

PONTEVEDRA, UNA CIUDAD EXTRA-ORDINARIA

NADJA MONNET

Pontevedra, ciudad-capital de la provincia gallega del mismo nombre, inició a principios del siglo XXI una transformación urbana importante que mereció varios premios internacionales y una fama nacional e internacional de ciudad puntera sin coche. En veinte años consiguió hacerse un lugar privilegiado entre las ciudades ejemplares para una vida urbana de calidad. Es presentada a menudo como un icono de la ciudad sostenible, del cuarto de hora, ciudad amiga de la infancia, etc. ¿Cuáles son las especificidades de esta ciudad modelo?

Consiguió reducir drásticamente su tasa de mortalidad por accidente de coche. Lleva más de diez años sin accidentes mortales. La calidad del aire en Pontevedra se acerca a las recomendaciones de la organización mundial de salud (OMS) que son más exigentes que las europeas. Las dinámicas del centro urbano fueron transformadas profundamente, privilegiando los desplazamientos peatonales frente a los automovilísticos. Los coches no están prohibidos en el centro de la ciudad, pero todo ha sido hecho para desanimar a los y las conductoras a atravesarlo. Sólo la circulación imprescindible (carga y descarga de personas y mercancías) y a un ritmo muy pausado: 30 kilómetros por hora e incluso en ciertas zonas aún más lento (10 km/h).

Una ciudad donde se prioriza la movilidad peatonal

Llegando con el tren a Pontevedra, el o la visitante se encuentra con un *metrominuto* a la salida de la estación. Ciudad sin metro y apenas dos líneas de bus que no penetran en el centro, sino que lo rodean para conectarlo con los barrios más periféricos, el *metrominuto* es un cartel que indica al o a la transeúnte el tiempo que invertirá en ir de un punto a otro de la ciudad. A una persona que llega por primera vez le intriga que no haya alternativa al caminar. ¿Cómo hacen las personas con movilidad reducida? Pero, rápidamente se encuentra con personas con andadores, sillas de ruedas. Comparten las amplias vías con ciclistas, niños y niñas andando en bicicletas, patinetes o jugando a la pelota. Las y los peatones son reyes



Cartel de metrominuto. Foto: Nadja Monnet.

y reinas. Pueden relajar la atención y desplazarse libremente a su ritmo. Son los y las automovilistas quienes tienen que estar muy atentos porque los peatones siempre tienen prioridad. La gente suele decir que cuando aparece un coche que circula a velocidad alta, es porque viene de fuera.

Un equipo municipal atento a la accesibilidad para el mayor número de personas

Las calles que conservan aceras tienen pasos cebra sobreelevados para que los coches tengan obstáculos que franquear y no los y las transeúntes. Puede impactar la cantidad de personas con movilidad reducida que se puede cruzar por el camino. Escuché a alguien insinuar que la población pontevedresa tenía más problemas de movilidad, a lo que la persona que lo acompañaba respondió que no era una patología del lugar, sino que había más que en otros porque en Pontevedra estas personas podían salir, cuando en otras ciudades se quedaban atrapadas en unos espacios circunscritos porque nada estaba hecho para facilitarles sus desplazamientos.

El resultado actual es un largo proceso que se inició con la elección del primer alcalde de izquierda en una ciudad en la que desde el fin del franquismo siempre había ganado el centro o la derecha. Fue una apuesta temeraria y atrevida en una parte de

España en la cual los desplazamientos en coche son mayoritarios entre la población, al no contar con un servicio de transporte público eficiente para conectar aglomeraciones pequeñas muy dispersas en el territorio. Tuvo sus frutos, ya que fue reelegido por cuarta vez consecutiva en mayo de 2023. No obstante, las voces discordantes empiezan a hacerse cada vez más numerosas.

