

BIDEGORRI EN PASAIA, ¿IDEA DE FUTURO?

V. ALONSO, N. GIL, S. MATEOS, N. MORÁN y C. SÁNCHEZ.

Colegio La Anunciata Ikastetxea. Camino de Lorete, 2. 20017 Donostia-San Sebastián.

RESUMEN

Desde hace varios años llevamos trabajando la problemática del tráfico en la comarca, visto esto y continuando la línea investigadora durante el presente curso alumnos de bachiller hemos realizado un proyecto que lleva por título **“BIDEGORRI EN PASAIA, ¿IDEA DE FUTURO?”**, en el se proyecta la construcción de un bidegorri alrededor de los municipios de la Bahía de Pasaia como aplicación de un Desarrollo Sostenible y siguiendo las pautas establecidas por la Agenda 21 Local. El trazado del bidegorri “Bahía de Pasaia” consta de una **red principal** aproximadamente de 10,5 km de bidegorri repartidos en 37 tramos distribuidos por los municipios que forman la Bahía de Pasaia. y la **red secundaria** formada por 9 enlaces con un total de 3,6 km aproximadamente.

Palabras claves: Carril-bici, bicicleta, contaminación atmosférica, Desarrollo Sostenible y Agenda 21 Local.

CYCLE LINE IN PASAIA, FUTURE IDEA?

SUMMARY.

We have been working on the traffic problems of the region for some years. Having this in mind, and continuing the investigating line during this course, Bachiller students have carried on a project which has the title “Cycle line in Pasaia, future idea?”, where the construction of a cycle line around the Pasaia Bay area is projected as an application of sustainable development and following the rules established by the Local Agenda 21. The Pasaia’s bay cycle line’s plan has a principal net of approximately 10,51 km of cycle line distributed in 37 sections around the municipalities which form the Pasaia’s Bay, and a secondary net formed by about 9 links with a total of approximately 3,6 km.

Key words.

Cycle line, bicycle, Atmospheric contamination, sustainable development and Local Agenda 21.

INTRODUCCIÓN

La cultura de la sostenibilidad aporta nuevas formas de ver la ciudad, más allá de la percepción caótica de un abigarramiento rodeado de lúgubres polígonos, vías de tren, barreras de autopistas y huertas con cercas de somier. La ciudad es una forma de multiplicar la comunicación con el mínimo transporte. Es la organización social de la diversidad en la cercanía.

Esa forma de entender la ciudad como un espacio común cercano, denso y plural, relaciona la ciudad con dos nociones hoy emergentes en la conciencia social: el desarrollo humano y la sostenibilidad ecológica. La ciudad puede considerarse una forma de integrar el hábitat doméstico en el espacio público para potenciar la satisfacción de las necesidades de la gente.

La primera característica de una ciudad para las personas que la habitan es, o debería ser, la cercanía del acceso.

Considerar las ciudades un espacio local para el desarrollo humano significa entenderlas también como un ecosistema humanizado que sustenta en un entorno mayor, ya que las

ciudades no son nunca un punto aislado en el territorio, sino nódulos de una gran red de interdependencias económicas, sociales y culturales sustentada en los sistemas naturales que mantienen su metabolismo.

Sin embargo las tendencias económicas, tecnológicas y culturales dominantes hoy en la red urbana global minan la capacidad de sustentación de los sistemas naturales, mientras anulan la capacidad de la ciudad misma para potenciar el desarrollo humano. Destruyen, a la vez, la ciudad y la naturaleza. Por eso tenemos un problema con la sostenibilidad de nuestras ciudades.

El dominio del coche sobre la ciudad anula el espacio común de relación, convirtiendo las calles en carreteras, así, cuando la calle o la plaza se degrada transformándose en una carretera ruidosa, contaminada, y peligrosa, la gente deja de emplearla para tejer sus lazos cotidianos y se refugia frente a un televisor en el espacio doméstico privado, pero el daño social no se reparte por igual, afecta a las personas más sensibles o vulnerables, como pueden ser los niños... que ante esta situación dependen totalmente de los mayores, convierten en discapacitada a la mayoría de la gente que para desplazarse pasa a depender de un adulto, generalmente varón, con carné y coche...

