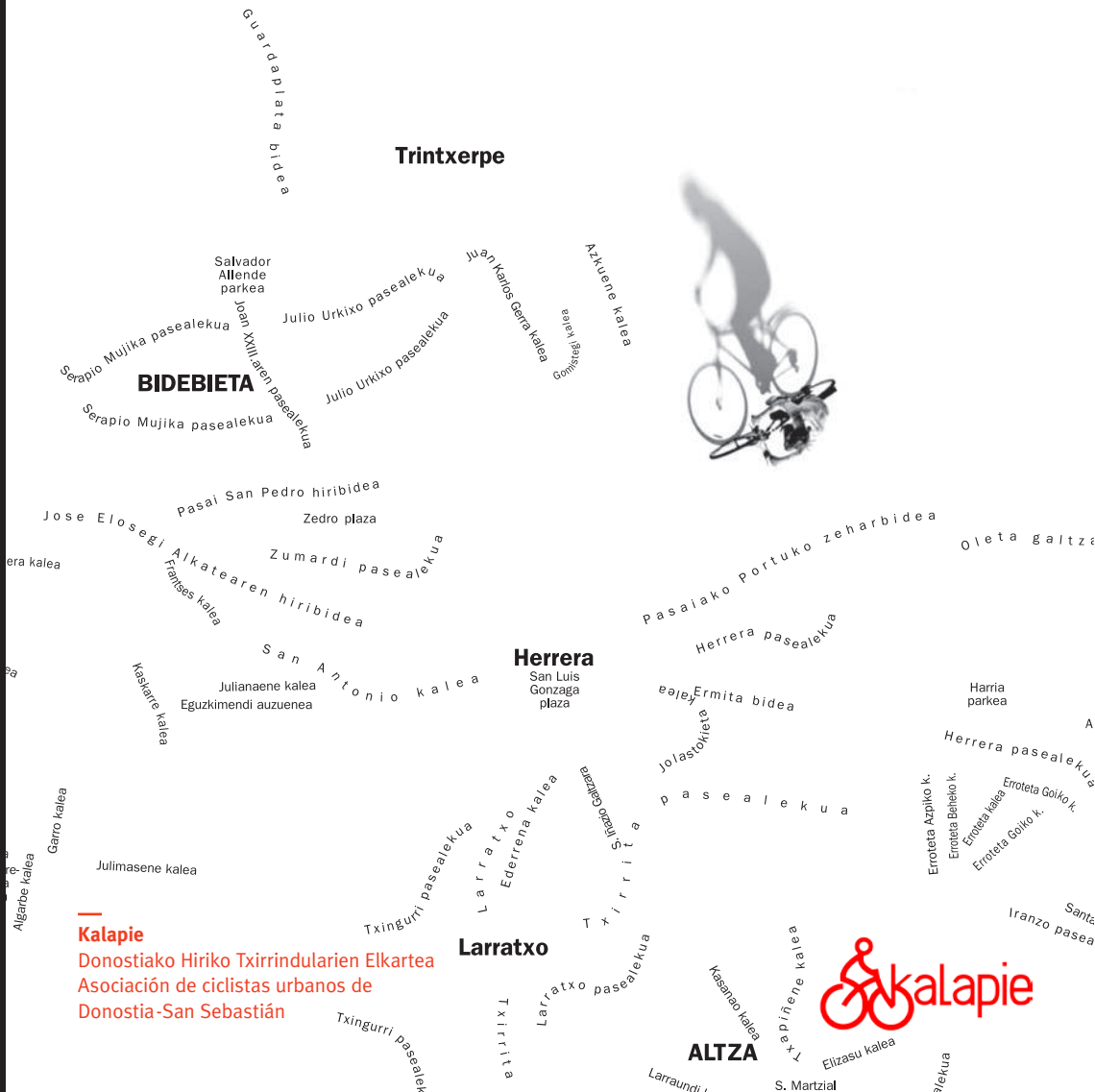


Kalapie

25 años pedaleando para
cambiar la ciudad

1989–2014

Donostia/San Sebastián



Kalapie

Donostiako Hiriko Txirrindularien Elkarte
Asociación de ciclistas urbanos de
Donostia-San Sebastián





Pasealeku Berria

Urgull mendia

Jacques Cousteau plaza
Gaztelubide
Kaiarriba plaza
Kaiko pasealekua

Mollaerdia
Moliaberria

Eibira Zipitria budea
Trinitate Plaza
Abuztuaren
Konstituzio
San Jeronimo
Portu
Kale Nagusia
M. Muñoa plaza
Lasala plaza
Lasta plaza
Sokamuturra kalea
Ijentea

Alderdieker
parkea

ERI

Grupo de Estudios y Alternativas S.L. (gea21)

Texto:
Alfonso Sanz Alduán

Colaboradores:
Esther Anaya y Santiago Gorostiza

Diseño gráfico:
Itxaso Mezzacasa

Traducción a euskera:
June Díaz Bragado

Depósito legal:
SS 1328-2014

Imprenta:
lgara.com

Cervi
pla
Xa
Zu
pli
Paseo
Monte
Zaragozi
plaza
Miraflores
Markesaren
Zubietza
Zubietza
Bis Lezo
Mariano
San
San Bartolome
Aldabeta
Aita
Vinuesa
plaza
Zubietza
plaza
Lersundi
Aldabeta



Donostia Uldua
Ayuntamiento de San Sebastián

ConBici



Zurriolako hondartza

Aita Claret plaza
Jose Migel Barandía

Sagües

PARTE ZAHARRA

GROS Katalunia plaza

URURUEA IBAIA

Egiako galtzara

Jai-Alai

DIALDEA

EGIA

AMARA

Urumea ibai

Federico Garcia L...

San Kristobal k...

Maria Cristina zubia

Urumea pasealekua

Urumea pasealekua

Urumea pasealekua

Urumea pasealekua

Urumea pasealekua

Urumea pasealekua

Urumea pasealekua

ndia

Mendiola ko bidea

Guar daplata bidea

Trintxerpe

RIETA-ULIA

a pasealekua

bidea

xaparrone pasealekua

Lizardi kalea

abriel plaza

txiki kalea

Mendiola ko bidea

Parada kalea

Luis Pradera kalea

Parada kalea

Julimasene kalea
Ekuatore
Ginca plaza

Algarbe kalea

Garro kalea

Julimasene kalea

Jose Elosegui Alkatearen hiribidea

Kasarte kalea

Julianaene kalea
Eguzkimendi auzunea

San Antonio kalea

Zumardi pasealekua

Pasai San Pedro hiribidea

BIDEBIETA

Serapio Mujika pasealekua

Serapio Mujika pasealekua

Salvador Allende parkea

Joan Millaren pasealekua

Julio Urkixo pasealekua

Julio Urkixo pasealekua

Juan Karlos Gena kalea
Gomez

Azkuen kalea

Pasaia ko Portuko

Herrera pasealekua

Eremita bidea

Jolasto kalea

pasealekua

Herrera

San Luis Gonzaga plaza

Txingurri pasealekua

Larratxo

Larratxo Ederrena kalea

Txingurri pasealekua

Txingurri pasealekua

Txingurri pasealekua

Larratxo pasealekua

Kasarte kalea

ALTZA

epifanio kalea

Índice

Presentación	4
1. Cambiar la movilidad urbana es posible. Una historia de Kalapie y de la ciudad.	7
2. Otros abrieron camino. Las ventajas de pedalear a rebufo.	8
3. Inventando Kalapie; qué hace falta para impulsar la bicicleta.	11
4. De cómo unas personas de ideas extrañas se van haciendo respetables.	14
5. La tenacidad como rasgo, la batalla de diez años de La Concha como ejemplo.	18
6. Pedaleando más allá de los límites municipales.	27
7. Tejiendo redes o de cómo una mejora parcial se hace global.	30
8. Moviéndose con la ciudadanía el activismo puede ser divertido.	33
9. La normalización de la bicicleta, el mejor reconocimiento a la labor realizada.	36
10. Veinticinco años no son nada, lo que queda por hacer y cambiar.	41

z e h a r b i d e a

o l e t a g a l t z a r a

e k u a

Harría
parkea

Arrizar auzunea

e n y u e l e s e a

Ka Sarres

Herrera pasealekua

Erroteta Azpiko k.

Erroteta Beheko k.

Erroteta Kalea

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

u a

Arribem

Santa Barbara k.
Iranzo pasealekua

Elizasu kalea

u a

En noviembre de 2014 Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarte cumple 25 años. El camino recorrido no ha sido fácil: hemos pasado de la incomprensión y la indiferencia por parte de las administraciones y de la ciudadanía en nuestros primeros años, al reconocimiento y aceptación de las propuestas de Kalapie por parte de las instituciones y de la gran mayoría de la población.

Para conseguir nuestro objetivo de defensa de la bicicleta, hemos movilizado a las personas que la utilizan, hemos trabajado a favor de una nueva cultura de la movilidad, hemos colaborado con las instituciones y, también, las hemos criticado de manera constructiva. Por ello, nos enorgullece reconocer plasmadas en las calles de nuestra ciudad muchas de nuestras propuestas.

Si la participación ciudadana es fundamental en cualquier ámbito de la vida pública, en la movilidad resulta imprescindible. Por ello, hemos participado en todos aquellos organismos, foros y seminarios que tuvieran algo que ver con la movilidad sostenible. Sin embargo, nuestra experiencia nos dice que conforme se asciende en la pirámide de la administración la participación va disminuyendo hasta casi desaparecer.

A lo largo de estos 25 años nuestra ciudad ha sufrido una gran transformación en la dirección de la movilidad sostenible y a favor de los medios de transportes no contaminantes. La bicicleta ocupa ya un lugar preeminente en nuestras calles, con miles de personas que lo atestiguan pedaleando diariamente por ella. Disponemos de una buena red de bidegorris. Sin embargo, no está todo hecho, hay que seguir impulsando y promocionando este medio de transporte barato, saludable y ecológico que es la bicicleta, hay que seguir mejorando y aumentando nuestra red ciclista en Donostia y en todo el territorio histórico de Gipuzkoa, hay que seguir educando a las personas que circulan en bicicleta en el respeto a las que caminan o comparten calzada en otros vehículos; en definitiva, hay que hacer de nuestras ciudades y pueblos espacios de calidad de vida.

