

# **Presentación**

## **"Propuestas para una Zaragoza ciclable"**

**Organiza:** Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible en Zaragoza

# Índice

---

1. PROLOGO
2. Introducción

Extracto de un texto de José Santamarta Flórez, Director de World Watch

- El Automóvil devora la Ciudad y el Planeta.
- Planteamiento Urbanístico y Territorial.
- Alternativas al Transporte.
- El Problema de la Accesibilidad
- Tarifas Políticas.

Gráficas.

Reflexiones del Colectivo de Ciclistas Urbanos sobre Zaragoza y su Movilidad.

3. Propuestas De Los Colectivos Ciclistas De Zaragoza.

- Propuestas sobre Movilidad para una ciudad más habitable.
- Medidas concretas para desarrollar el uso de la bicicleta en Zaragoza.
- Actuaciones inmediatas propuestas por el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible en Zaragoza.

4. Actuaciones Políticas en Zaragoza para el Desarrollo de la Movilidad en Bicicleta: La Promesa Incumplida.

5. Anexos:

- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). Propuesta Del Ministerio De Fomento. Extracto de los artículos relacionados con la Promoción de modos de Transporte No Motorizados (Bicicleta).
- Beneficios: ¿Por Qué La Bicicleta?.
- Consejos Para Circular En Bicicleta Por La Ciudad.
- Red Urbana Recomendable.

## PRÓLOGO

---

La presentación del documento “Propuestas por una Zaragoza Ciclable” es el inicio de una ambiciosa campaña de recogida de adhesiones y propuestas para el fomento de este medio de transporte en nuestra ciudad.

**El Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible pretende establecer, hoy, las bases de la discusión pública y política acerca de la integración de la bicicleta como verdadera alternativa a la movilidad urbana actual. Una discusión a la altura de las ya iniciadas en este foro, y en la sociedad, respecto a temas tan importantes como la reestructuración de los autobuses públicos urbanos o el tranvía-metro ligero.**

Consideramos urgente que los agentes sociales, vecinales y políticos de Zaragoza integren a la bicicleta en la discusión global de la movilidad, y que en breve se pase de las promesas a los hechos.

**Es importante recordar que estas “Propuestas por una Zaragoza Ciclable” son fruto del debate y acuerdo de distintas organizaciones sociales, sindicales y vecinales, y por ello, abarcan mucho más que las reflexiones propias del colectivo de ciclistas urbanos. NO se trata, por tanto, de contentar a estos últimos, si no de posibilitar el acceso a este medio de transporte a toda la población.**

En los próximos meses se solicitará a las distintas Asociaciones de Vecinos de Zaragoza que se adhieran a nuestras propuestas, de forma particular, y que realicen sus propias proposiciones de calles ciclables en sus propios barrios.

## INTRODUCCIÓN

---

### EL AUTOMÓVIL DEVORA LA CIUDAD Y EL PLANETA

---

El automóvil destruye el ozono de la estratosfera, donde es más necesario, pero aquí abajo, en la troposfera, donde no lo necesitamos, el automóvil produce grandes cantidades de ozono troposférico al reaccionar los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos en presencia de la luz solar, dañando la salud de las personas, los cultivos, los árboles, y contribuye además con un 8% al efecto invernadero.

El parque de vehículos en España hoy llega a los 24 millones (*en Zaragoza 300.000*), de los que 18 millones son turismos, cifra seis veces superior a la suma de los coches de India y China, países cuya población supera los 2.400 millones de personas. El modelo norteamericano, con 190 millones de vehículos para 275 millones de personas, no es viable, pues de extenderse al resto del mundo el parque automovilístico debería ser hoy de 4.000 millones, siete veces más que los 560 millones de vehículos que ahora circulan por las carreteras de todo el mundo. El modelo no es viable.

El parque automovilístico en la Comunidad Europea pasará de 115 millones en 1987 a 167 millones de vehículos en el año 2010 (de 381 a 503 automóviles por cada 1.000 habitantes).

Diariamente nuestros pulmones filtran 15 kilos de aire y si vivimos en una gran ciudad ese aire contendrá contaminantes emitidos por los automóviles, como el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno, el dióxido de azufre, partículas, plomo y dicloro, hidrocarburos, formaldehído, y contaminantes secundarios como el ozono y los peroxiacetilnitratos, algunos de ellos cancerígenos, y casi todos perjudiciales para la salud humana. El monóxido de carbono se combina 210 veces más rápidamente con la hemoglobina de la sangre que el oxígeno, formando la arboxihemoglobina, que impide la oxigenación de los tejidos.

