

MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ LORES ALCALDE DE PONTEVEDRA

## “Los coches necesarios para que la ciudad funcione son muy pocos”

'The Guardian' calificó de "paraíso" el modelo de ciudad peatonal que ha creado Pontevedra a lo largo de 22 años. Su alcalde lo ha compartido en el VI Congreso Arquitectura y Sociedad

ION STEGMEIER  
 Pamplona

A Miguel Anxo Fernández Lores le gustan los coches, de hecho ha conducido desde Pontevedra hasta Pamplona en el suyo, pero le gustan para la carretera. Las calles entiende que son de las personas. Es algo que ha seguido a rajatabla en la alcaldía de Pontevedra, a la que accedió en 1999 con el Bloque Nacionalista Galego. Desde entonces el ayuntamiento fue desarrollando el llamado Modelo Pontevedra, que expulsó el coche del centro, redujo el tráfico en el 85% y las emisiones de CO2 en un 67%. El modelo es objeto de reportajes en medios de comunicación de todo el mundo y de premios como el otorgado por ONU-Habitat. Fernández Lores intervino el miércoles en el Congreso Internacional Arquitectura y Sociedad que precisamente se busca por *La ciudad que queremos*. De Pamplona por lo que ha podido ver le gusta cómo está el Casco Viejo pero se asombra de que en la calle Baja Navarra se pueda circular a 50 kilómetros por hora y admite que él habría apostado por una ciudad más compacta, sin hoteles alejados del centro como en el que tiene lugar esta entrevista.

**Se habla mucho del modelo Pontevedra. ¿Qué es?**

Hay mucha filosofía, mucha teoría escrita hace muchos años de cómo deben ser las ciudades, pero nosotros llevamos ya 22 años y tenemos una realidad constatada de que es posible hacer una ciudad compatible con muchísima actividad económica y dinamismo, pero con los coches necesarios únicamente para que la ciudad funcione.

**¿Cómo se hace?**

Es complicado de ejecutar. Bien es cierto que Pontevedra es una ciudad muy compacta en la que es fácil que los desplazamientos sean andando, ni siquiera en bicicleta. Ahora mismo tiene 85.000 habitantes en 5-6 kilómetros cuadrados. Nosotros apostamos porque la ciudad no creciera en superficie, porque no hubiera grandes superficies comerciales en el extrarradio, porque la gente viva en la ciudad. En 1999 teníamos 50.000 habitantes en el centro y 20.000 en las parroquias o núcleos rurales. El centro de la ciudad pasó a 65.000 habitantes en 20 años porque la calidad de vida aumentó. La ciudad creció en el centro, que es un poco la dirección contraria que están siguiendo

do todas las ciudades.

**Ese proceso de peatonalización empezó en el centro pero también se fue extendiendo al resto.** Intentamos que el proyecto sea global en toda la ciudad para evitar procesos de encarecimiento y gentrificación. La ciudad era un almacén de coches. En el cogollo de la ciudad, incluido el centro histórico, entraban 65.000 coches al día, que triplicaba la intensidad media diaria de tráfico del centro de Madrid y quintuplicaba la del centro de Londres. Era un desastre. Había calles con 28.000 coches al día.