Os presentamos este libro y el vídeo titulados “25 años pedaleando para cambiar la ciudad”. En él se recoge la historia de nuestra organización poniéndola en relación con la transformación urbana de Donostia. Hemos pensado que nuestra experiencia de movilización, participación y colaboración con asociaciones de todo tipo, puede servir a otras personas u organismos populares. Si así fuera, daremos por bien empleado este ejercicio de reflexión sobre el pasado.

Antes de finalizar quiero agradecer a los autores del libro y del vídeo, así como a todos los que han participado en su elaboración. No puedo terminar estas líneas sin reconocer el esfuerzo de tantos y tantas ciclistas, socios de Kalapie que, a lo largo de todos estos años, de forma voluntaria, han entregado muchas horas de su tiempo libre para fortalecer nuestra asociación y así impulsar la bicicleta.

Higinio Otazu

Presidente de Kalapie



1. Cambiar la movilidad urbana es posible. Una historia de Kalapie y de la ciudad.

Que una asociación ciudadana crítica cumpla 25 años de vida no ocurre todos los días. Cada año surge un buen número de plataformas, asociaciones y movimientos que intervienen en la vida pública para opinar, reclamar o proponer cambios en la ciudad. Pero pocos permanecen más allá de unos meses, cuando se ha agotado el motivo de su existencia o las fuerzas de los propios activistas.

Que una asociación ciudadana cumpla 25 años quiere decir varias cosas relevantes. Primero, que hay algún motivo de suficiente importancia como para que diferentes personas se sucedan durante tanto tiempo pasándose el testigo de una idea colectiva. Segundo, que los objetivos de la asociación no se alcanzan con una única actuación municipal, ni en el plazo de una legislatura de Gobierno local, sino que tienen que ver con procesos largos de transformación de la manera de entender la ciudad y las necesidades de sus habitantes.

Algunas personas pueden pensar que no es tan importante la duración de una trayectoria sino sus resultados. Sin embargo, a veces, los resultados de un movimiento ciudadano crítico no son tangibles, no se pueden medir fácilmente en términos de modificación física de la ciudad. Muchas veces los cambios en la manera de ver los problemas de la ciudad obedecen a esfuerzos callados y poco visibles que afectan al sustrato cultural y mental de nuestras sociedades. Por ese motivo, la historia de Kalapie sería también digna de atención si no hubiera tenido las consecuencias físicas sobre la ciudad que se relatan en esta publicación, si sólo hubieran contribuido a transformaciones de la conciencia de una parte considerable de la población.

Pero, para quien sólo crea en resultados tangibles, la historia de Kalapie es también la de una transformación urbana de gran calado, realizada primero con resistencias enormes y a regañadientes, luego a contracorriente para, finalmente, servir de ejemplo internacional de éxito en materia de urbanismo y movilidad sostenible.

La historia de Kalapie está efectivamente vinculada a la transformación de Donostia-San Sebastián en una ciudad de referencia con respecto a la calidad de vida y los modos de desplazamiento más sostenibles. Un cambio urbano que se inicia a finales de los años ochenta, precisamente cuando se crea la asociación con el objetivo de promover “una movilidad sostenible y respetuosa con el medio ambiente”, cambiando “las tendencias actuales en los modos de desplazamiento así como de las causas que los originan”.



1.



2.

1.

El primer logo de la asociación.

2.

El logo actual renovado en 2008.

2. Otros abrieron camino. Las ventajas de pedalear a rebufo.

Kalapie no surge de la nada, no es una idea feliz aislada de un contexto social y político, sino la consecuencia de una visión del mundo que se expresa en diferentes movimientos sociales y corrientes culturales que cristalizan a lo largo de los años setenta y ochenta en toda Europa.

Entre los movimientos sociales más estrechamente emparentados con la defensa de la bicicleta se encuentran dos con gran actividad desde finales del régimen franquista:

— **el movimiento vecinal**, dedicado a defender las condiciones de vida de los barrios, que abre el camino a una reflexión crítica del urbanismo; es un antecedente de gran valor para poner en cuestión las “verdades” ofrecidas por las administraciones públicas sobre el modo de hacer ciudad y para mostrar que otras maneras de mirar la ciudad son posibles, desde las necesidades locales.

— **el movimiento ecologista y antinuclear**, que desvela el lado oscuro del desarrollo, con sus consecuencias negativas para la sociedad y el medio ambiente. Un movimiento que se ve acuciado desde sus orígenes por la necesidad de demostrar que existen alternativas a los proyectos o visiones que critica. En el caso de las ciudades, el planteamiento de alternativas rápidamente se fija en el automóvil y el transporte, entendiendo que es una de las claves del malestar urbano y de la pérdida de calidad de vida.

El sol antinuclear y la bicicleta se erigen en elementos simbólicos de las alternativas ecologistas. El primero sirve para representar la existencia de alternativas globales al sistema energético y económico dominante, mientras que la segunda sirve de emblema a las alternativas urbanísticas, a la propuesta de evitar el dominio del tráfico automovilístico. El sol y la bicicleta se unen así en la reflexión y la expresión de los primeros grupos ecologistas y antinucleares de todo el mundo. Algo que también ocurre en Donostia-San Sebastián, donde los colectivos ecologistas como Txustarra o los comités antinucleares creados durante el final de los años setenta y los primeros años ochenta se manifiestan pedaleando y proponen cambiar el sistema y la ciudad con el sol y la bicicleta.



3.

3. Manifestación ecologista a finales de los años setenta.

4. Pegatina del Colectivo Ecologista de Egia.

5. El sol y la bici como símbolos de una nueva forma de mirar el mundo.

6. Publicación de Txustarra.



4.



5.



COLECTIVO ECOLOGISTA **TXUSTARRA** - EKOLOGISTA KIDEGOIA

El colectivo ecologista de Donostia, **TXUSTARRA**, pensamos realizar toda una campaña de sensibilización sobre el tema del transporte y el uso de modelos blandos (especialmente la bicicleta), que no contaminan la atmósfera, no constituyen barreras de peligro y transforman el medio urbano.

Queremos, y necesitamos, otro tipo de ciudad (sociedad) en la que recuperemos la calle como lugar de convivencia ciudadana, en la que la vida en nuestros barrios no sea una continuidad de la explotación que sufrimos en el lugar de trabajo, que no gastemos nuestro tiempo en los transportes, en la que recuperemos los espacios para estar, recuperando los edificios públicos para utilizarlos libremente, volviendo a hacer una ciudad que sea habitable y libre.

En este sentido, la bicicleta nos hace ver un poco de lo que sería una ciudad pensada para la persona y no para la máquina.

Las ventajas de la bici son muchas: tecnológicamente es sencilla,

accesible, respeta el entorno y los recursos, bajo consumo de energía, escasa ocupación del espacio por persona transportada, nula contaminación del aire, produce escasísimo ruido, es fácil de arreglar y duradera, está al alcance de casi todos, facilita el contacto con la naturaleza y el resto de los seres humanos, a la vez que permite tu propia autonomía...

Sin embargo, la calle está dominada por los coches, la policía, el cemento, el ruido, la contaminación, los accidentes, la publicidad... Vivimos en unas ciudades que crecen pensando en los coches y no en los ciudadanos, en ciudades en las que los barrios carecen de los principales equipamientos, en los que faltan zonas de recreo, centros escolares, sanitarios, parques, lugares de ocio, encareciéndose cada vez más la vivienda, etc...

Los coches invaden las aceras y lugares destinados al peatón, no se respetan los pasos de peatones e incluso la policía municipal cuando dirige el tráfico, lo hace en función

6.



7.

Kalapie comienza también su pedaleo aprovechando una amplia corriente cultural que reconstruye la relación de los seres humanos con su propio cuerpo y con el entorno; que se expresa en el contacto con la naturaleza (senderismo, campismo, movimiento scout), en nuevas formas de turismo o en la revalorización del ejercicio físico como factor de la salud y el bienestar integral de las personas. La bicicleta tiene también un gran valor simbólico e instrumental en esta corriente cultural, por aunar la actividad física saludable con el bajo impacto sobre el entorno.

Los viajes de cicloturismo, que empiezan a popularizarse, las visitas a países ciclistas de Centroeuropa o las vacaciones de numerosos donostiarros en Las Landas en Francia, en donde la bicicleta forma parte de la vida del veraneante, ofrecen un punto de apoyo para imaginar la recuperación en las ciudades y pueblos vascos del uso de este medio de locomoción.

La consolidación ante la opinión pública de esos movimientos precursores y de las corrientes culturales que preparan el terreno al movimiento de defensa de la bicicleta no se traduce de inmediato en una transformación del marco urbanístico y de las ideas fundamentales en la gestión de la ciudad y la movilidad. De hecho, como luego ocurriría y ocurre en otras numerosas ciudades, la aceptación por las instituciones de la “moda” de la bicicleta se restringió en un primer momento a buenas palabras y

un par de actuaciones de escasa intención transformadora: una vía ciclista de 1,5 km en un tramo del Paseo de los Fueros, Árbol de Gernika y Bizkaia, ocupando parte del espacio peatonal, así como un aparcabicis en el Boulevard. Es decir, una vía ciclista aislada, de ningún lado a ninguna parte, y unos hierros anecdóticos para amarrar las bicicletas en un punto de la ciudad.



8.

3. Inventando Kalapie; qué hace falta para impulsar la bicicleta.

Pasados los años de mayor actividad de los movimientos sociales citados, en noviembre de 1989, un grupo de personas se empieza a reunir para fundar un movimiento de defensa de la bicicleta en Donostia-San Sebastián. Los asistentes tienen sobre todo vínculos de amistad y proceden de varias trayectorias sociales y políticas, como el movimiento scout, el ecologista o el antimilitarista; otras personas del grupo inicial no habían estado anteriormente activos en la vida pública, siendo la bicicleta y su promoción lo que les pone en marcha.

