

VI.1. ZONAS PEATONALES.

Conceder espacio al contacto vecinal, hacer cómoda la estancia al aire libre, proteger los desplazamientos peatonales, reducir la polución y el ruido de los coches son beneficios que ofrece la recuperación, como zonas exclusivas para los viandantes, de vías anteriormente destinadas a la circulación de vehículos.

Pero la recuperación de zonas para los peatones pasa por una restricción del tráfico, limitando el acceso de los vehículos a horarios de carga y descarga. Por otro lado, también supone el desarrollo de medidas urbanísticas que conviertan las zonas peatonales en lugares de uso y disfrute de los peatones.

He ahí que las zonas peatonales de los ensanches logroñes, vitoriano y donostiarra, junto con la calle Burgos del ensanche de Santander, son las que ofrecen el más generoso y mejor equipamiento.

En definitiva el peatón es un gran beneficiado puesto que en Pamplona, Bilbao, Logroño, Vitoria y Donostia han peatonalizado sus cascos antiguos y, en los 3 últimos casos, algunas de sus principales calles comerciales.

Otro ejemplo es Barakaldo, donde una antigua vía de ferrocarril que atravesaba la ciudad fue reconvertida en carril-bici y hoy es utilizada por los vecinos como zona peatonal.

VI.1.1. El tráfico.

Por el contrario, el tráfico es difícil de erradicar ya que en las zonas peatonales se quitan los aparcamientos y hay que decidir cuándo y cómo se estacionan los vehículos de los residentes. En concreto, en Santander el acceso está prohibido a las calles peatonales. (Ver **GRAFICO 1**).

El cierre por medio de pivotes se da en las bocas peatonalizadas del centro bilbaíno y en algunas calles del ensanche vitoriano y de los cascos antiguos de Pamplona, Donostia y Logroño. Pero con pivotes o sin ellos, la vulneración de las zonas peatonales es un hecho habitual.

VI.1.2. El mobiliario.

El mobiliario de unas zonas peatonales a otras, varía mucho. Este se compone de bancos, papeleras, jardineras, farolas y árboles.

En Vitoria y Pamplona son de origen medieval. Pero sin embargo, no son los cascos antiguos de estas ciudades los peor equipados, sino los de Bilbao y Donostia

que sólo cuentan, en todo su perímetro, con 8 y 5 bancos respectivamente. Las jardineras son muy escasas, pero hay una buena dotación de papeleras.

