ciudad que Camina. Los niños son el eje de todo el modelo. El proyecto Caminos Escolares se ha extendido ya a siete colegios del centro, lo que revierte en una mayor cohesión social, fomento de la autonomía de los más pequeños, y creciente involucración de toda la sociedad en el cuidado de los más vulnerables».

Lluvia de reconocimientos

Y luego, el 24 de noviembre toca visita a Hong Kong. Daniel Macemlle acompañará hasta allí a Miguel A. Fernández Lores a la entrega del Premio Euro-China a la Movilidad Urbana Inteligente en la categoría de Diseño y Planificación, dedicado a experiencias de nuevas ciudades, ecodistritos y zonas de baja emisión de contaminantes. Un premio creado por la Fundación Prospectiva e Innovación de Francia.

El modelo de Pontevedra «ha viajado» bastante tanto para su divulgación como para recoger este tipo de menciones. Tal vez fue el reconocimiento europeo Intermodos de movilidad por «su ejemplar política intermodal», uno de los más trascendentes; «con él, la difusión de nuestro modelo fue enorme, y a partir de ahí se convirtió en un referente que ya empezó a replicarse. Por lo que ahora estamos haciendo un 'manual' para que el diseño se aplique bien» explica el alcalde.

Intermodos, que destacó especialmente a Metrominuto como primer plano pedestre en una ciudad europea, fue uno de los primeros reconocimientos internacionales recibidos, al que han sucedido varios de seguridad vial (Premio Fesvial, de la Fundación del mismo nombre, y premio Movilidad Segura del II Encuentro de Ciudades por la Seguridad Vial organizados por la DGT y la FEMP); el Premio de Dubai auspiciado por Naciones Unidas para señalar las Buenas Prácticas en la Mejora de las Condiciones de Vida otorgado el año pasado, por su ejemplo en movilidad y accesibilidad; y el galardón a la Excelencia que entregó en mayo el Centro para el Diseño Activo en Nueva York «por considerar que el proyecto pionero de la ciudad agrupa muchas de las directrices que promueve el

organismo».

Además, en 2007 ya recibió la distinción de CERMI , Confederación Estatal de Personas con Discapacidad, el Premio Nacional da Cultura galega, «por su puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico», e igualmente fue declarada en 2012 como Ciudad Amiga de los Niños por Meniños

En Pontevedra no dudan que vendrán más reconocimientos de méritos, puesto que como explica su alcalde: «aún queda por hacer. El modelo debe seguir progresando y desarrollándose hasta llegar al 100% de todo el casco urbano y trasladarse a los núcleos rurales, algo importante dada la dispersión de la población que existe en la provincia». El horizonte de plazos lleva puesta una fecha: 2020, ya que «el mandato acaba en 2019», cuando Lores cumplirá los 24 años al frente del Concello de «el caribe gallego», como llama a la provincia al explicar las bondades de su clima, «que también ayuda a ese buen ambiente callejero y a esa afición por el paseo».