En los primeros pasos está presente la experiencia de otros grupos de defensa de la bicicleta que se habían constituido en ciudades como Barcelona, Valencia o Madrid, durante los años ochenta; y, también, la fuerza social adquirida por las grandes organizaciones ciclistas surgidas en los años setenta y ochenta en los principales países europeos.

No se debe pasar por alto, tampoco, el contexto social y político conflictivo del momento, impregnado de violencia y sospechas, en el que cada nuevo agente activo en la sociedad parecía obligado a situarse en un tablero de ajedrez ya marcado con casillas blancas y negras.

En ese sentido, el grupo fundacional de Kalapie toma el camino de la independencia de los partidos políticos, a pesar de la dificultad que supone en un primer momento la creación de un espacio propio, bajo las miradas suspicaces de los demás agentes sociales y políticos.

También Kalapie elige entonces otra opción arriesgada: el equilibrio entre crítica y diálogo con las instituciones, como herramienta fundamental para la transformación que pretende impulsar. A las instituciones Kalapie exige planificación y una visión de futuro de la ciudad. Y, para nutrir ese espacio de racionalidad, desarrolla buena parte de su trabajo a través de propuestas de mejora y alegaciones a los planes que elaboran la administración y otros agentes sociales y económicos.

7.
Pegatina
"Queremos carriles bici".

8.
Inauguración del primer
aparcabicis municipal (1981).

Por último, Kalapie toma desde su propia fundación una decisión estratégica esencial para su posterior desarrollo como asociación ciudadana: la acotación o especialización de su actividad al ámbito de la movilidad. A diferencia de los grupos ecologistas precursores, que planteaban la revisión global del sistema social y económico, Kalapie decide centrar su actividad y horizonte en una transformación aparentemente menos ambiciosa: el cambio en el modelo de movilidad de la ciudad. El nombre elegido para la organización, Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, resalta precisamente el ámbito en el que pretende intervenir.



9.

A diferencia de los movimientos vecinales, Kalapie no parte de las necesidades locales de un barrio concreto, sino que concibe otra configuración de la movilidad urbana y luego la particulariza en el conjunto de la ciudad y en los barrios.

Evidentemente, la opción por especializar las actividades en el campo de la bicicleta tuvo enormes consecuencias para el alcance y las oportunidades de su acción. Pues, por un lado, facilitó la realización de algunas de sus propuestas, sobre todo de aquellas que no requerían de entrada

poner patas arriba los fundamentos de la construcción de la ciudad; pero, por otro, dificultó en ocasiones la comprensión de las dinámicas más generales del urbanismo y la movilidad.

Aun así, la mirada de Kalapie se abrió desde el inicio más allá de la bicicleta, interviniendo en una variedad amplia de asuntos relacionados con la movilidad urbana: peticiones relacionadas con los peatones y las personas con discapacidad, constante preocupación sobre la política de aparcamiento, necesidad de control de las velocidades de los vehículos motorizados, etc.

La asociación Kalapie solicita que todas las plazas del futuro parking del Buen Pastor se destinen a residentes

P. I.

SAN SEBASTIAN. La asociación Kalapie, entidad que fomenta el uso de la bicicleta, solicitó ayer a la alcaldía donostiarra, ante el sorteo que se celebrará próximamente para la adjudicación de las plazas de garaje en el futuro aparcamiento del Buen Pastor, que se contemple la posibilidad de destinar todos los espacios de estacionamiento para residentes.

Actualmente, el proyecto está diseñado para la creación de 700 plazas de aparcamiento, de las cuales 300 se destinarían para residentes, mientras que 400 se construirían para aparcamiento de ro-

tación. A juicio de los miembros de la asociación «las plazas de rotación crearán un aumento desmesurado de la oferta de este tipo de aparcamiento en el centro de la ciudad, así como un aumento de la congestión del tráfico». Igualmente señalan que 300 plazas resultan totalmente insuficientes para dar respuesta a la demanda existente. Asimismo, Kalapie pidió la instalación de plazas destinadas al aparcamiento de bicicletas en el citado parking subterráneo, para dar servicio a una parte importante de ciudadanos con problemas para guardar sus bicicletas en los domicilios.

Expropiación en Alza

Por otro lado, el alcalde de San Sebastián, Xabier Albistur, desmintió ayer los rumores que circulan acerca de la expulsión de alrededor de siete baserritarras de sus caseríos, tras la adquisición por parte del Ayuntamiento, a través del sistema expropiatorio de sus terrenos situados en el barrio de Alza. Según manifestó Albistur «este suelo se considera de reserva para realizar una actuación en el futuro, con unas previsiones que superan los 12 años». A este respecto indicó que las gestiones realizadas con los caseros van orientadas a conservar la residencia.

12.

Kalapie pide un paso de peatones en La Perla

SAN SEBASTIAN DV.

La agrupación de ciclistas urbanos Kalapie solicita un paso de peatones en La Perla mientras se realizan las obras. En una nota, la agrupación señala que «a raíz de las obras que actualmente se llevan a cabo para la reconstrucción del edificio del complejo de La Perla suponen inconvenientes que los ciudadanos donostiarros debemos soportar con estaciono. Sin embargo estas medidas no se han repartido desde el Ayuntamiento de modo equitativo entre los distintos colectivos afectados».

Según la asociación, si durante un tiempo se respetó la circulación local mediante la construcción de un muro que aseguraba el paso de las personas sobre uno de los carriles de la calzada, en la actualidad este muro ha sido derribado, obligando a las personas que utilizan a realizar sus actividades, o a su domicilio a cruzar por dos veces la carretera.

10.



11.

9. Grupo fundador de Kalapie.

10. la preocupación por la política de aparcamiento municipal es una constante de kalapie. Reclamación realizada en 1990 tratando de evitar que los nuevos aparcamientos atrajeran más tráfico al centro.

11. 1991 Jornadas sobre tráfico y transporte.

12. Solicita que todo el aparcamiento del Buen Pastor sea para residentes.

13

4. De cómo unas personas de ideas extrañas se van haciendo respetables.

La acogida inicial del grupo en la sociedad y los medios de comunicación fue bastante dispar. Fue vista con simpatía por diferentes asociaciones ciudadanas, pero algunos agentes económicos y medios de comunicación mantuvieron durante bastante tiempo una actitud displicente o de rechazo, tal y como se puede comprobar en el vídeo que documenta también estos veinticinco años de la asociación (www.kalapie.org/25urte). Las propuestas de Kalapie fueron descalificadas y sus integrantes tachados como ingenuos que querían construir una ciudad propia de las fábulas de Disney; o de autoritarios por querer restringir el uso del automóvil en el espacio urbano y “obligar a todos a montar en bicicleta”.

Durante años no hubo canal oficial de comunicación con la administración, no hubo respuesta a las invitaciones al diálogo ni a las reclamaciones de actuaciones concretas. La receptividad municipal se producía a través de algunos funcionarios y técnicos del propio Ayuntamiento.

El primer proyecto que desarrolló Kalapie fue la propuesta de una red de aparcamientos de bicicletas, a la que siguió otra que reclamaba la creación de una red ciclista para toda la ciudad.

“Kalapie”, una asociación de reciente creación para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, ha presentado en el Ayuntamiento de Donostia una propuesta para dotar a la ciudad de aparcamientos para bicis, paso previo de cara a hacer surgir una infraestructura que permita una utiliza-

ción menos restrictiva de este vehículo de transporte. “Kalapie”, que trabaja en la redacción de una propuesta de carriles bici para Donostia, forma de esta manera el núcleo del importante movimiento en favor de este vehículo que, impulsado por grupos ecologistas, conoció gran auge hace ocho o diez.

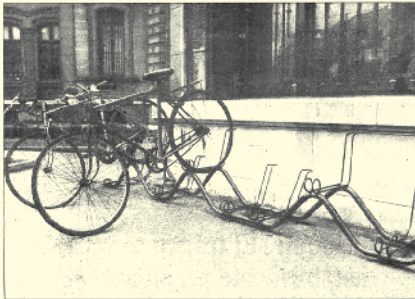
«Kalapie» propone crear en Donostia una nueva red de aparcamientos para bicicletas

Esta asociación de ciclistas urbanos trabaja en un proyecto de carriles-bici

M. URKIA

“Kalapie” ha propuesto una decena de puntos en un total de 164 puntos de la ciudad en los que, en fase sucesiva, podría ubicarse aparcamientos para bicis. La primera fase, que deberá acometerse “con carácter inmediato”, según la propia asociación, afectará a 58 puntos, prioritariamente centros universitarios, escuelas, colegios, institutos, instalaciones deportivas, centros públicos. Este fase incluirá, asimismo, la ubicación de aparcamientos que consista en uno nuevo más en Estación del Norte, la de Amara, la de Zuboio en Pio XII, y, además concretamente en el espacio, el albergue, el balneario del hule y el velódromo.

En cuanto a los aparcamientos actualmente existentes, “Kalapie” ritiene que deben ser “benedicentemente sustituidos”, ya que se encuentran “en pésimo estado, mal localizados y son escasos”. En la práctica, según la asociación, “son inutilizables”, no sólo por los deterioros que sufren sino porque, entre otras cosas, “resultan inefi-



Los aparcamientos actuales, “prácticamente inutilizables”.-AUCORA



13.

13. Una de las primeras pegatinas de la asociación (1990).

14. Primeros reflejos en la prensa del trabajo de Kalapie. Egin, 1990.

15. Plan de Circulación del Centro (1991)

16. Titulares de prensa con motivo de la puesta en marcha de la reforma circulatoria (1992).

Kalapie nace cuando están empezando debates fundamentales para la movilidad y la ciudad futura, cuando se están realizando los trabajos del nuevo plan urbanístico y proponiendo nuevas maneras de afrontar el tráfico, el transporte público y la calidad peatonal. Así, en 1990 y 1991 la Oficina del Plan General de Ordenación Urbana elabora las primeras propuestas de cambios circulatorios y del espacio público en los barrios centrales de la ciudad.