Una ciudad cuya movilidad se basa en el transporte público colectivo para los viajes a media o larga distancia, y en la hegemonía de los viajes a pie o en bicicleta de los desplazamientos a corta distancia, es una ciudad que capacita el desarrollo humano de la mayoría de las personas que residen en ella.

La ciudad del coche destruye la ciudad como espacio democrático para el desarrollo humano de las personas. Ese impacto socioambiental local va de la mano con su *huella ecológica* global.

Como ejemplo de ello, tenemos una ciudad como Barcelona, en la que el tráfico genera el 30% de las emisiones directas de gases de efecto invernadero. Un 32% de las emisiones de CO₂ y metano (CH₄) proceden de la quema y el vertido indiscriminado de residuos. El 38% restante lo origina el consumo de electricidad y gas en las viviendas y edificios.

Para absorber las emisiones directas de carbono, cada ciudadano o ciudadana de una ciudad como la de Barcelona, necesitaría una hectárea de bosque situada en cualquier parte del mundo.

A esa *huella ecológica* energética debemos agregarle las superficies requeridas para su

alimentación..., de modo que si todo el mundo pretendiera vivir como los habitantes de Barcelona necesitaríamos dos Tierras. Si todos pretendiéramos hacerlo con las 10 hectáreas que requiere cada habitante de los Estados Unidos, necesitaríamos seis Tierras. Y sólo tenemos una. El movimiento de ciudades y pueblos hacia la sostenibilidad es una respuesta a ese desafío, las ciudades y la ciudadanía que apuestan por otro modelo de desarrollo humano ecológicamente sostenible, buscan cambiar las tendencias hoy dominantes actuando localmente para cambiar globalmente.

En conclusión, la sostenibilidad sólo es una nueva palabra para invocar la justicia.

Los objetivos que se persiguen con este trabajo son los siguientes:

1. Informar sobre la acción humana en el medio urbano, y las consecuencias que dichas acciones acarrearán.
2. Asumir la importancia de las nuevas tecnologías como plataforma para comunicar y desarrollar inquietudes medioambientales.
3. Abrirse a nuevos ámbitos que permitan canalizar inquietudes medioambientales, expresivas y artísticas presentes en el entorno.
4. Potenciar las formas alternativas de protección y mejora del entorno natural.
5. Potenciar hábitos de vida que tengan en consideración los sistemas de producción y sus consecuencias socioeconómicas, acordes con un modelo de desarrollo sostenible respetuoso con el entorno.
6. Practicar diversas técnicas de análisis, como método de estudio para la verificación de hipótesis.
7. Concienciar y sensibilizar a la población en general, a partir de actitudes adquiridas, y puesta en marcha de las mismas, por los escolares.
8. Poner en práctica, en la vida diaria, soluciones que consideren el desarrollo sostenible como hecho fundamental de cara al futuro.
9. Potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte en distancias cortas siendo así un sustituyente ecológico del coche.

MATERIAL Y METODOS

En el presente curso alumn@s de Bachiller del colegio La Anunciata hemos realizado un proyecto de investigación dentro del área del Medio Ambiente.

Primeramente, se realizó una lluvia de ideas, de temas que tuvieran relación con la realidad diaria del medio ambiente que rodea la Bahía de Pasaia en nuestra rutina diaria.

Centramos la planificación del trabajo investigando al final en 3 temas: Desarrollo sostenible, Agenda 21 y bidegorri.

Estaba claro, desde el principio, que estos temas tenían que tener un hilo conductor que los relacionase claramente.

Por eso se formulo una hipótesis que los relacionara para permitir un profundo análisis en la Bahía de Pasaia: **¿La Bahía de Pasaia puede lograr un desarrollo sostenible a través del cumplimiento de las pautas de la Agenda 21? Si es así la construcción de un bidegorri alrededor de ella podría ser una de las soluciones, de aquí a un futuro próximo.** Después estos fueron los pasos seguidos.

Lo primero y principal fue, después de seleccionar el tema, documentarse. Con la información ya recogida se paso a agruparla por temas. De esta forma se obtuvimos los conocimientos teóricos necesarios para pasar a la acción con diferentes actividades que se describen.

