

Nos últimos 20 anos estamos a asistir a unha explosión da demanda de transporte desmesurada que esta a convertelo nunha das principais causas da crise ecolóxica global actual e nun dos problemas fundamentais da nosa sociedade. As consecuencias están á vista: efecto invernadoiro, contaminación acústica, atmosférica e do chan, depauperización da calidade de vida nas cidades, incremento da accidentalidade.... Cómpre dar un xiro radical na forma de entender o transporte, aplicando criterios ecolóxicos e de sustentabilidade na súa xestión. Neste campo, a bicicleta ten demostrado a súa utilidade polo que é preciso recuperar o seu papel central na mobilidade das persoas.



### Introducción

O desenvolvemento urbanístico difuso e espallado que caracteriza as nosas cidades está a significar un incremento moi importante na cantidade e distancia dos desprazamentos necesarios para atender as necesidades laborais, sanitarias, de ocio e de estudo das persoas. O alto prezo da vivenda dentro das cidades obriga a grandes grupos de poboación a vivir fora do espazo urbano onde realiza a súa vida cotián. Así mesmo, as dinámicas laborais están a xerar unha importante mobilidade forzada de persoas entre as poboacións da nosa xeografía que centralizan a actividade económica. Este feito é particularmente importante na costa atlántica galega onde as dúas grandes áreas urbanizadas como son o Golfo Ártabro (A Coruña – Ferrol) e Rías Baixas (Pontevedra - Vigo) concentran unha grande porcentaxe da poboación galega.<sup>1</sup>

Un exemplo claro deste dous elementos é a cidade de Compostela e a súa área de influencia. Os municipios veciños teñen medrado moito nos últimos 15 anos (municipios como Ames incrementaron a súa poboación nun 80%) tanto polo asentamento de habitantes no núcleo principal de poboación como nas urbanizacións de vivendas unifamiliares ou adosadas no seu entorno rural, mentres que o censo da poboación da capital permanece practicamente estancada. Santiago de Compostela concentra o 90 % da actividade económica da comarca pero só o 60 %

da poboación segundo datos recollidos no Plano Estratéxico da Cidade. Así mesmo, o 70 % dos veciños e veciñas dos municipios limítrofes teñen o seu traballo en Compostela.

Estes factores, xunto con outros de tipo socioeconómico e político, entre eles a hexemonía do automóbil como ferramenta de transporte e obxecto de consumo, son os que explican os crecentes problemas de tráfico e colapsos circulatorios que estamos a presenciar no entorno das nosas cidades, e porqué o transporte motorizado é un dos factores principais de degradación ambiental e un dos maiores contribuíntes as emisións de CO<sub>2</sub> que provocan o efecto invernadoiro.

## O transporte intermodal

Hoxe en día, un dos conceptos máis repetidos no eido do transporte é “intermodalidade”, e dicir, a posibilidade de empregar distintos medios de transporte para completar un traxecto. A UE, no seu Libro Branco sobre transporte indica que *“No ámbito do transporte de pasaxeiros, pódense realizar melloras considerábeis para facilitar as condicións de viaxe e as transferencias modais, que seguen sendo un auténtico quebradeiro de cabeza. Séguese a disuadir ao viaxeiro de empregar varios modos de transporte para unha mesma viaxe.*

2

Particularmente, este concepto estase a empregar para definir distintas combinacións de transporte público, automóbil e avión mediante a creación de “estacións de transferencia” de pasaxeiros e mercadorías entre un modo e outro, a construción de aparcadoiros nos entornos das estacións para facilitar esta intermodalidade, etc. – *“Débese fomentar a instauración de sistemas de billete único (que garantan a transparencia das tarifas) entre compañías ferroviarias, ou entre modos de transporte (avión-autocar-trasbordador-transporte público-aparcamentos) para facilitar o paso dunha rede ou dun modo de transporte a outro. Algunhas compañías ferroviarias ofrecen xa, como nos Países Baixos, un servizo integrado “tren+táxi” co mesmo billete.”-*