Como consecuencia de esas propuestas, entre 1993 y 1994 se inician las primeras transformaciones en el tráfico motorizado de la ciudad y en el espacio peatonal, en un clima social y político tormentoso. La reforma del esquema circulatorio de la ciudad, heredero del antiguo paso de la carretera de Francia por el centro urbano, se encontró con el rechazo de algunos sectores de la sociedad que, gracias a su enorme repercusión en los medios de comunicación, jaleaban a la propia opinión pública con reportajes en ocasiones sesgados hacia el mantenimiento del status quo del automóvil en la ciudad.



15.

PAIS VASCO GUIPUZCOA JAIKES 1.02 OGIENBIE

Algunos de los viales más importantes de San Sebastián cambian mañana de sentido, con el fin de adaptar la ciudad a un Plan de Tráfico que permita descongestionar el Centro y ganar espacios peatonales. Los paseos del río serán los más afectados.

Revolución en San Sebastián

Mañana, los primeros cambios radicales en la circulación de algunas importantes calles

PAIS VASCO SAN SEBASTIAN IJANIES 8 DE DICE-ARRIL

Los partidos critican los cambios de tráfico del pasado viernes

EA habla de «desastro» y HB de «falta de previsión». Los socios de gobierno, PP y PNV, también señalan la «precipitación» en la puesta en marcha del plan de circulación

▼ CAMBIOS DE TRAFICO

El nuevo plan causó el caos circulatorio en San Sebastián

La entrada en funcionamiento de la primera fase del Plan de Tráfico colapsó viales importantes. Obras sin terminar y señales no modificadas aumentaron la confusión

Esos comienzos tormentosos dieron paso a debates más calmados en los que incluso sectores habitualmente contrarios al cambio lo empezaron a reclamar. De los titulares de prensa que hablaban de caos, revolución y catástrofe se pasa, una vez comprobadas sus ventajas, a los titulares reclamando celeridad en la ejecución.

PAIS VASCO **SAN SEBASTIAN**

DOMINGO, 12 DE SEPTIEMBRE DE 1988 • EL DIARIO VASCO

Peatonal, cuanto antes

Comerciantes, vecinos y taxistas apoyan la gran avenida de la plaza Bilbao al Boulevard

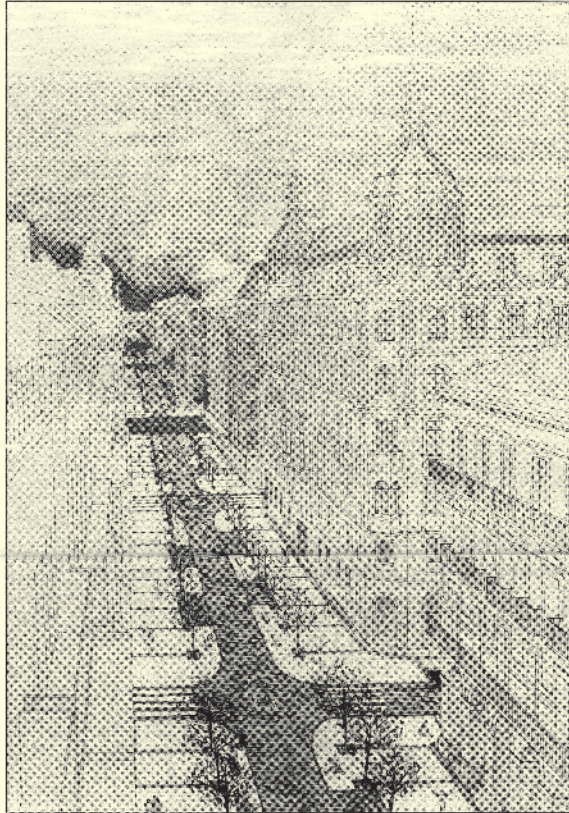
CRISTINA TURRAU
DV SAN SEBASTIAN

Comerciantes y vecinos de la gran avenida semi-peatonal prevista desde plaza de Bilbao a Boulevard, apoyan esta solución, vista «con buenos ojos» incluso por algunos taxistas consultados. «Hay que mentalizar a la gente para que no vaya al Centro en

Comerciantes, vecinos y t

CRISTINA TURRAU
DV SAN SEBASTIAN

Comerciantes y vecinos de la gran avenida semi-peatonal prevista desde plaza de Bilbao a Boulevard, apoyan esta solución, vista «con buenos ojos» incluso por algunos taxistas consultados. «Hay que mentalizar a la gente para que no vaya al Centro en coche», dice uno de ellos.



Dibujeto inicial para comenzar a debatir el proyecto peatonal, desde la calle Getáriz, con el Boulevard al fondo.

17.

no aver que la decen, el 110-
guñes por su color

Punto de partida

Se trata, en cualquier caso, de un diseño que puede variar tras las reuniones que van a mantenerse en el Ayuntamiento. Está por precisar, por ejemplo, el horario de carga y descarga. También se limitará el aparcamiento de los residentes, que según los planteamientos iniciales, podría ser de 10 de la noche a 7 de la mañana.

La transformación de estos calles se realizará por fases, y según anunció el alcalde, la primera podría llegar este otoño, para seguir el próximo año con nuevas aportaciones económicas.

Cuando el Ayuntamiento empieza a intervenir creando un primer eje semipeatonal entre la plaza de Bilbao y el Bulevar, la bicicleta todavía es una apuesta realizada con poca ambición, sin mucha confianza en sus resultados; por ello, más que realizar una infraestructura específica, se permite la circulación ciclista en el espacio peatonal recuperado al tráfico motorizado.

El cambio de clima de la opinión pública, derivado del éxito de ese primer eje peatonal (y ciclista), facilitó también la aceptación de Kalapie y de sus ideas. A mitad de los años noventa, cinco años después de la creación de la asociación, el rigor de los planteamientos del grupo y la popularización de sus reclamaciones fueron convirtiendo a Kalapie en un agente social respetado. La extrañeza o el rechazo inicial fueron dando paso a la atención y la escucha. Como síntoma de ese proceso hay que recordar que la asociación había solicitado formar parte de la Comisión Asesora de Tráfico en junio de 1993, pero su admisión no llegó hasta noviembre de 1996.

Se empezó a consolidar entonces lo que se podría denominar como el “taburete de la movilidad sostenible”, la estructura social e institucional en la que se cimentan los cambios en la movilidad en una ciudad como Donostia-San Sebastián. Una plataforma que se sustenta por tres pilares fundamentales e insustituibles: la voluntad política de transformación del Gobierno local, la sensibilidad a los cambios de los técnicos municipales y el empuje de la sociedad civil organizada, en este caso, con la cabeza visible de Kalapie.

De cualquier forma, la existencia de algunas ideas compartidas por Kalapie y el Gobierno local no debe ocultar las discrepancias en determinadas políticas y en cuanto a los ritmos y profundidad de las intervenciones. Las mayores diferencias se produjeron en la política de aparcamiento para automóviles, pues el Ayuntamiento fue ampliando las plazas para visitantes en el centro urbano, frente a la opinión contraria de Kalapie y del propio Plan General de Ordenación Urbana, que indicaban que esa facilidad de aparcamiento generaría más atractivo para llegar en coche a la ciudad.

17.

Comerciantes y vecinos reclaman uno de los ejes peatonales previstos. *Diario Vasco*, septiembre de 1993.

5. La tenacidad como rasgo, la batalla de diez años de La Concha como ejemplo.

Un movimiento ciudadano que quiere hacer transformaciones de calado debe tener la virtud de la tenacidad. En el caso de la movilidad urbana, plagada de elementos simbólicos y atravesada por la fuerza de los hábitos consolidados. La transformación requiere algo más que infraestructuras o servicios adecuados para los modos de desplazamiento alternativos. La transformación exige un cambio cultural como el apuntado en los primeros momentos de la reivindicación de la bicicleta en la ciudad en los años setenta y ochenta.

Dado que los cambios culturales son de gran lentitud, se comprende que haya procesos que duren más allá de una legislatura o una década. La batalla por el bidegorri de La Concha, para conectar el centro urbano y los barrios del Antiguo y Ondarreta, es un ejemplo de las dificultades que afrontan quienes desean cambiar elementos significativos de la ciudad y, también, de los tiempos que a veces requieren dichos cambios. La conexión ciclista de La Concha es un buen ejemplo de las fuerzas que se alinean o se enfrentan en este tipo de transformaciones, de sus argumentos e ideas subyacentes.

En los diez años de esfuerzos de Kalapie y otros colectivos para crear una vía ciclista en La Concha se repitieron las acciones y reacciones que pueblan este tipo de proyectos en todas las latitudes: creación de alianzas entre ciclistas y otros grupos ciudadanos, oposición frontal de determinados sectores sociales con los comerciantes a la cabeza, oposición de buena parte de los partidos políticos, anuncios apocalípticos de sus consecuencias, propuesta de alternativas que no cambian nada, etc.

→ La alianza probidegorri de La Concha

Desde sus inicios, la acción para conseguir completar una primera red de vías ciclistas en la ciudad buscó el respaldo del conjunto de la ciudadanía y sus organizaciones. De ese modo, las primeras reclamaciones de ese enlace entre el Centro y el Antiguo las hicieron tanto Kalapie como la Asociación de Vecinos de este barrio.

EL DIARIO VASCO • MARTES • DE MARZO DE 1984

«Bici en El Antiguo»

La Asociación de Vecinos y Kalapie lanzan una campaña para la creación de carriles-bici

Posteriormente, la alianza se extendió a decenas de organizaciones, desde las vecinales y ecologistas, hasta las del ámbito cultural o deportivo, como el Club Vasco de Camping y la Federación Gipuzkoana de Ciclismo, alcanzando a numerosos centros de enseñanza y a asociaciones juveniles y de mayores. En uno de los momentos álgidos de la reclamación, en 1996, la propuesta recibió el apoyo de 75 organizaciones de todo tipo.