Se comenzó realizando una encuesta a los vecinos de los municipios de la Bahía de Pasaia el día 22 de septiembre del 2001 coincidiendo con la celebración del día “la ciudad, sin mi coche”.

Con estos datos se comenzó a visitar a los Ayuntamientos así como la Agencia de Desarrollo de Oarsoaldea para conocer su punto de vista sobre el tema y solicitar información complementaría, planos, proyectos de bidegorris anteriores, tramos de bidegorri existentes, etc.

Con esta información de partida y sin esperar más preámbulos se comenzó a desarrollar el boceto, sobre los planos del trazado del bidegorri “Bahía de Pasaia”.

A continuación se evaluaron los tramos, donde se tomaron el mejor nº de datos de la situación actual y se propusieron propuestas para la realización del bidegorri. Para ello se partía con planos y una ficha de campo. También se aportaron ideas de mejora para que la viabilidad del bidegorri fuese cuasi total.

Todo esto recogió en fichas y en planos, y indicando todas las modificaciones. Así tras una recopilación, se analizó lentamente, remarcando aquellos puntos problemáticos.

Tras este análisis minucioso, nuevamente se recorrió todo el trazado del bidegorri, intentando plantear soluciones a zonas con problemas. Además se aprovechó para fotografiar los tramos añadiendo ese reportaje a la ficha técnica de cada tramo.

Con estos datos de las 2 salidas, se diseñó el bidegorri tramo a tramo en planos escala 1:2000 que también se adicionaron a la ficha de campo de cada tramo.

Paralelamente, se realizaron entrevistas a técnicos especializados para recopilar información y corregir problemas planteados en el trazado del bidegorri “Bahía de Pasaia”.

Por último se estableció contacto con la Asociación de Ciclistas Urbanos de San Sebastián.

Cuando ya estaban todos los datos se procedió a elaborar el informe final donde se recoge el trazado del bidegorri “Bahía de Pasaia”.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El trazado del bidegorri “Bahía de Pasaia” consta de 2 redes una la red principal aproximadamente de 10,5 km repartidos en 37 tramos que se distribuyen a lo largo de los municipios que forman la Bahía de Pasaia que son: Pasaia con un total de 5,627 km de bidegorri distribuidos en sus 4 municipios (Donibane, Antxo, Trintxerpe y San Pedro), Lezo con 2,345 km, Renteria con 1,688 km y finalmente Donostia con 837 m. de bidegorri.(Ver **TABLA 1**)

TABLA 1. Nº de tramos y km de bidegorri de la red principal por municipio.

Red Principal	Nº Tramos	Km.
Donibane	12	2,719
Lezo	10	2,345
Renteria	6	1,688
Antxo	1	0,665
Donostia	1	0,837
Trintxerpe	2	0,482
San Pedro	5	1,761
TOTAL	37	10,497

La red secundaria la forman 9 enlaces de 3,6 km aproximadamente que salen de la red principal y unen la red principal con otros bidegorris, paradas de autobús, estaciones de EuskoTren...

En Donibane se encuentran dos enlaces uno con el embarcadero de la motora Donibane-Antxo y otro con la parada de autobús nº 1 del trazado. En Lezo un único enlace de 632 m que atraviesa Lezo y une la red principal por dos puntos. En Renteria tenemos 3 enlaces, 2 con las estaciones de EukoTren de Renteria y Galtzaraborda con unas longitudes de 217 m y 345 m respectivamente y otro enlace que une la red principal con el bidegorri de Fandería con una longitud de 639 m. En Antxo hay un enlace de 128 m de longitud para unir la estación de EuskoTren de dicho municipio. En Trintxerpe hay otro enlace al igual que en Rentería y Antxo que une la red Principal con la Estación de EuskoTren de Herrera, este enlace tiene una longitud de 867 m. Y el último enlace está en Donostia y une el enlace anterior en la Avenida de Euskadi de Trintxerpe con el barrio donostiarra de Bidebieta. (Ver **TABLA 2**)

TABLA 2. Longitud y nº de enlaces por municipio.