Si iniciar la transformación de la ciudad fue más fácil y más rápido de lo esperado, actualmente el cierre de ciertos tramos conlleva fuertes polémicas, aunque la mayoría de las intervenciones para la transformación de las vías se inician cuando la mayoría de los residentes está convencida. En una carta al alcalde (realizada en el marco de una clase de lengua española) varios alumnos de quinto reclamaban que en la calle delante de su edificio se cortara al tráfico. Se podría interpretar estas peticiones por parte de las y los jóvenes como la incorporación de los beneficios de moverse y utilizar las calles con otros usos que el transitar sin demasiadas preocupaciones. Reivindicar que esta situación esté también cerca de su casa les parece natural y un derecho a reivindicar.

A primera vista, el centro se parece a muchas iniciativas de peatonalización de centros históricos realizadas en Europa y América del Norte desde finales de los noventa del siglo pasado. El equipo encargado de la transformación urbanística de la ciudad las ha analizado ampliamente, con una lectura muy atenta en los pro y contra de cada caso, de los cuales se inspira revisitándolas a la luz de las especificidades de Pontevedra. Rápidamente uno se da así cuenta, además de las transformaciones arquitectónicas arriba mencionadas, que algo es distinto. En efecto, es muy común ver a niñas y niños jugando al escondite, explorando las posibilidades del mobiliario urbano disponible mientras sus padres o cuidadores están haciendo otras cosas con otros adultos en la proximidad. De la misma manera, la configuración de las áreas infantiles, mucho más abiertas que en otras ciudades y cuando el contexto lo permite sin barreras que las circundan, indica una atención particular a esta franja etaria de la población. “La política de Pontevedra no es hacer espacios para niños y niñas sino permitir que ellos utilicen la ciudad como los demás”, me explica un observador de las transformaciones urbanísticas de la ciudad desde sus inicios.

Las personas del Ayuntamiento que he podido entrevistar insistieron todas ellas en el hecho de que cuando hay un conflicto entre usos infantiles del espacio y los dueños de terraza, el Ayuntamiento toma la defensa de los más jóvenes, argumentando que todo el mundo tiene el derecho de disfrutar de los espacios públicos de la ciudad. Hay una pos-



Plaza con adulto mayor, niño y palomas. Foto: Nadja Monnet.

tura clara por parte de todo el equipo del alcalde de hacerse los defensores de los y las que llaman “los más frágiles”: niños, ancianos, las personas con movilidad reducida. Sin embargo, también se tomaron medidas drásticas cuando se extendieron los botellones por las calles más concurridas por la noche. Después de escribir a los padres susceptibles de tener hijos e hijas en edad de entrar en dicha dinámica, avisando del valor de las multas a las cuales se exponían los jóvenes, también se proporcionaron actividades nocturnas en primavera y verano para incitarlos a juntarse con otro motivo. Se les incitó también a reunirse en una amplia explanada, frente al río pero del lado opuesto al casco antiguo, entre equipamientos culturales sin demasiadas viviendas, ni comercios a sus alrededores.

Un modelo extra-ordinario

Sin embargo, Pontevedra no está entre las 10 ciudades gallegas mencionadas en el mapa de UNICEF como ciudad amiga de la infancia, pero este hecho no les importa a sus autoridades, que trabajan para que los espacios públicos sean accesibles a todos y todas sin distinción de edad. En un contexto gallego en la cual las ciudades pierden población, ésta consiguió aumentarla en unos 12.000 habitantes en los últimos años, volviéndose atractiva para familias con niños, pero también para jubilados. La zona más poblada de Pontevedra está entre los tres sectores más poblados de Galicia, con los barrios populares de Vigo y A Coruña, dos ciudades con un número de habitantes muy superior a Pon-

tevedra, que cuenta actualmente con algo más de 84 000 habitantes. Es también la ciudad gallega más joven con una edad mediana de 46 años.