→ La riqueza de manifestaciones y eventos reclamando la conexión ciclista

La batalla de La Concha es un amplio muestrario de opciones comunicativas y modos de intervención ante la opinión pública, complementario a la acción institucional. Manifestaciones en bici, cadenas de bicicletas, manifiestos de personalidades y de organizaciones sociales, pintado del carril bici, postales enviadas al alcalde, pegatinas, carteles, etc., fueron realizándose sin descanso para mantener la atención de la opinión pública y del Gobierno local.

18.

Algunos elementos de la campaña del bidegorri de La Concha.

19.

Las letras de Kalapie abren una bifestación pidiendo la conexión ciclista de La Concha.

20.

Postal enviada por miles de personas al alcalde de la ciudad para pedir el bidegorri.



19.



18.



20.



18.

Quinientas personas piden el carril-bici de La Concha con una marcha ciclista

«El Ayuntamiento apoya el proyecto pero lo pospone por el vial Amara-Aiete-Ibaeta»

ISABEL SALABERRIA
D/ SAN SEBASTIÁN

Casi medio millar de personas con sus respectivas bicicletas se acercaron ayer hasta los jardines de Alderdi Eder para pedir que se acelerara la realización de las obras de un carril-bici que comuniquen el centro de la ciudad con Añorga con una marcha ciclista.

«Tenemos que llamar la atención al ayuntamiento de San Sebastián para que acelere las obras del bidegorri de La Concha porque mucha gente nos trasladamos diariamente por esa zona en bici», comentó Aida, una de las txerindularis presentes en la concentración.

Dentro de los actos programados dentro de Bidegorri Kontzain Kampain, Mujeres, adultos y familias al completo se



Una vez realizada la cadena, los txerindularis se dirigen hasta el barrio de Antiguo. A.ROZ

→ La fuerte oposición de los comerciantes y otros sectores económicos y políticos

Como había ocurrido durante el debate sobre el nuevo esquema circulatorio y las propuestas de los ejes peatonales, el proyecto de La Concha recibió la oposición de las organizaciones de comerciantes que, con la Federación Mercantil al frente, no dejaron de expresar su rechazo hasta la creación del bidegorri y la constatación de su éxito, cuando se volvió a comprobar que, lejos de generar problemas adicionales, venía a representar una mejora de la calidad de vida y de las opciones de desplazamiento de la ciudadanía.

Al calor de la protesta de esos sectores y bajo el modelo de oposición política vigente, varios de los grupos políticos que tuvieron representación municipal a lo largo de la década rechazaron o torpedearon también el proyecto, con independencia de su mayor o menor proximidad a las ideas que encarnaba.

- «Seguimos pensando que quitar un carril en La Concha es una aberración. Va contra los ciudadanos».

→ La proposición de alternativas que no lo son

En ese debate social y político una de las herramientas empleadas por la oposición fue la propuesta de contra-alternativas. Todas admitían la necesidad de crear una conexión ciclista, pero rechazaban la reducción del espacio dedicado a los vehículos motorizados y, en general, lo ampliaban o consolidaban, restando así eficacia a la capacidad de transformación que tenía el proyecto original con relación al modelo de movilidad de la ciudad.

Las tres principales propuestas fueron: la creación de un voladizo sobre la playa, la creación de un carril-bici por detrás de Miracocha y la creación de un túnel para soterrar los cuatro carriles existentes.



→ Los criterios técnicos (y las ideas que tienen detrás)

El proyecto de La Concha es un ejemplo más de que la técnica está atravesada de ideas y criterios subjetivos, los cuales muchas veces se ocultan bajo el manto de su supuesta objetividad. Pero cada mirada indaga en determinados aspectos de la realidad o hace una lectura diferente de la información disponible.

21.
1996. Una de las numerosas marchas reclamando el bidegorri de La Concha.

22.
La opinión de la Federación Mercantil en 1999.

23.
Recreación publicada en la prensa del proyecto alternativo al bidegorri de La Concha (2000).

Kalapie presenta un proyecto para la ejecución de un bidegorri entre Ibaeta y el centro de la ciudad

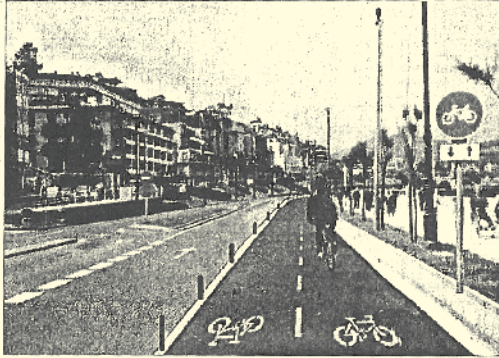
Una de las alternativas restringe de forma drástica el tráfico en La Concha

I. U.

DONOSTIA. La asociación de ciclistas urbanos Kalapie presentó ayer a los grupos municipales un proyecto para la construcción de un bidegorri entre Ibaeta y el centro de Donostia. La propuesta, que incluye planes y diferentes soluciones viarias, es muy intrincada y sólo carece de un presupuesto económico.

Kalapie ha elaborado el proyecto por la incompatibilidad municipal ante esta reivindicación, que data de hace ya años, y que persigue comunicar el centro de la ciudad y la vega de Ibaeta, uno de los ejes de crecimiento urbanístico de la ciudad.

Los ciclistas urbanos constatan que el incremento de donostiarras que utilizan la bici y la falta de carriles que eviten la velocidad excesiva e ilegal con la que circulan la mayoría de los vehículos por el vial de La Concha están originando una situación de riesgo que se va haciendo cada vez más grave e inasumible.



Fotomontaje del carril-bici por el vial de La Concha

24.

Además de un debate ciudadano, la conexión de La Concha suscitó un debate técnico intenso; un debate en el que, como siempre ocurre, la formulación del problema resultaba ser clave. Un interrogante podía ser: ¿se puede quitar un carril o dos del vial de La Concha sin agravar la congestión? Pero había otros igualmente pertinentes: ¿se puede admitir tanto tráfico en La Concha?, ¿se producirá también aquí, como en tantos otros lugares, el fenómeno de la adaptación del tráfico y de los conductores, de manera que reduciendo los carriles no se incrementen los atascos?

El final de la historia del bidegorri de La Concha reveló que esa adaptación del tráfico a la capacidad de las vías se verifica también aquí, dando razón de paso a quienes, como Kalapie, afirmaban que restar un carril de los cuatro de la circulación motorizada para dárselo a los ciclistas no conducía al colapso final. La operación dio como resultado la disuasión de algunos desplazamientos internos en automóvil, el cambio de itinerario de otros y, sobre todo, la creación de una imagen de red ciclista capaz de multiplicar el número de personas que utilizaban la bicicleta. La congestión no se puede combatir haciendo más fácil la circulación, sino planteando cuáles son sus límites y estableciendo las regulaciones y medidas que sean coherentes con ellos.

24.

Reflejo en la prensa de las propuestas de Kalapie para el Paseo de La Concha.

Hitos de una batalla de diez años.

La conexión entre las vías ciclistas del centro y del barrio del Antiguo

→ KALAPIE propone un diseño de las vías para bicicletas previstas por el Ayuntamiento en Ibaeta que facilite una futura conexión con el resto de la ciudad.

1991

→ El alcalde, Odón Elorza del PSE-EE, declara que ha encargado un proyecto para instalar un bidegorri en el paseo de La Concha. El Avance del Plan General de Ordenación Urbana incluye una red de itinerarios ciclistas por toda la ciudad e incorpora esa conexión clave.

1993

La Asociación de Vecinos del Antiguo solicita al Ayuntamiento la creación de un carril-bici que, partiendo de la Avenida de Tolosa, llegue hasta Sagüés.

→ El alcalde, Odón Elorza, afirma que habrá un carril-bici en el paseo de La Concha cuando esté abierto el vial Amara-Ibaeta.

1993

→ Reclamación de KALAPIE y la Asociación de Vecinos del Antiguo, firmada por 1.500 personas que se acompaña de los resultados de una encuesta realizada a vecinos del Antiguo, Ondarreta e Ibaeta, y estudiantes y profesores del campus universitario. Estos indican que el 95% de los encuestados se declara favorable a la construcción de carriles bici y que un 70% de quienes no utilizan la bicicleta, la utilizarían habitualmente o al menos de vez en cuando, en caso de que se construyeran dichos carriles.

1994

Marcha ciclista de apoyo al bidegorri de La Concha a la que acuden 400 personas.

→ En noviembre el Pleno municipal aprueba definitivamente el Plan General de Ordenación Urbana, que incluye una red de vías ciclistas de la que forma parte el bidegorri de La Concha, programándose su habilitación para el 1º cuatrienio de vigencia del plan (1995-1999).

1995

→ Creación de la Plataforma “Bidegorria Kontxan” que redacta un “Manifiesto a favor de la creación de una conexión viaria ciclista entre el centro urbano de Donostia y la vega de Ibaeta”, apoyado por 75 entidades donostiarras.

1996

Cadena de bicicletas entre la Casa Consistorial y el Paseo de La Concha en la que participan más de 600 personas. Más de 5.000 ciudadanos envían postales al alcalde solicitando la inmediata realización de este tramo de la red ciclista prevista. KALAPIE elabora un proyecto de conexión ciclista entre Ibaeta y el centro. Los grupos municipales de Herri Batasuna e Izquierda Unida apoyan el proyecto.

1997

→ Odón Elorza reitera que los presupuestos de 1998 contemplarán una dotación económica para realizar el bidegorri después del verano, una vez acabado el vial Amara-Ibaeta que pretende reducir el tráfico de paso por La Concha.

1998

→ El Delegado de Tráfico, Patxi Beloqui, afirma que el bidegorri se habilitará a finales de año. Finaliza la construcción del vial Amara-Ibaeta. KALAPIE solicita al alcalde que se redacte y adjudique a la mayor brevedad el proyecto del bidegorri prometido.