El ruido empieza a ser molesto a partir de los 55 decibelios. España es el segundo país del mundo industrializado, sólo superado por Japón, en niveles de ruido, y el primero entre los países de la Unión Europea: el 74% de la población está expuesta a niveles de ruido superiores a 55 decibelios.

Las vibraciones son movimientos de baja frecuencia con consecuencias comparables a las del ruido, y que provocan daños en edificios, calles e infraestructuras subterráneas.

En España anualmente más de 7.000 personas mueren a causa de los accidentes de tráfico (4.129 personas en el año 2001, según las estadísticas oficiales que sólo contabilizan los muertos en las primeras 24 horas), muchos de ellos peatones (unos mil al año) o ciclistas (unos 150). Ningún grupo terrorista en el mundo, ni siquiera el ataque terrorista del 11 de septiembre, causan tantas muertes como el automóvil. Cerca de medio millón de personas mueren anualmente en el mundo a causa del automóvil.

## PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y TERRITORIAL

---

La ciudad difusa es mucho menos ecológica que la ciudad compacta. El planeamiento urbanístico y territorial debe ir encaminado a promover proximidad, la ciudad densa y multifuncional con mezcla de actividades (residencial, oficinas, comercios, equipamientos y guarderías), accesibles con transporte público y con los equipamientos adecuados. Una de las prioridades es frenar la terciarización de los centros de las ciudades y de ciertos corredores, y la desclasificación de suelos aptos para urbanizar que procedan de suelos no urbanizables protegidos.

Mientras se construyen nuevas y caras líneas de metro, se abandona y se deteriora el servicio de autobuses urbanos, a causa de la invasión de los carriles-bus, o la ausencia de éstos.

Frente a este modelo insostenible que origina más problemas de los que soluciona queremos promover otras alternativas, encaminadas a la sostenibilidad ambiental y a la equidad social, y a reducir la movilidad motorizada, a fomentar el transporte público y el transporte no motorizado, pacificar el tráfico, modernizar el ferrocarril tradicional, e implantar nuevas líneas de tranvías.

Actualmente las calzadas suelen acaparar la mayor parte de la superficie viaria, y tienen prioridad absoluta en el diseño de los cruces, los tiempos de espera en los semáforos y el diseño del mobiliario urbano. Eso coloca en una situación de indefensión a las personas que van a pie y en bicicleta, que se ven obligadas a moverse de forma discontinua, con interrupciones y amenazas constantes, en un ambiente de ruido y contaminación atmosférica.

El automóvil no sólo devora la ciudad: destruye la vida propia y diferenciada de cada barrio. La pacificación del tráfico, junto a la planificación urbana en materias como la oferta de mercados municipales, la defensa de los pequeños comercios frente a las grandes superficies, los servicios municipales, centros cívicos, guarderías o escuelas, deben proponerse abrir nuevos espacios donde la vida propia de cada barrio pueda rebrotar de nuevo.

## ALTERNATIVAS AL TRANSPORTE

---

Una política decidida, clara y bien estructurada, para reducir la necesidad de desplazarse, que no su posibilidad, y para orientar la demanda hacia los modos más eficientes de transporte, significaría una sensible reducción del consumo de energía, de la contaminación atmosférica y del ruido, menor ocupación de espacio, reducción del tiempo empleado en desplazarse, menor número de accidentes, inversiones más reducidas en la infraestructura viaria y una mejora general de la habitabilidad de las ciudades.

Disminuir las necesidades de transporte, tanto en el número de desplazamientos como en la longitud de éstos, debería ser el norte que presida la política en el sector, lo que indudablemente no es fácil, dada la segregación espacial y social de las áreas metropolitanas, la inercia en los hábitos de vida, y sobre todo los intereses de las multinacionales del automóvil y de las empresas constructoras de infraestructura.

Una política alternativa debería recuperar la ciudad, favorecer la proximidad entre el lugar de residencia y el trabajo, no permitir abrir ni un sólo hipermercado más, revitalizar el pequeño comercio de barrio próximo a nuestras viviendas y generador de miles de empleos, frenar la terciarización del centro de las ciudades, mezclar las actividades en lugar de segregadas en el espacio y poner coto a la tiranía del automóvil, recuperando calles, bulevares y plazas para caminantes, ciclistas y niños.