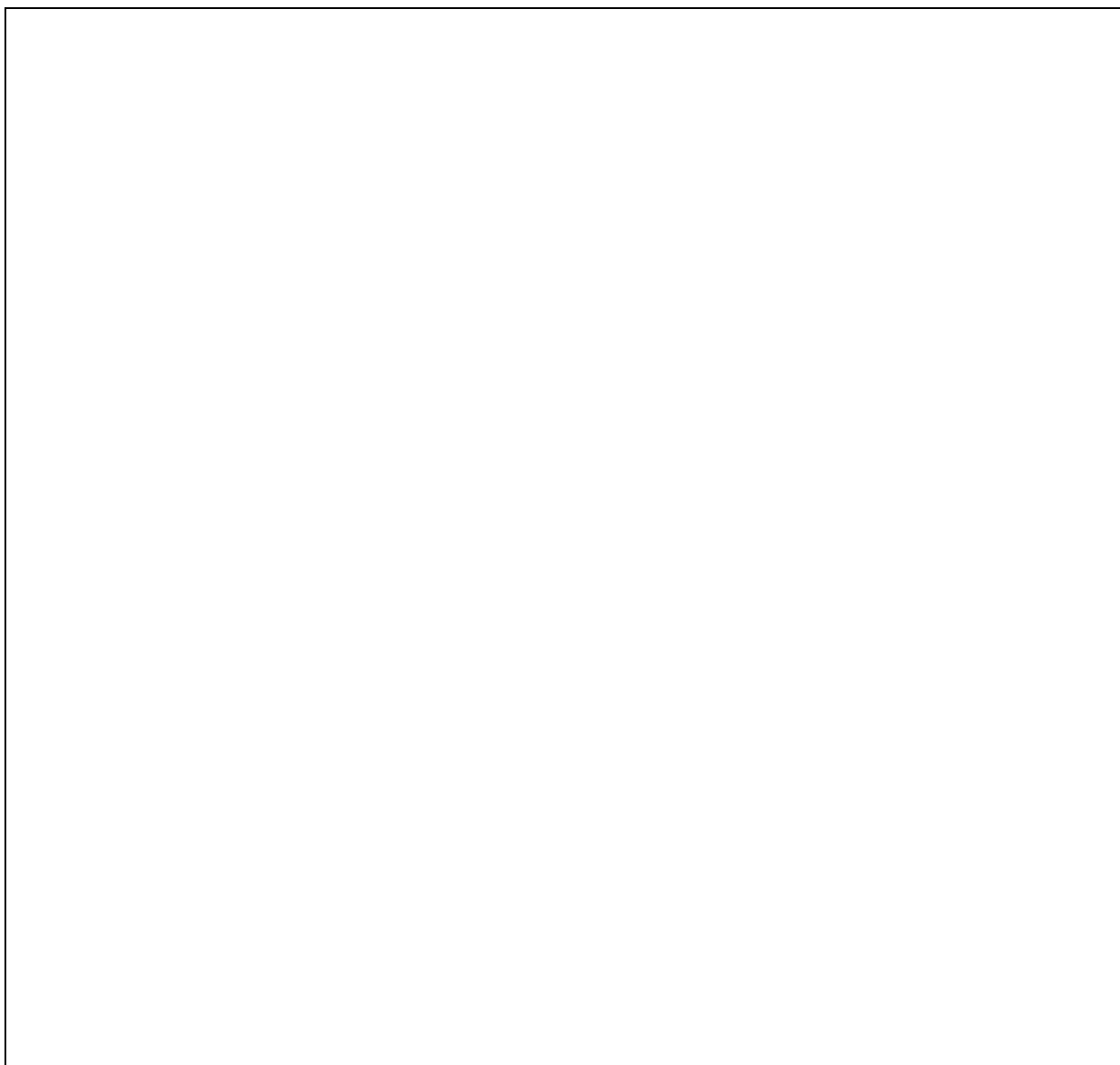


GRAFICO 1. Situación de las zonas peatonales en ciudades del Norte.

En la calle Burgos de la capital cántabra, en donde la circulación de vehículos está prohibida, el mobiliario se alinea en el centro de la calle.

Sólo en algunas zonas hay una señalización específica en los accesos a la zona peatonal. Las señales de Logroño incluyen planos de situación en cambio en Bilbao, la falta de señales de tráfico en el casco viejo, posibilita que la circulación de vehículos por las calles sea en doble sentido con los consiguientes peligros para los viandantes. (Ver **GRAFICO 2**).