1999

→ La Delegación de Tráfico presenta a la Comisión de Gobierno un proyecto para la ejecución del bidegorri de La Concha, sin que se llegue a aprobar por falta de apoyo entre los miembros del Gobierno municipal que compartían el Partido Socialista de Euskadi y el Partido Popular. KALAPIE presenta una alegación al mismo en la que propone destinar un mayor espacio a los peatones, reduciendo algo el espacio a las bicicletas.

KALAPIE, además de organizar nuevas manifestaciones, pinta un carril-bici sobre la calzada en el tramo entre La Perla y el túnel del Antiguo.

La coalición EA-PNV propone el ensanchamiento del espacio peatonal mediante la creación de un voladizo de tres metros sobre la playa de La Concha, dedicando el espacio adicional a la bicicleta a fin de mantener la calzada de cuatro carriles.

Ensayo del bidegorri en el paseo de La Concha, destinándose uno de los carriles de circulación para uso exclusivo de bicicletas. KALAPIE critica dichas pruebas dado que supeditan las necesidades de los ciclistas a la eventual aparición de retenciones en el tráfico motorizado. Los resultados indicaron que el proyecto no generaba problemas significativos en el tráfico. Además, se constató que el 44% de los conductores era favorable a la creación del carril-bici y de la ampliación de la acera.

Los estudios técnicos del Ayuntamiento indican que, tras la entrada en funcionamiento del vial Amara-Ibaeta, la eliminación de uno o dos carriles del vial de La Concha no supondría problemas de congestión de tráfico en La Concha.

2000

→ El Consejo Asesor de Movilidad aprueba por gran mayoría el “Pacto Cívico de Movilidad” en el que se afirma: “daremos prioridad a los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público)”. (...) “Así mismo, se adoptarán medidas de fomento del uso de la bicicleta (...) destacando la gran apuesta que va a significar la creación de un carril-bici por La Concha”.

El Ayuntamiento encarga la redacción del Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana, cuya Red de Bidegorris incluye la conexión de La Concha, calificada como imprescindible para el desarrollo del plan.

25.

La conexión de La Concha de la red ciclista propuesta en el Plan de Potenciación de la Bicicleta (2000).

25

→ Una plataforma ciudadana propone soterrar el tráfico motorizado de La Concha con una estimación presupuestaria de 11 millones de euros. KALAPIE se opone a dicha propuesta por considerar que contribuiría a agravar aún más la congestión del tráfico en el centro urbano.

Se celebra una cumbre de técnicos y políticos para debatir sobre el anteproyecto del bidegorri y su repercusión en la ciudad.

El Consejo Asesor de Movilidad examina el anteproyecto del bidegorri de La Concha. El Real Automóvil Club Vasco Navarro, las asociaciones de vecinos, la Universidad, las empresas de transporte y la Coordinadora de Disminuidos Físicos, entre otros colectivos, se muestran favorables al mismo.

KALAPIE, como antesala de una multitudinaria marcha ciclista, presenta un manifiesto a favor del bidegorri de La Concha, con el apoyo de más de 35 personalidades de la ciudad procedentes de ámbitos como la arquitectura, los medios de comunicación, la cultura, la ciencia, el deporte y la Universidad.

Una encuesta del Diario Vasco que pregunta “¿Bidegorri en el paseo de La Concha?” arroja los siguientes resultados: Sí: 76.3%; No: 23.6%; Votos Totales: 609 El proyecto finalmente fue aprobado por el Ayuntamiento con el único respaldo del PSE-EE. El PP y EH apoyaron el bidegorri pero rechazaron la limitación de espacio para los vehículos motorizados.

2001

→ El Ayuntamiento adjudica las obras de construcción del bidegorri de La Concha por un importe de 716.753 euros, abriéndose en julio sin celebración oficial.

2002

La Concha

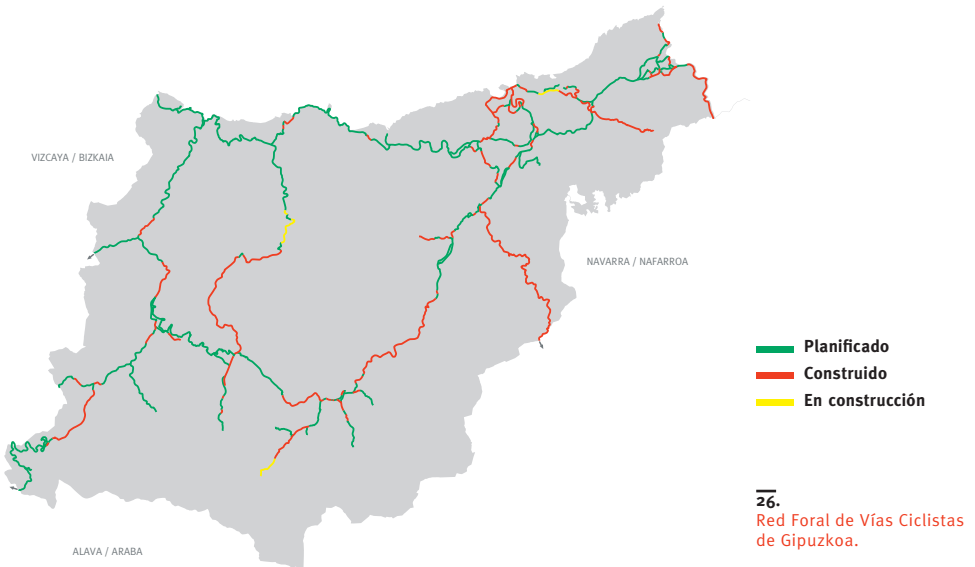
Arriba.
Cuatro carriles para el tráfico motorizado antes de la inauguración del bidegorri

Abajo:
Tres carriles para el tráfico motorizado y una vía ciclista bidireccional en 2002.



6. Pedaleando más allá de los límites municipales.

La conexión ciclista de La Concha no impidió otras numerosas actividades de Kalapie para extender el campo de posibilidades de la bicicleta, primero en el ámbito del conjunto de la ciudad y, posteriormente, a todo el territorio de Gipuzkoa. Para ello, en 1998 lanzó el proyecto LehendaBizi (“lo primero”, en Euskara aunque su traducción literal sería “lo primero es la vida”, o la bici, ya que ambas palabras se escriben igual), destinado a desarrollar en toda la provincia una red de vías ciclistas enlazando los diferentes núcleos urbanos, que pudiera servir de trampolín para una política integral de la bicicleta en Gipuzkoa.



El proyecto, que fue apoyado por otros 65 colectivos (organizaciones ciudadanas, ayuntamientos, agencias de desarrollo comarcal, entidades empresariales, etc.), recibió en 2000 el espaldarazo de las Juntas Generales de Gipuzkoa, las cuales encomendaron al Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral el desarrollo de la idea. El resultado fue la elaboración en 2002 de un Plan de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. La red prevista en el Plan recorría y conectaba los valles guipuzcoanos permitiendo los trayectos entre los núcleos principales de población, los polígonos industriales y los espacios naturales de relevancia.



27.
Logos de ConBici y ECF.

Quince años más tarde, la red de vías ciclistas de Gipuzkoa ya es también una realidad en crecimiento; dispone de un Plan aprobado por unanimidad en las Juntas Generales, con rango de ley, que recoge una programación económica para 8 años y compromete a los planes urbanísticos y territoriales. Actualmente un 40% de su longitud está construida, facilitando más de 3,3 millones de desplazamientos a lo largo del año.

Es oportuno constatar cómo las demandas ciclistas han sacado a flote otra demanda soterrada, la de caminar fuera de los núcleos urbanos o entre núcleos urbanos. Conforme se han ido construyendo tramos de la red foral de vías ciclistas, que suelen ser de trazado compartido con vías peatonales, se ha comprobado que tres cuartas partes de las personas que los utilizan lo hacen caminando, mostrando las posibilidades de una alianza entre modos activos de desplazamiento.

La bicicleta no sabe de fronteras administrativas. Más allá de Gipuzkoa, Kalapie, junto con otras asociaciones de ciclistas urbanas (Biziz Bizi de Bilbao y Gasteizko Bizikleteroak de Vitoria-Gasteiz), ha sido un acicate para incorporar la bicicleta a la agenda política. La comparecencia de estos grupos en el Parlamento Vasco contribuyó a la aprobación, en octubre de 2006, de una petición parlamentaria para que el Gobierno Vasco desarrollara una Estrategia Vasca de la Bicicleta como medio de transporte y elaborara un Plan Director de Vías Ciclistas de la Comunidad Autónoma. En 2013 otra reclamación semejante volvió a poner sobre la mesa la necesidad de que también la administración autonómica desarrolle una política integral de la bicicleta.

La ampliación de horizontes se aplicó también a la participación en redes del movimiento ciclista que desbordan los límites municipales. La propia dinámica de extender la bicicleta más allá de San Sebastián condujo a la creación de grupos locales de Kalapie en Oarsoaldea y Bidasoaldea; y ha generado una frecuente relación con organizaciones semejantes en Oñati (Txirrinka) y Arrasate (Lurrats).

Fuera del País Vasco, Kalapie participó en la creación, en 1992, de ConBici, organización que reúne a los grupos de defensa de la bicicleta españoles y portugueses. Y que a su vez se vincula con la Federación Europea de Ciclistas (ECF), con una intensa actividad de promoción de la movilidad ciclista. La red EuroVelo de itinerarios ciclistas a lo largo de todo el continente es una iniciativa de la ECF que también enlaza con Gipuzkoa a través de un itinerario que atraviesa la frontera francesa en el Bidasoa.

28.
Red EuroVelo de itinerarios
ciclistas en desarrollo.



7. Tejiendo redes o de cómo una mejora parcial se hace global.

Como se ha mencionado anteriormente, Kalapie tiene desde sus orígenes el propósito de tejer alianzas e impulsar proyectos comunes con otras organizaciones sociales. Para tener una idea de la amplitud que puede alcanzar ese tipo de alianzas basta recordar varias de las iniciativas realizadas en estos veinticinco años con otras organizaciones ciudadanas, además de las correspondientes a la mencionada campaña de La Concha.