**Y empezaron a expulsarlos...**

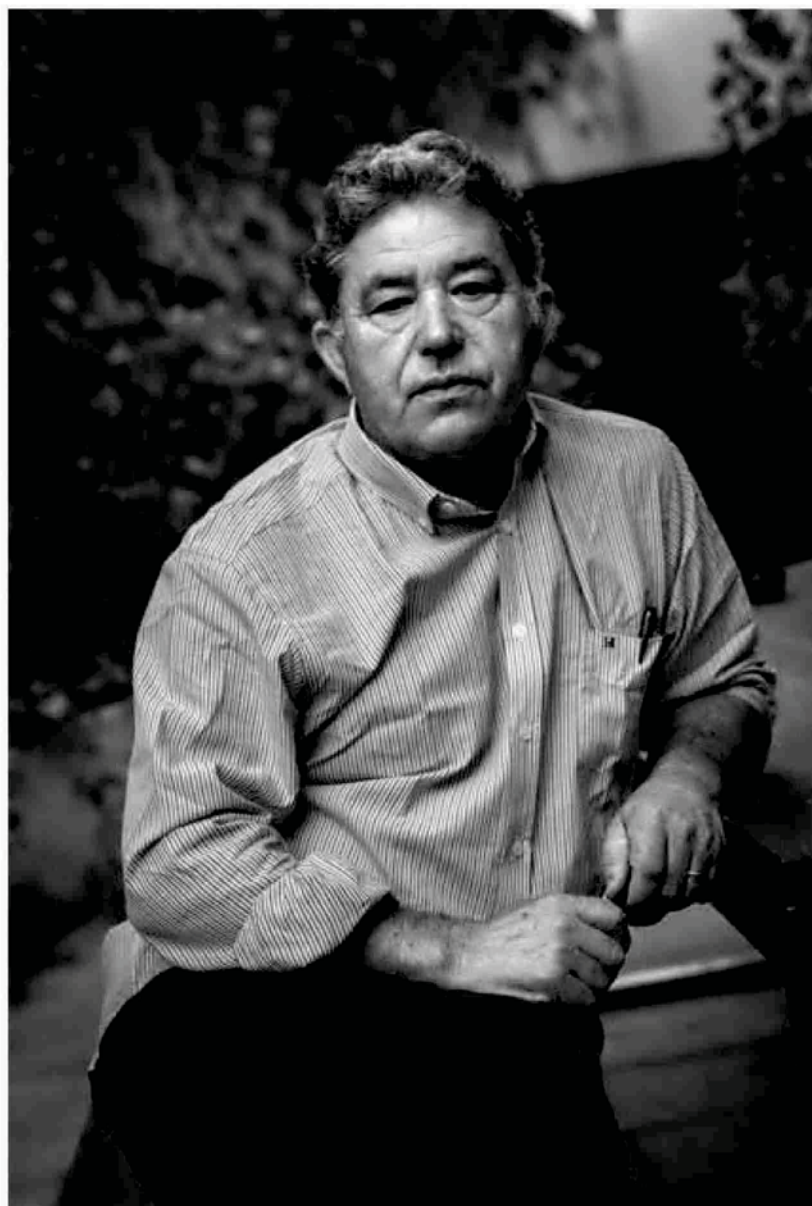
Lo que hicimos fue sacar todos los tráficos de paso. Más de un 30% los coches usaban la ciudad de paso, los eliminamos por medio de bucles, para que no pudieran entrar por el norte y salir por el sur, sino que entraban por el norte y volvías a salir por el norte. Luego estaba el tráfico de aparcamiento en el centro de la ciudad, de superficie, que eran 2.000 o 3.000 coches. Todo el mundo intentaba aparcar en el centro. Nosotros quitamos la ORA, porque vimos que no funcionaba, y eliminamos aparcamiento en el centro. Dejamos aparcamiento pero solo de servicios. Si tienes que ir a un comercio o llevar un peso o hacer una gestión vas a tener siempre dónde aparcar, en la calle donde vas, pero solo 15 minutos. Eso no genera tráfico de búsqueda de aparcamiento.

**¿Y funcionó?**

Demostamos que los coches necesarios para que la ciudad funcione son muy pocos, muchos menos de los que se cree que hacen falta, y son compatibles con una ciudad de tráfico calmado, amable, con alta calidad de vida, en la que los niños puedan jugar en la calle o puedan ir andando al cole mayoritariamente. Unos estudios del Reino Unido dicen que los niños en la ciudad están 35 minutos al aire libre y el resto o en el colegio o en casa o en el asiento de atrás de sus padres. En Estados Unidos los presos más peligrosos tienen derecho a estar una hora al aire libre. En Pontevedra el 80% de los niños van andando al colegio y de ellos un 60% van solos.

**También fueron pioneros en limitar mucho la velocidad.**

Desde el año 2010 tenemos la ordenanza de velocidad 30 km/h. en toda la ciudad y en 2013 pusimos velocidad 30 en todo el rural. En 2019 pusimos velocidad 10 en las zonas peatonales o de coexistencia. Tenemos unos datos especulares de disminución de violencia



Miguel Anxo Fernández Lores, alcalde de Pontevedra, ayer en Pamplona.

JESÚS CASO

viaria. El año 2011 fue el último muerto por atropello en la ciudad. En 2020 nos han dado el premio de seguridad vial de la Comisión Europea.