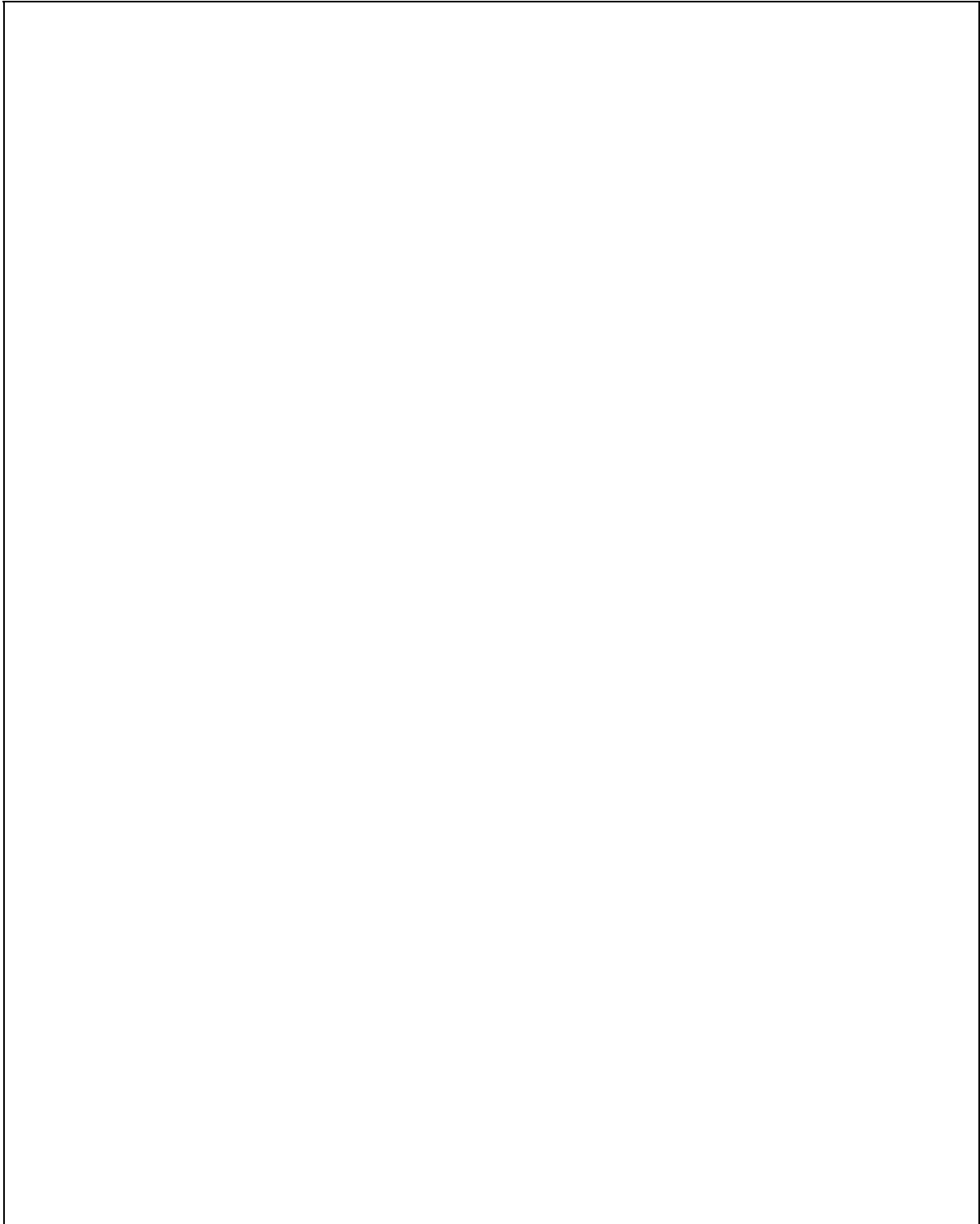


GRAFICO 2. Equipamientos de las zonas peatonales.

Para finalizar, se puede decir que existe un futuro prometedor en las zonas peatonales, ya que desde hace dos años hasta ahora se han peatonalizado los ensanches de Logroño, Donostia, parte del de Vitoria, las calles Arrabal y del Medio de Santander,

y Getxo. Y además en un futuro cercano el Ayuntamiento bilbaíno contempla la peatonalización de varias calles, el proyecto del Casco Viejo de Pamplona comprende nueve calles que se adecuarán brevemente, en Vitoria se quiere continuar con la peatonalización de diversas calles incluidos algunos barrios, en Donostia se prevé el inicio de un nuevo plan como es el “Proyecto de mejora ambiental de la movilidad de Gros” y sólo Santander no va a cambiar su fisonomía en un futuro cercano.

VI.2. LAS ZONAS VERDES.

VI.2.1. Navarra.

La capital navarra tiene más de 2 millones de m² de zonas verdes. El Ayuntamiento se ocupa de más de un millón de m², mientras que el resto pertenecen a la Universidad de Navarra, aunque gran parte forman un parque público.

Estos parques están muy bien cuidados y esa es una de las características que se pueden destacar. Además casi su totalidad está cubierta por césped y un frondoso arbolado.

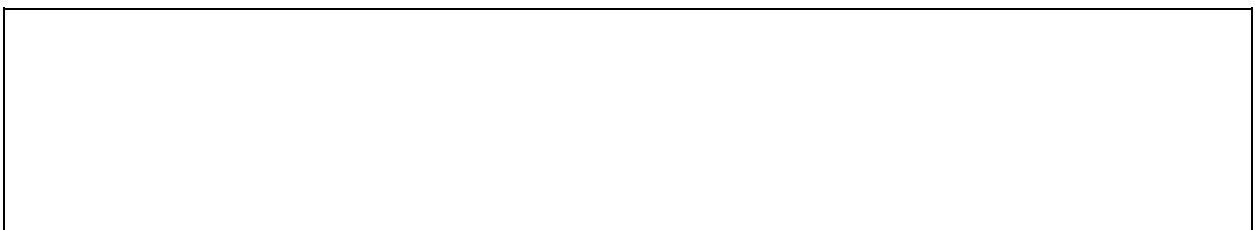
En general, la dotación de los parques de Pamplona es muy completa.

En otras localidades navarras, caso de Tudela los parques están descuidados y desaprovechados. En Tafalla salvo un parque, el resto se encuentran en buen estado y en Estella, que comparte con Tafalla la preocupación en el cuidado de los parques, el mobiliario es escaso.