Así la ciudad pontevedresa en más de un aspecto, y sin reivindicarse de un modelo en concreto, es una ciudad gallega extra-ordinaria en el sentido literal de la palabra, de algo que “sale de lo ordinario” y se demarca del contexto gallego y tal vez incluso español. Consciente de que no se trata sólo de transformar el espacio para cambiar las dinámicas de un lugar¹, intentan actuar sobre los hábitos de los habitantes, proponiendo varios dispositivos como los mencionados arriba respecto a los jóvenes, pero también consejos municipales de niños y niñas, o caminos escolares para volver atractivos los trayectos casa-escuela a pie. El equipo docente contactado lamentó que estas predisposiciones no duraron en el tiempo. Se extrañó descubrir que, si casi la totalidad de sus alumnos y alumnas viene caminado a la escuela, muy pocos lo hacen con autonomía. Según los y las docentes, estas iniciativas fueron muy positivas pero no duraron lo suficiente para generar una verdadera transformación de las mentalidades.

Tal vez está pasando lo mismo con su lucha abierta contra las franquicias y los centros comerciales. Desde el inicio de su transformación urbanística, el ayuntamiento puso en marcha una política a favor del pequeño comercio y las actividades artesanales y así mantenerlos en el centro de la ciudad. En abril de 2024, RENFE abrirá una gran superficie en la estación de trenes con un cine, el único de la ciudad.



Juegos infantiles en la rúa 12 de novembro. Foto: Nadja Monnet.

La calle más transitada de la ciudad se parece cada vez más a numerosas calles comerciales de ciudades gentrificadas con grandes marcas internacionales de ropa y zapatos. Sin embargo, los jóvenes entrevistados comentan preferir ir de compras en ciudades cercanas más grandes (Vigo o Santiago de Compostela) donde encuentran más diversidad y más anonimato. Cadenas de panaderías y cafés empiezan a instalarse en los distintos puntos de la ciudad. El turismo se nota cada vez más en las dinámicas de la ciudad, con el estreno en primavera de 2024 de un punto de información en un lugar central y mucho más visible que la ubicación inicial. Los habitantes se quejan de una subida constante del coste de los alquileres que les obliga a instalarse en la periferia, pero luego están trabados en sus desplazamientos porque no pueden llegar a su trabajo directamente en coche. Se subraya también una masificación de las festividades que atraen cada vez más gente de más lejos y pierden su as-

pecto convivencial, según algunos. La ciudad, que ya cuenta históricamente con un número alto de funcionarios por albergar varias sedes administrativas, parece estar entrando en una nueva fase de terciarización del empleo.

¿Conseguirá esta ciudad fuera de lo ordinario esquivar las vicisitudes de la gentrificación sin volverse víctima de su éxito como lo han sido varias ciudades españolas que se convirtieron en referencias mundiales? El desarrollo del mandato actual nos lo dirá, ya que, sin voluntad política fuerte, el tipo de transformaciones que ha vivido Pontevedra hasta ahora no hubiera sido posible.

Notas

1. Respecto al tema de la necesidad de ir más allá de las transformaciones urbanísticas, véase el [artículo de Alfredo Ferreruela](#) en el número 30 de *Crítica Urbana*.

NOTA SOBRE LA AUTORA

Nadja Monnet es antropóloga, docente en la escuela de arquitectura de Marsella, investigadora en el Laboratorio Arquitectura/Antropología (LAA- LAVUE, UMR 7218, CNRS). Inició el programa interdisciplinar y transversal entre la Casa mediterránea de las ciencias de ser humano (MMSH) y Aix-Marsella Universidad (AMU) *Infancias, adolescencias y transformaciones urbanas en el Mediterráneo* [www.jeunurbaines.hypotheses.org]. Pudo realizar su estancia en Pontevedra gracias al apoyo del Instituto de las ciencias humanas del Centro nacional francés de investigación científica (CNRS) en su programa de apoyo a la movilidad internacional 2023. Forma parte del equipo editorial de *Crítica Urbana*.