→ Reforma del Paseo Nuevo

A mitad de los años noventa del siglo pasado, el Ayuntamiento acometió la reforma de este paseo proponiendo Kalapie, en colaboración con la Federación Coordinadora de disminuidos Físicos de Gipuzkoa, una serie de mejoras que afectaban a la accesibilidad y a la comodidad de todas las personas.

→ Conexión Donostia-Herrera-Rentería

A partir de la consecución de la vía ciclista de La Concha, Kalapie dedicó considerables esfuerzos a posibilitar la conexión ciclista con los barrios periféricos de la ciudad y los municipios limítrofes. En particular, destaca la campaña para enlazar Donostia con Herrera y Rentería, realizada en colaboración con asociaciones de todo tipo radicadas a lo largo de ese recorrido.

29.
Reclamación festiva de la conexión ciclista entre Donostia y Pasaia.

30.
La escala local en las mejoras ciclistas. Recuperación del espacio público y calmado del tráfico en el barrio de Egia.



29.



29.

→ **Participación en la Red por un tren social**

Plataforma de organizaciones que reclaman un modelo alternativo al que da prioridad a los ferrocarriles de alta velocidad. Entre las organizaciones que la conforman destacan, además de los grupos políticos, los sindicatos y las organizaciones ecologistas y de consumidores.

→ **Manifiesto sindical, en bici al trabajo**

Redactado y firmado en 2009 bajo el impulso de Kalapie por las organizaciones sindicales con mayor representación en Gipuzkoa: UGT, ELA, CCOO, LAB, ESK y STEE-EILAS.

→ **Proyectos en los barrios de Egia y Martutene**

En los últimos años, Kalapie ha dado impulso a reformas más complejas del espacio público. Ya no se trata únicamente de encontrar el modo de insertar una vía ciclista en un barrio, sino de pensar el modo en que la bicicleta puede ayudar a recuperar el espacio público y calmar el tráfico (Egia) o para reconstruir el vínculo entre la urbanización y la naturaleza (el río Urumea en Martutene). El resultado son propuestas conjuntas con las asociaciones vecinales que enriquecen la visión sectorial de Kalapie.



El anterior puñado de iniciativas ejemplifica un fenómeno frecuente entre los movimientos sociales sectoriales o especializados: tratando un aspecto parcial de la realidad surgen muchas veces raíces profundas que fuerzan a adoptar una mirada más amplia; una mirada sin la cual se desvirtúan las reclamaciones iniciales.

Así, un problema de diseño de un paseo para posibilitar el paso cómodo y seguro de las bicicletas deviene en reflexión sobre el derecho a la ciudad de las personas con diversidad funcional y, derivadamente, en un reconocimiento de otros sujetos para los que la reclamación ciclista no es fundamental.

Igualmente, la reclamación de una conexión ciclista cómoda y segura entre áreas urbanas se convierte en una oportunidad de reflexionar sobre el modo de articular aglomeraciones urbanas, evitando las paradójicas barreras creadas por las propias infraestructuras de comunicación y transporte; una oportunidad a la que se suman organizaciones vecinales y de todo tipo que la hacen suya, cambiando también la percepción de su propio lugar en la aglomeración urbana.

Los ejemplos de la actividad desarrollada con las organizaciones sindicales, tanto en la reclamación de un tren adaptado a las necesidades sociales, como en la reclamación de un nuevo modelo de movilidad en los desplazamientos al puesto de trabajo, muestran también la exigencia de la escala micro y la escala macro en las políticas de la bicicleta.

Por último, el caso de Egia, con una propuesta que, desde la bicicleta, conduce al calmado del tráfico y la mejora del espacio público, o el de Martutene, que abre el debate sobre la relación entre la ciudad y el río Urumea, son también buenos ejemplos de ese mecanismo que hace pasar de lo particular a lo global y viceversa.

8. Moviéndose con la ciudadanía el activismo puede ser divertido.

Una característica reseñable de la mayor parte de las asociaciones de defensa de la bicicleta es que suelen combinar la parte “aburrida” de las cuestiones organizativas e institucionales con la parte lúdica de las excursiones o el uso de la bicicleta. Es quizás ése uno de los motivos por los cuales un movimiento ciudadano puede durar tanto tiempo: la diversión no está reñida con la tenacidad ni con el rigor a la hora de reclamar y divulgar.

La gama de actividades recorre todos los aspectos que caracterizan a la bicicleta, desde las excursiones y marchas, hasta los talleres para aprender a circular o a reparar el vehículo, pasando por los mercadillos de bicicletas de segunda mano (Bizitruk), las charlas en centros educativos y las campañas relacionadas con las infraestructuras ciclistas o la prevención de robos.



32.



31.

En ese sentido, una de las herramientas clave en la recuperación de la bicicleta en la ciudad y en la relación entre la ciudadanía, Kalapie y el Ayuntamiento ha sido el Observatorio de la Bicicleta, novedoso esfuerzo de convergencia entre una entidad ciudadana y una administración, con el objetivo, precisamente, de servir de puente entre la opinión pública y las decisiones técnicas y políticas. Fue ideado en el Plan de Potenciación de la Bicicleta de 2000 y puesto en marcha en 2005. Elabora un informe anual sobre el estado de las infraestructuras y el uso de la bicicleta y, sobre todo, sirve para recoger y transmitir los comentarios y quejas de la ciudadanía en relación a la movilidad ciclista.

31.
Imágenes del acceso y el interior de un mercadillo de bicicletas de segunda mano (Bizitruk).

32.
El Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián, el puente ciclista ciudadanía-administración.

33.
Abriendo la asociación a la ciudadanía. El local de Kalapie a pie de calle.

34.
Publicación de Kalapie para divulgar rutas de cicloturismo en gipuzkoa.

Como ocurre con cualquier otra organización social, Kalapie se sirve de todos los medios de comunicación a su alcance, tanto propios como ajenos. Las entrevistas y la publicación de notas de prensa es el modo habitual de relacionarse con los periódicos, radios y televisiones. A esos canales se añade una amplia gama de ediciones propias de carteles, boletines, vídeos y materiales para las redes sociales e Internet, sin olvidar que la asociación ha ganado visibilidad desde la inauguración de un local a pie de calle, en el barrio de Gros, en 2013.

Afortunadamente, las semillas plantadas por Kalapie en estos veinticinco años han germinado al lado de otras iniciativas ciudadanas e institucionales de promoción de la bicicleta que la asociación ha venido apoyando, como la masa crítica, las actividades vinculadas a la moda y otros actos cívicos en los que la bicicleta tiene protagonismo.

Cabe recordar, por último, que Kalapie propuso y ha ayudado a la realización de las Ciclovías organizadas en los últimos años dentro del Festival de la Cultura denominado Olatu Talka, en las que se cortan determinadas vías al tráfico motorizado para el disfrute de las personas que caminan, pedalean o patinan; una actividad que permite percibir la ciudad de un modo más amable y divertido y comprobar que otras formas de desplazamiento son posibles.



33.



34.



35

38.

35.
Folleto repartido por kalapie en las bicicletas con recomendaciones para evitar robos.

36.
Proponiendo nuevas sensaciones y formas de utilizar la bicicleta.

37.
Talleres de aprendizaje de la mecánica básica de la bicicleta.

38.
Imagen de la Ciclovía 2014.



36.



35.



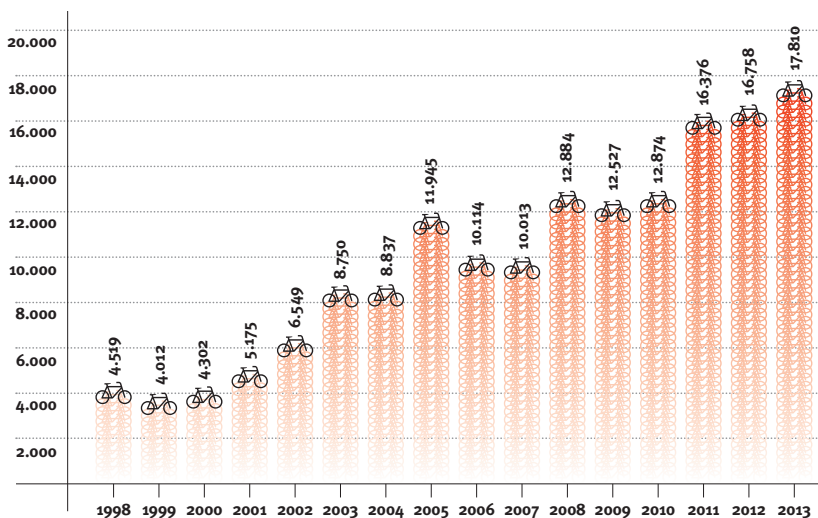
37.

9. La normalización de la bicicleta, el mejor reconocimiento a la labor realizada.

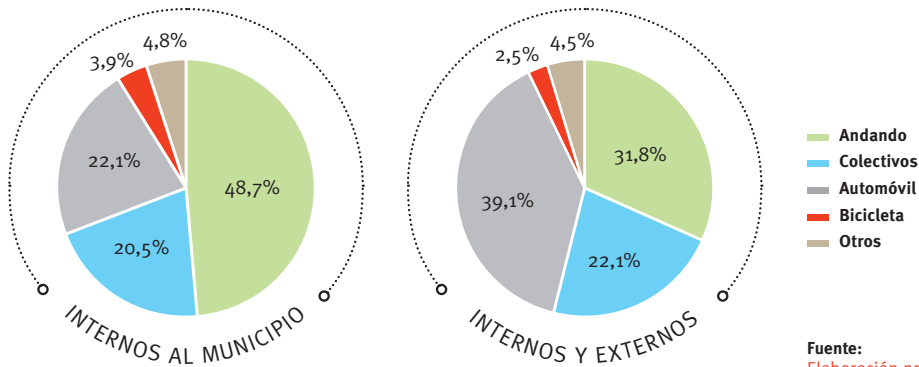
Aquellas personas aguafiestas, hippies o marcianas, como fueron calificadas por algunos sectores, que querían y creían que la bicicleta era posible en Donostia-San Sebastián, fueron reconocidas finalmente por el propio Ayuntamiento, que entregó a Kalapie en 2008 la medalla al mérito ciudadano. Pero el mayor reconocimiento que puede tener una asociación como Kalapie es el que se deriva de mirar la ciudad ahora y recordar cómo era antes; el reconocimiento de que la bicicleta es un modo de desplazamiento normalizado.