VI.2.2. Bizkaia.

La capital vizcaína se sitúa un punto por debajo de lo exigido por la Ley de Suelos, con sus 4 m² de verde urbano por habitante. Sus peculiaridades orográficas y la escasez de terrenos parecen estar detrás del problema. Las posibilidades de aumentar el número de zonas verdes son escasas, ya que apenas queda espacio disponible. (Ver **GRAFICO 3**).

Por contra, la superficie de algunos parques se ha visto disminuída a causa de las numerosas obras que se realizan casi simultáneamente.



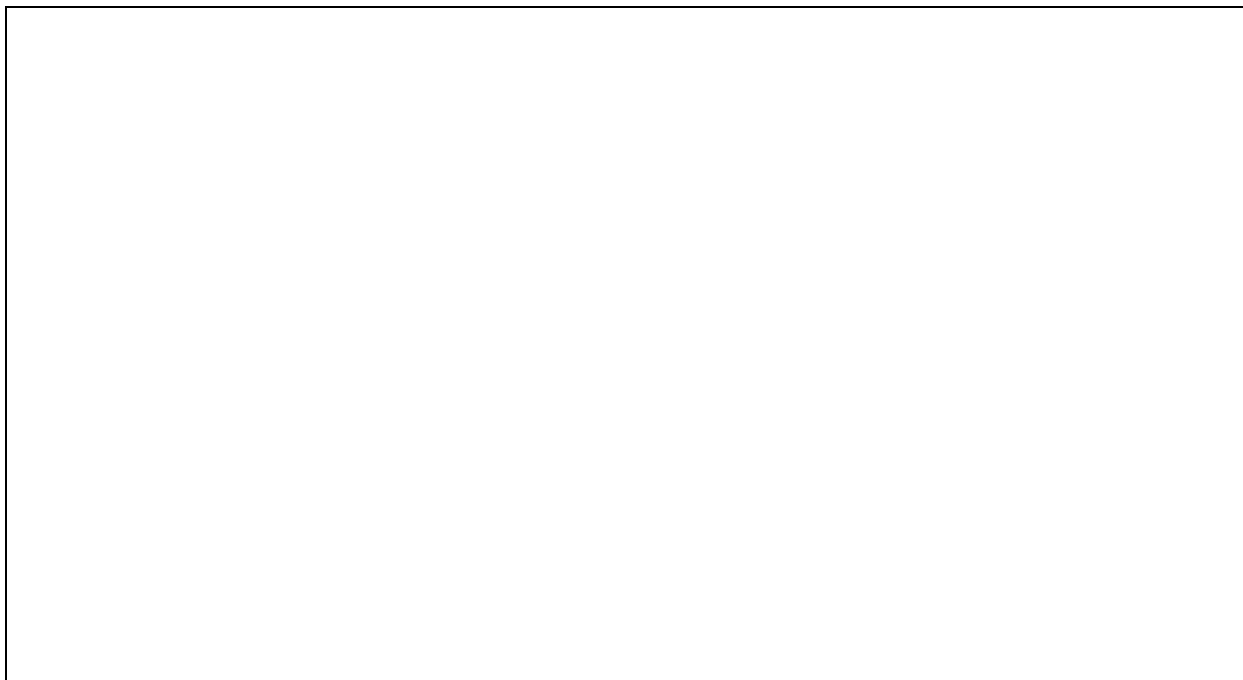


GRAFICO 3.

En otras localidades de Vizcaya la situación es similar. En Gernika solo existen 8 pequeños parques o jardines, ofreciendo sólo 3 m² de verde urbano a cada uno de sus vecinos. En Durango ocurre algo similar, tiene muy pocos m²/hab. en zonas verdes. Barakaldo pese a superar a las dos anteriores en m² de verde por habitante, sus parques se encuentran fuera del casco urbano y los servicios, fuentes y dotación en general son algo escasos. Por último, Getxo es uno de los municipios que apenas llega al mínimo marcado por la Ley del Suelo (4,8 m²/hab. de zona verde).

VI.2.3. Alava.

Vitoria supera en más de 6 m² de zonas verdes por habitante al resto de las capitales vascas. La presencia de polígonos urbanizados próximos al casco urbano hace que aumente el ratio de zonas verdes de la capital alavesa.

Llodio y Amurrio destacan por la gran cantidad de parques y zonas verdes de las que disfrutan sus vecinos.

VI.2.4. Gipuzkoa.