La zonificación hoy carece de sentido, pues la mayoría de las industrias y servicios apenas presentan problemas ambientales. Una ciudad con alta densidad, con viviendas, oficinas, comercios, guarderías, escuelas, hospitales y zonas verdes mezcladas, y drásticas restricciones del empleo del automóvil, es la mejor y única alternativa a los problemas actuales.



## **EL PROBLEMA DE LA ACCESIBILIDAD**

---

El incremento de la accesibilidad del vehículo privado al centro de las ciudades, es una de las causas de la segregación espacial, y más que dar respuestas a una demanda existente con anterioridad, la crean, permitiendo que las viviendas estén cada vez más alejadas del lugar de trabajo, de los centros comerciales, de enseñanza y de los servicios en general. Una política distinta al callejón sin salida de la práctica actual debería aumentar sólo en lo imprescindible la oferta de nuevos medios de transporte, y dentro de éstos, beneficiar a los menos dañinos.

Bajo este punto de vista la prioridad, en orden decreciente, sería la siguiente: el peatón, la bicicleta, el transporte público urbano menos contaminante (tranvía, trolebús), el ferrocarril, el autobús, y en último lugar el automóvil privado y el camión para el transporte de mercancías. Lo contrario de lo que ahora se hace.

El establecimiento de amplias áreas peatonales, sin aparcamientos subterráneos en sus proximidades, los carriles-bicicleta, un diseño urbano que favorezca a los no motorizados (peatones y ciclistas) y la mejora de la accesibilidad a los puntos de toma del transporte público, deben ir acompañadas de estrategias encaminadas a evitar las horas punta, causa principal del sobredimensionamiento de la infraestructura viaria, y su consecuente subutilización en horas valle, estableciendo la jornada continua (menos desplazamientos) y escalonando las horas de entrada y salida de centros laborales, escolares y comerciales, así como las vacaciones. Una economía ecológica, más local y menos orientada hacia mercados internacionales, reduce el flujo de mercancías y el absurdo de bienes producidos en un lugar para ser vendidos en otro país, mientras se importa un producto idéntico de un tercer país, únicamente porque los salarios son inferiores y los bajos costes de transporte no encarecen el producto.

## TARIFAS POLÍTICAS

---

El transporte por carretera no paga su coste real. El Estado, los gobiernos regionales y los municipios han hecho inversiones públicas para construir carreteras, autovías, vías de circunvalación y calles al servicio del automóvil. Por otro lado ni los fabricantes de vehículos ni los usuarios pagan directamente las "externalidades" que todos sufrimos, como la contaminación, el ruido, los accidentes de tráfico, las lluvias ácidas, el cambio climático o los residuos generados por los coches al final de su vida útil. Tales factores deben ser tomados en consideración cuando se habla del déficit de los ferrocarriles, metro, y transporte público en general.

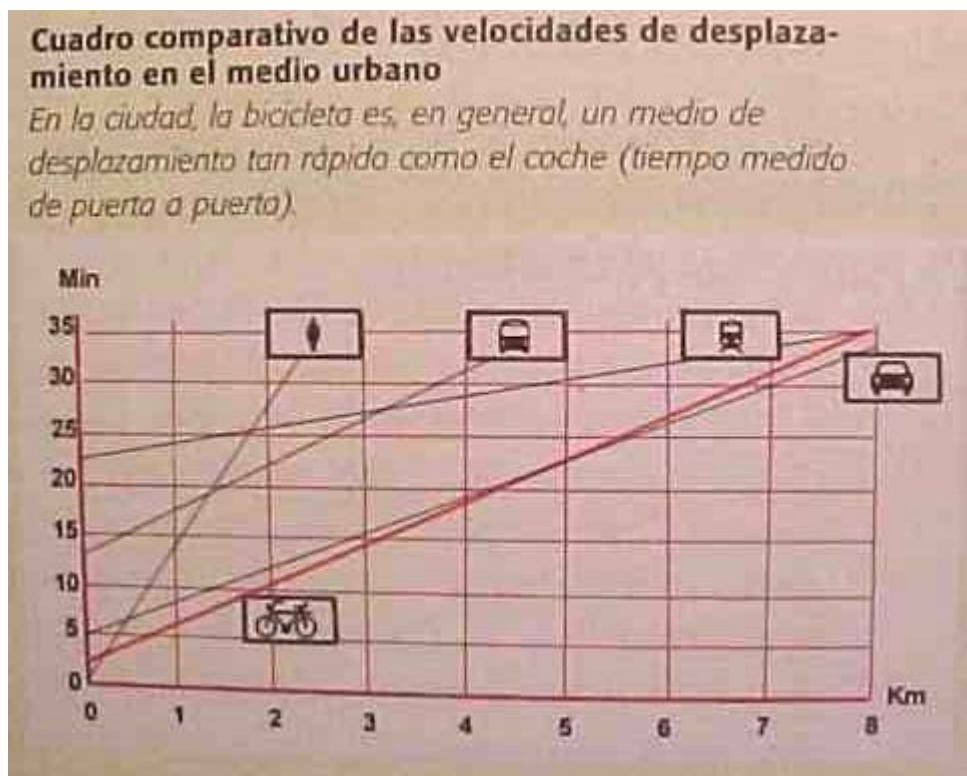
En el caso de las grandes ciudades, en vez de construir nuevas y carísimas líneas de metro, se deberían construir líneas de tranvías, más eficientes, al no requerir servicios auxiliares (escaleras mecánicas, iluminación de túneles), más baratos (la infraestructura cuesta menos de la mitad que la del metro) y agradables y cómodos. El tranvía no contamina y es sin lugar a dudas el transporte público ideal, como han comprendido los gobiernos municipales de numerosas ciudades.