**¿Qué actuaciones contempla el modelo más allá del coche?**

A eso le añadimos la accesibilidad universal con plataformas únicas, con lo cual desaparecen obstáculos, en todas las calles en las que eliminamos el tráfico pusimos árboles si había la posibilidad, mucho mobiliario urbano, mucha dinamización del espacio público con actividades culturales y deportivas... y eso hace que la

gente esté en la calle. También apostamos por la actividad comercial de proximidad; que sales y en una calle o en la de al lado encuentras todo, desde el bar, la peluquería, la lavandería, la droguería o el supermercado de barrio. **Una transformación tan profunda habrá tenido su parte de oposición, ¿cuáles han sido las principales dificultades?**

Sigue habiendo. Ahora mismo por la pandemia cortamos una calle y tenemos recursos judiciales por parte de ciertos sectores que son los mismos que hace veintidós años presentaron re-

ursos judiciales por peatonalizar el centro histórico.

**¿Qué sectores?**

Sectores comerciales, empresariales y el Partido Popular. Dicen que están a favor de la peatonalización pero nunca retiraron el recurso judicial en su día, lo perdieron en el Tribunal Superior de Galicia a los 8 años, y ahora vuelven a ponerlo. Es una posición absolutamente reaccionaria. Está demostrado que donde hay gente hay venta y hay comercio. Y luego está la oposición de gente que se opuso por miedo al cambio y todo el batiburrillo mediático. Siem-

## 'La ciudad post-automóvil' y el cambio socio-tecnológico

Philipp Rode, director ejecutivo del programa LSE Cities de la Escuela de Economía y Ciencia Política de Londres, ahondó en su intervención en el congreso en lo que llamó "la ciudad post-automóvil". Rode abordó el cambio sociotecnológico que se está viviendo y señaló que las ciudades compactas, conectadas y limpias (las llamadas ciudades 3C) permiten y se apoyan en la independencia del uso del coche. Rode habló por ejemplo de aprovechar la tecnología disponible mediante acciones como la videollamada para evitar traslados innecesarios en vehículo dentro de la ciudad y analizó los patrones de movilidad de Atlanta y Berlín; la primera tiene una red de transporte público que abarca el 8% de su territorio; la segunda, del 68%.

pre hay un representante que es más listo que nadie que representa a todos, los todos no dicen nada. **Las urnas parece que sí apoyan esta transformación.**

Tú necesitas conocer cómo es tu ciudad, qué problemas tiene, qué aspiraciones tiene, ver lo que se está haciendo en el mundo y hacer un proyecto propio. Yo estuve doce años en la oposición. El primer mandato salí yo solo de 25 concejales, el siguiente salimos 4, en el siguiente 7 y después 10. Nosotros llevábamos la peatonalización en el programa y lo hicimos en un mes. Tienes que tener valentía política. Hasta el tercer o cuarto mandato no ganamos las elecciones en el centro histórico, porque es muy conservador.

**¿Se puede exportar el modelo?**

El primer premio importante que tuvimos a nivel internacional fue un aldabonazo. Fue el premio de la ONU y participamos con 4.500 proyectos de todo el mundo de 195 países. Eso nos dio un salto grande. La diferencia que hay en Pontevedra no es es que tú peatonalices dos calles, no es eso, es un concepto de recuperar el espacio público. Cambiamos el porcentaje de la ciudad destinado a coches y personas. De menos del 30% para las personas pasamos a más del 70%.

**En Madrid, por ejemplo, Madrid Central no acaba de establecerse, ¿qué le sugiere?**

Al gobierno tienes que llegar aprendido. Si no difícilmente puedes manejar los ritmos de modo que se visualice lo que hiciste. Si hubieran hecho Madrid Central el segundo año, o el tercero, y dejaran todo un año para que se viera los efectos probablemente no habrían perdido las elecciones.

**¿No ha habido tiempo, entonces?**

Es un problema de ritmos. Yo tengo ahora un debate con la administración central porque estamos hablando de zonas de bajas emisiones, ¿es que nosotros llevamos 22 como zona de bajas emisiones! Ahora con el rollo de los coches eléctrico qué pasa, ¿que ahora tengo que meter los coches eléctricos en la ciudad otra vez? Va a ser que no.