En Donostia ocurre lo contrario que en el resto de las capitales, aquí la zona más ajardinada es el Casco Viejo. Tiene más de 2 millones de m² de parques con frondosos árboles, pero su equipamiento es escaso. Tiene 12 m²/hab. de zona verde que sitúan a

Donostia en un punto por encima respecto de la medio del resto de capitales de la Comunidad Autónoma Vasca y Navarra.

En cambio en Tolosa, los parques presentan escasez de mobiliario.

VI.2.5. El mantenimiento.

Logroño es la ciudad que más gasta en mantenimiento de sus parques y jardines, sin embargo, es una de las ciudades con menos zonas verdes, unas 4 veces menos que Donostia, a pesar de tener un número de habitantes similar.

Santander realiza un gasto de unos 550 millones de pesetas anuales para el cuidado de sus parques. Esto permite que su estado y conservación en general sean buenos.

VI.2.6. Resumen general.

Se puede decir que los parques de mayor extensión son los de Vitoria y Santander y les siguen los de Bilbao, Donostia y Pamplona. Por el contrario, los más pequeños son los de Alsasua y Getxo. Los más verdes, los que mayor superficie de césped y más frondosas presentan, son los de Santander, Donostia, Pamplona, Tafalla, Estella, Vitoria y Mondragón. En Logroño, Tudela, Alsasua y Bilbao, se encuentran los más escasos en sombra y con una presencia menos generosa en césped.

El estado general del mobiliario de los parques es bueno, salvo en Irún, debido al vandalismo, en Tudela y el parque de Moraleñas en Santander.

Las zonas centro de todas las localidades y el Casco Viejo, son las menos dotadas de zonas verdes, siendo algunos barrios más afortunados a ese respecto.

Por último sólo Amurrio, Donostia, Santander, Pamplona, Tafalla, Gernika y Mondragón cierran alguno de sus parques por la noche.

VI.3. TRANSPORTE Y ECOLOGÍA.

La apuesta institucional para acortar las distancias que hay entre los sitios es la alta velocidad en trenes, ampliación de aeropuertos y más autovías y autopistas. El argumento de sus defensores es que mejorando las carreteras,... se va a mejorar la economía.

Esta red supone el asfaltado de 200.000 Ha. más de territorio y la construcción de líneas como “AVE” que conecten entre sí y con la frontera francesa a las mayores ciudades del país, se impulsará el crecimiento en las regiones más desfavorecidas y se va a conservar en las más desarrolladas.

El Gobierno insiste en que los problemas que hay de congestión y crisis ambiental en algunas zonas, distan mucho de haberse alcanzado aquí, y por lo tanto no puede haber ninguna razón para que el transporte no crezca.

En nuestro país el problema es mínimo. Si no guiamos por los resultados de un estudio hecho hace años el panorama es diferente, según algunas conclusiones, aquí sufrimos la misma lluvia ácida que en los países más contaminados de Europa.

En Madrid y Barcelona, por ejemplo, el problema es especialmente grave, pero también lo padecen otras muchas ciudades, y sobre todo durante el día.

Hay otros aspectos que también merecen ser condenados, es el caso de la fragmentación de ecosistemas que provocan las vías de transporte interurbano (autovías, autopistas,...), perdiéndose los espacios peatonales de la periferia de las ciudades.

Es también relevante que desde la aparición del ferrocarril, han muerto por su culpa 200.000 personas y ha dejado mal heridas a más de 3 millones de personas.

A pesar de todo, la política de la seguridad vial sigue protegiendo al automóvil, considerando que el automóvil es el método más seguro que hay de desplazamiento frente a otros más peligrosos (bicicletas,...).

VI.3.1. ¿Alternativa?

Hay una frase que resume la alternativa: “disminuir las necesidades y posibilidades de desplazamiento en vez de aumentarlas”.

Por ejemplo, Europa derrocha a diario millones de horas en atascos de tráfico. Para frenar este derroches, gobiernos y ayuntamientos están tratando de impulsar el transporte público. Pero algunos métodos para hacer esto son contradictorios.

Los ecologistas siguen insistiendo en que en transporte urbano, lo prioritario es volver a los modos de desplazamiento no contaminantes, ganando espacio, comodidad y seguridad para los peatones.

Si se quiere lograr la compatibilización ecológica definitiva, la única estrategia posible es la creación de acuerdos en todos los ámbitos: personales, sociales y económicos.

La utopía afecta al concepto actual de desarrollo ya que supone la construcción de sociedades capaces de satisfacer sus necesidades a partir de los recursos locales y de aprovechar los bienes más dependientes del transporte.