3

Este tipo de medidas baséanse na premisa de que a combinación optimizada dos distintos modos de transporte “oficiais” (lease automóbil, tren e avión) permitirá diminuír dun xeito importante o transporte rodado das estradas, particularmente o uso de automóviles. Agora ben, dende un punto de vista ecolóxico non abonda con este transvase entre automóbil e transporte colectivo. Hai que incluír os modos de transporte non contaminantes nun lugar prioritario dentro do esquema da intermodalidade, apoiando con medidas fundamentalmente urbanísticas o seu emprego. Velaí o lugar de debe ocupar a gran esquecida nos novos planos de mobilidade: a bicicleta

A bicicleta: “mitoloxía” e realidade:

# A bicicleta como modo de transporte urbano e interurbano

A bicicleta foi o principal transporte privado na primeira metade do século pasado, sendo a Comarca de Ferrolterra, Vigo ou Monforte de Lemos claros exemplos do seu uso mesmo até os anos 70. A irrupción do automóbil rematou por afastala a ámbitos lúdicos e deportivos. Dende entón, as tímidas iniciativas de promoción da bicicleta sempre toparon coas mesmas argumentacións contrarias, a maior parte delas baseadas en "mitos" facilmente rebatibles e outras, aínda que verdade até certo punto, atópanse moi sobrealoradas por quen non emprega a bicicleta.

Segundo un pouco a clasificación destes factores realizada por Julián Blanco <sup>4</sup>, podemos sinalar como principais áreas atribuídas á bicicleta as seguintes:

**Distancia, pendentes e leritude** - Un das máximas abstraccións ao uso da bicicleta é o esforzo físico e o tempo do traxecto que implica. Polo contrario, diversos estudos talan demostrado que en comparativas de traxectos porta a porta entre os distintos modos de transporte, a bicicleta é a máis rápida para traxectos de menos de 5 km. <sup>4</sup>

En materia das condicións de traxecto, ademais de ser de gran comodidade para quem desfruta o tránsito.

**Factores ambientais urbanos** - É evidente que as condicións ambientais urbanas afectan de maneira decisiva ao uso da bicicleta para empregar un momento diario. Algunhas veces, unha das áreas máis vulnerables da bicicleta. No caso do clima primario para a seguridade do usuario, o tráfico urbano e a contaminación atmosférica son factores que condicionan o uso da bicicleta. Ademais, a contaminación acústica e a contaminación lumínica son factores que condicionan o uso da bicicleta. Ademais, a contaminación acústica e a contaminación lumínica son factores que condicionan o uso da bicicleta.

**Pouca capacidade de transporte** - Cando se utiliza un vehículo, como a bicicleta, para transportar un único usuario, non se aproveita a capacidade máxima do mesmo. Ademais, a capacidade de transporte da bicicleta é limitada, o que condiciona o seu uso para transportar cargas pesadas.

**Falta de seguridade** - Non é raro que a percepción de inseguridade que se vive ao utilizar a bicicleta para transportar cargas pesadas condiciona o seu uso. Ademais, a falta de seguridade que se vive ao utilizar a bicicleta para transportar cargas pesadas condiciona o seu uso.

**Algunhas veces, tamén hai argumentos de custo para que a bicicleta como modo de transporte urbano e interurbano non se use de maneira masiva.**

**Beneficios ambientais** - Menos contaminación atmosférica, de ruído e visual. É un modo de transporte máis silencioso.

**Beneficios sociais** - Facilita e dinamiza o comercio, especialmente en zonas urbanas con alta densidade de edificios. Ademais, a promoción de actividades deportivas e recreativas contribúe ao benestar social e á saúde pública. Ademais, a promoción de actividades deportivas e recreativas contribúe ao benestar social e á saúde pública.

**Beneficios económicos** - O uso da bicicleta para transportar cargas pesadas contribúe ao desenvolvemento económico das zonas urbanas e interurbanas.

**Beneficios sociais** - É un modo de transporte máis silencioso, o que contribúe ao benestar social e á saúde pública. Ademais, a promoción de actividades deportivas e recreativas contribúe ao benestar social e á saúde pública.

Resumo executivo: Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano.

Resumo executivo: Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano.

Resumo executivo

Resumo executivo: Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano. Pesquisa e desenvolvimento em transporte urbano e interurbano.

Resumo executivo

Resumo executivo

Resumo executivo

Resumo executivo

Resumo executivo

Resumo executivo

Resumo executivo

Resumo executivo

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

-----

-----

-----

-----