Así lo confirman las encuestas de opinión y la evolución de las cifras de uso de la bicicleta a lo largo de este siglo, durante el cual se ha multiplicado por cuatro el número de desplazamientos ciclistas contabilizados en los aforos del Ayuntamiento. Todo ello en un proceso en el que han salido fortalecidos los medios de transporte más sostenibles, con predominio en la ciudad de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte colectivo.

— EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CICLISTAS POR DÍA EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN.



— DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES ENTRE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (2011).



Fuente:
Elaboración propia a partir de los datos del "Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2011" del Gobierno Vasco.

Es importante también saber si la bicicleta se ha extendido a toda la población o solo a determinados grupos. En ese sentido, una de las pruebas de la normalización es la creciente presencia femenina; según los conteos municipales, el 43% del tráfico ciclista está formado por mujeres, lo que indica que, efectivamente, el espacio de circulación de las bicicletas está siendo cada vez más incluyente.

Otro buen indicador de normalidad es la relativamente alta representación que existe de las personas menores de 20 años entre las que pedalean habitualmente en la ciudad, aunque el grupo que aporta más desplazamientos ciclistas sea el de las personas entre 20 y 40 años.

Sin embargo, para que se haya podido generar ese cambio en el uso de los medios de transporte, se ha tenido también que producir una transformación simultánea del paisaje urbano, de las características del espacio público. El dominio absoluto de las calles que ejercía el automóvil cuando Kalapie nació se ha ido atemperando con las intervenciones de recuperación de espacio peatonal y creación de vías ciclistas.



39.



40.



39.

Imágenes del antes
y después del
eje semipeatonal.

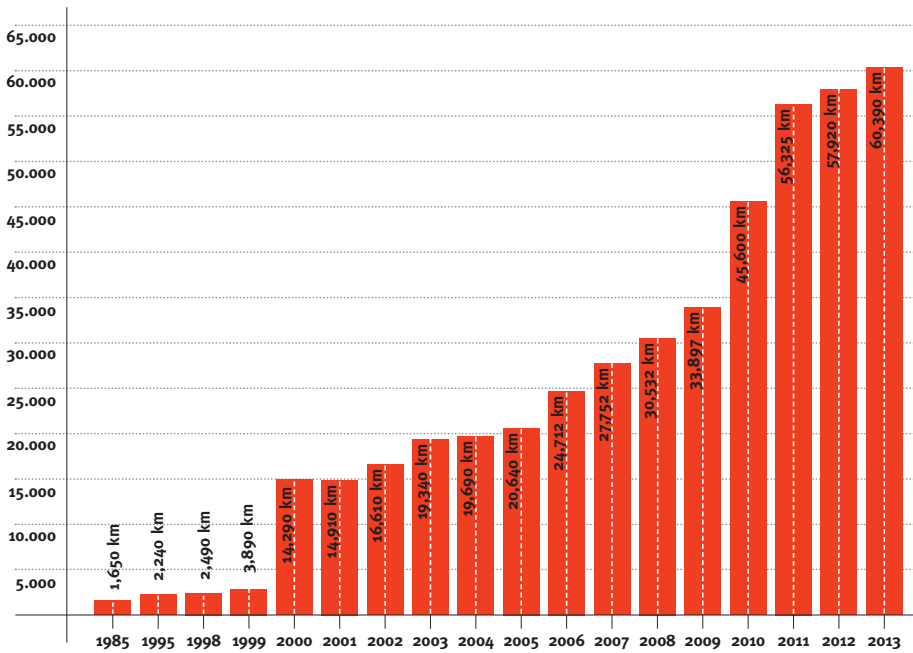
40.

Imágenes del antes y
después del Boulevard.

El éxito de la bicicleta tiene, en el caso de Donostia-San Sebastián, una estrecha relación con la configuración de una red de vías ciclistas y una red de aparcabicis. Las opciones para circular en bicicleta fuera de la calzada han contribuido a que muchas personas se animen a probar este medio de transporte.

Como ha ocurrido en otros lugares, la demanda latente de uso de la bicicleta se ha manifestado realmente al compás de la evolución, a lo largo de este siglo, de la red de bidegorris o vías ciclistas que se refleja en la siguiente gráfica.

— EVOLUCIÓN DE LA RED CICLISTA.

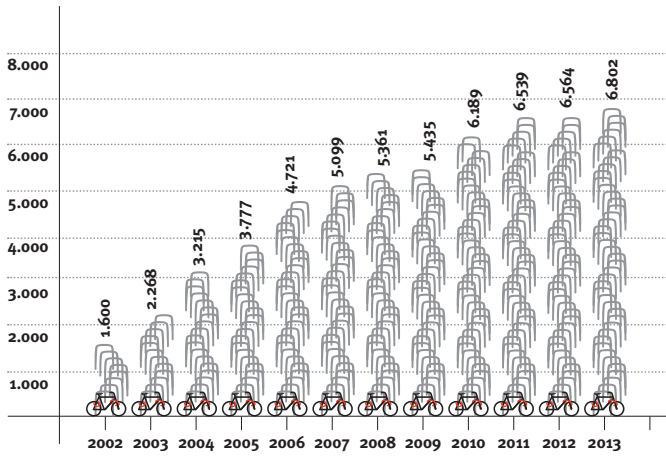


Otra faceta del mismo impulso es el crecimiento de la red de aparcabicis. Los miles de bicicletas aparcadas en las calles de Donostia-San Sebastián y que, en buena parte, permanecen en ellas por la noche, son un reflejo en el paisaje urbano de los nuevos hábitos de la movilidad.

Pero el paisaje que más se ha modificado es el que tiene que ver con la cultura, con la mentalidad; en los veinticinco años de Kalapie se ha invertido la percepción de la bicicleta, de una práctica rara o sospechosa se ha pasado a una manera normal de desplazarse, sin importar la clase social, el motivo del desplazamiento, la edad o el sexo.

Que la bicicleta sea vehículo oficial de la celebración Donostia-San Sebastián Capital Europea de la Cultura 2016 es un síntoma del camino recorrido, pues la distinción supone a la vez promocionar la bici y avalar la imagen de responsabilidad ambiental del evento.

— EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS EN LAS CALLES DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN.



10. Veinticinco años no son nada, lo que queda por hacer y cambiar.

Por consiguiente, echando la vista atrás se puede decir que algunos de los objetivos de la fundación de Kalapie se han cumplido, pero también que otros quedan tan lejos como antes. En particular, el cambio profundo del modelo de movilidad, pues en estos veinticinco años de impulso y final normalización de la bicicleta se ha producido simultáneamente un incremento de la dependencia respecto al motor y al automóvil.

Es cierto que se ha vivido un cambio en el paisaje de la ciudad y de otras poblaciones de Gipuzkoa, como lo atestiguan las encuestas de movilidad en las que la bicicleta empieza a tener una cifra respetable de los viajes diarios. Pero también lo es que las cifras de la bicicleta están todavía muy alejadas de las que existen en otros países europeos.

Las infraestructuras tampoco están finalizadas y hay que seguir perfeccionando las existentes, por ejemplo, para evitar los conflictos con los peatones. O para facilitar la convivencia con los vehículos motorizados allí donde no existe segregación entre ciclistas y motorizados.

Las facilidades para combinar la bicicleta y los transportes colectivos, que permitirían ampliar las posibilidades de desplazamiento ciclista, además de potenciar el transporte público, tienen todavía muchas mejoras por delante.

Otra tarea pendiente es la de rebajar la estacionalidad, es decir, la excesiva reducción del uso de la bicicleta en periodos fríos, ventosos o lluviosos. Como demuestran países del centro y norte de Europa, la bicicleta puede también utilizarse, con el equipamiento adecuado, en días de “mal tiempo”.

Dado que buena parte de los obstáculos que todavía tiene la bicicleta están relacionados con la mentalidad y la educación, el gran esfuerzo del futuro tiene que ver con el cambio cultural en la movilidad; ampliar el espacio de la bicicleta requerirá, en los próximos años, una constante atención a promocionar una nueva cultura de la movilidad en la que se inserte la ciclista como pieza fundamental.

La bicicleta, en cualquier caso, requiere un esfuerzo constante. Cada año nuevas oleadas de niños, niñas y jóvenes tienen que incorporarse a la circulación ciclista, aprendiendo a pedalear no solo en los bidegorris sino compartiendo el espacio con otros vehículos allí donde no es posible que lleguen estas vías. Quedan también muchas personas mayores, de las generaciones perdidas durante la fase más acusada de la automovilización, que desean incorporarse también a la bicicleta, aunque no han adquirido todavía las habilidades ciclistas adecuadas.

En definitiva, Kalapie tendrá que seguir pedaleando para contribuir a la recuperación de la ciudad para sus habitantes, a expandir las opciones de movilidad ciclista, a rebajar los prejuicios todavía existentes con respecto a la bicicleta. Cumplir veinticinco años da confianza, al tiempo que plantea nuevos retos y responsabilidades.



Agradecimientos:

A todas las personas que forman Kalapie y a las que no siendo socias han participado en la elaboración de este documento.

Este documento se complementa con un videograma disponible en la web: www.kalpie.org



Asociación de Ciclistas Urbanos
Hiriko Txirrindularien Elkartea
1989-2014

Iparraquirre 8, 20001 Donostia - San Sebastián
Teléfono: 943 451 511 Móvil: 629 271 481
kalapie@gmail.com www.kalapie.org