VI.4. UN FUTURO NEGRO AMENAZA A ESPAÑA.

España está amenazada con convertirse en una enorme red de carreteras. El Gobierno pretende construir a lo largo de los próximos 13 años 4.860 km. de autovías y autopistas para ponernos a la altura de la Europa más avanzada.

La Unión Mundial de la Naturaleza -UICN- se opone a la edificación de otros cuatro grandes pantanos pendientes del estudio de impacto para su aprobación.

Ante este panorama el país está ante un plan contra la historia, la ecología y el futuro, según la CODA. Ésta ha pedido al Ministro de Obras Públicas la paralización de todas las obras hidráulicas que actualmente se encuentran en tramitación o construcción, en especial, los embalses.

Para la SEO (Sociedad Española de Ornitología), los proyectos más dañinos son:

- Plan de rehabilitación de las marismas de Santoña (Cantabria).
- Embalse de Monteagudo (Ávila), que afectará a 3.000 Ha. de bosque.
- Los regadíos de Castilla y León.
- Los regadíos proyectados en Extremadura, que destruirán áreas de importancia internacional para las aves.
- Las nuevas autovías en el Noroeste de la Península, etc.

VI.4.1. Nuevas infraestructuras.

En un informe de la CODA, se ha asegurado que las nuevas vías (autopistas, autovías,...) facilitarán más el uso del automóvil privado, agravando la contaminación atmosférica, la lluvia ácida, los accidentes de tráfico, el ruido, la congestión urbana y la dependencia energética del petróleo importado.

Como recuerda la Comisión de las Comunidades Europeas, los usuarios que disponen de automóvil recorren cuatro veces más distancia que los usuarios que no lo tienen. Cada uno de estos coches causará en el futuro la muerte de tres árboles y dañará a otros 30.

Las nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad merecen igualmente su rechazo ya que el impacto ambiental de éstas es mayor que el de las autopistas.

Con esto se puede llegar a la conclusión de que todavía son muchos los que creen que la conservación de la naturaleza es un estorbo para el desarrollo.

VI.5. LA GRAN AMENAZA PARA LA FAUNA.

El aumento de carreteras, autopistas, líneas férreas y de alta tensión, minicentrales hidráulicas y grandes zonas urbanizadas han convertido a Euskadi (ver

GRAFICO 4), al igual que a una gran parte de Europa, en un paisaje fragmentado. En consecuencia los ecosistemas quedan condenados, puesto que sus especies no pueden denunciar sus efectos y cualquier desastre les lleva a la extinción. Ejemplo: el lobo.



GRAFICO 4. Carreteras de Euskadi, ahora (izda.), en el futuro (drcha.).

El mantenimiento de nuestra fauna exige una racionalización de la planificación territorial que permita los movimientos y la comunicación entre los distintos núcleos de animales.

Por ello se hace imprescindible conocer los límites de cada biotopo, de manera que pueda limitarse el impacto del desarrollo urbanístico y de infraestructuras. Más aún si se tiene en cuenta que de todas las líneas, hay una que provoca mayor impacto y es la del “AVE” que separa los territorios de una forma radical.

Una política sensible hacia el medio debería ir en la dirección contraria manteniendo las separaciones entre zonas urbanas mediante pasillos de naturaleza.

VI.6. VARIANTE DE RENTERIA.

Atravesar Rentería en coche o en autobús equivale a una lenta procesión por el centro de una de las más importantes poblaciones gipuzkoanas, esquivando semáforos, peatones y todo tipo de obstáculos. Entonces, al llegar a esta situación se llega a la

conclusión de que el problema que hay en Rentería con el tráfico requiere una solución que, desde la Administración, ha recibido el nombre de Variante de Rentería.

Pero esta variante va a resultar un grave problema para Lezo, pueblo limítrofe, y en menor medida para Oiartzun. En concreto en Lezo esta variante cubrirá 90.000 m² de suelo.

Si las razones que justifican esta nueva infraestructura no están claras, si lo están las consecuencias que traerá:

- Se talarán árboles y arbustos en 151.525 m².
- Se canalizarán arroyos.
- Se destruirán vegas y riberas.
- Aumentará la contaminación
- Se separará totalmente Lezo y Rentería, etc.

Conociendo que el coste asciende a 6.000 millones de pesetas aproximadamente gran parte de la población sugiere la supresión del peaje de la Autopista A-8 para solventar el problema del tráfico por el centro de Rentería.