Red Secundaria	Nº Enlaces	Km.
Donibane	2	0,420
Lezo	1	0,632
Renteria	3	1,201
Antxo	1	0,128
Trintxerpe	1	0,867
Donostia	1	0,337
San Pedro	0	0,000
TOTAL	9	3,585

En lo referente a la ejecución del trazado del bidegorri “Bahía de Pasaia” es muy viable ya que de un total de 37 tramos en 26 las posibilidades de realización del mismo son elevadas, que equivalen aproximadamente a un 70 % del trazado, casi las tres cuartas partes del bidegorri; también existen 6 tramos que corresponden al 15 % en los cuales hay bastantes posibilidades de realización.

En cambio, existen 4 tramos con unas posibilidades de realización normales y un último tramo, el primer tramo de Lezo empezando desde Donibane, con escasas posibilidades de realización ya que la única forma de ser realidad el bidegorri en dicho tramo es construyendo un voladizo hacía la central térmica para ampliar la acera, la cual sería compatible para peatones y ciclistas.

(Ver **TABLA 3**)

TABLA 3. Posibilidades de realización del trazado del bidegorri “Bahía de Pasaia”.

	Posibilidades	N^a Tramos	%	Km.
Bahia de Pasaia	Muchas	26	70,27	5,100
	Bastantes	6	16,22	3,034
	Normales	4	10,81	2,088
	Escasas	1	2,70	0,275
	Nulas			

Por último destacar que una de las características más importantes del bidegorri es que puede llegar a ser un circuito cerrado, si se realiza el traslado a través de la motora de Donibane-San pedro, lo cual da mucho juego. Y otras posibilidades de desarrollo de actividades laborales relacionadas con el bidegorri.

AGRADECIMIENTO

Quisiéramos dar las gracias a nuestro profesor de biología Juan Carlos Lizarazu Hernando por la labor prestada a la hora de coordinar el trabajo y ayudarnos a que este se desarrollara tal y como lo habíamos planeado.

BIBLIOGRAFÍA

- DELEGACIÓN DE MOVILIDAD Y VÍAS PÚBLICAS. (Noviembre 2000) **“Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana. Red de Bidegorris de Ciudad de Donostia-San Sebastián”**. Ayuntamiento de San Sebastián.
- EL DIARIO VASCO. (Septiembre 2000) **“La ciudad sin mi coche”**. Suplemento Diario Vasco, ingurugiro etxea, nº 17. Pág. 8.
- EROSKI. (Junio 2000) **“Las bicicletas también son para la ciudad”**. Eroski consumer, nº 35. Pág. 24-25.
- GARCIA RUBIO, M^a Carmen. (Programa 1994/1995) **“Contaminación atmosférica”**. II Master en Gestión Medio Ambiental; tomo 2, instituto investigaciones ecológicas. Pág. 5-52.
- INGURUGIRO ETXEA. (Mayo 2000) **“Las agendas 21 locales”**. Ingurugiro etxea nº 22. Suplemento Diario Vasco. Pág. 8.

- OARSOALDEA S. A. (Marzo 2000) **“Estudio de un carril comarcal para peatones y bicicletas”** Errenteria/Lezo/Oiartzun/Pasaia.
- SAN JUAN, Cesar. (Junio 1999) **“El desarrollo sostenible”**. Ingurugiro etxea, suplemento Diario Vasco nº 15. Pág. 15.
- TELLO, Eric. (Verano 2001) **“Ciudades sostenibles para el desarrollo humano”**. Ihitza nº 5, servicio de educación ambiental del Gobierno Vasco. Pág. 4-5.
- TRAFICO. (Julio-Agosto 2001) **“Ciclista más seguros”**. Tráfico, nº 159. Pág. 4.
- VICENTE, Carlos. (Enero 1994) **“La conferencia de Río de Janeiro: balance y conclusiones”**. II Master en Gestión Medio Ambiental programa 1994/1995; tomo 8º, legislación y acuerdos internacionales, instituto investigaciones ecológicas. Pág. 22-30.
- www.guipuzcoa.net
- www.paisvasco.com/pasaia/conocer.html