A sus ventajas se une la de quitarle un poco de espacio al coche, que fue la única razón para su desaparición en los años en que el automóvil era visto como la quintaesencia de la libertad y de la movilidad. Una adecuada jerarquización de los medios de transporte público (taxis, microbuses, autobuses, tranvías, trolebuses, tranvía rápido o pre-metro, metro, ferrocarril, intercambiadores de transporte), complementada con los modos no motorizados, como el caminar y la bicicleta, y las nuevas tecnologías (fax, correo electrónico, Internet, teléfonos móviles, entre otras) permitiría reducir considerablemente el uso del automóvil.

*Extracto de un texto de José Santamarta Flórez , director de World Watch.*

## GRÁFICAS

	Coche	Coche con catalizador	Autobús	Bicicleta	Avión	Tren
Consumo de Energía Primaria	100	100	30	0	405	34
CO2	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3



## REFLEXIONES DEL COLECTIVO DE CICLISTAS URBANOS SOBRE ZARAGOZA Y SU MOVILIDAD

---

El trabajo de los colectivos ciclistas de Zaragoza pretender ser más completo que el de proponer medidas concretas para fomentar el uso de la bicicleta. Nuestro trabajo se amplía hacia la consecución de una ciudad cada vez más habitable. Y esto pasa inexcusablemente por una exigencia: **la reducción del espacio dedicado al automóvil privado en la ciudad.**

Zaragoza es una ciudad muy densa y con un importante déficit de superficie dedicada a viario, si se compara con otras ciudades europeas. Si bien la densidad tiene importantes ventajas, la escasez de viario nos obliga a gestionar meticulosamente la dedicación de la superficie del viario a cada modo de transporte, y a cada uso urbano.

Se observa que mientras en la mayoría de las ciudades no está permitido cruzar la ciudad de un extremo a otro atravesando el centro, en Zaragoza no sólo sigue siendo posible, a pesar de la existencia de los cinturones, sino que es la opción más rápida para los coches, debido a que el sistema de sentidos de circulación de esta ciudad lo favorece.

Y mientras se sigue favoreciendo que los vehículos privados atraviesen el centro, se impide que lo hagan las bicicletas, en ningún trayecto, algo especialmente injusto teniendo en cuenta que el espacio que consumirían los ciclistas sería muchísimo menor que el que consumen los coches.

Debe abordarse inmediatamente un Plan de Tráfico que afronte una reordenación de los sentidos de las vías principales de Zaragoza, de tal manera que sea posible acceder al centro, pero no atravesarlo. Los espacios liberados se dedicarían a la movilidad peatonal, en bicicleta y en transporte público.

Es urgente la necesidad de poder cruzar la ciudad atravesando el centro en bicicleta de forma segura. Tiene que existir una "malla básica" de carriles bici que atraviesen el centro de la ciudad. Los desplazamientos se producirán básicamente por esa malla, y los desplazamientos dentro de cada distrito, por calles de convivencia.

También teniendo en cuenta ese déficit de viario, no es posible seguir manteniendo bandas de aparcamiento en las principales avenidas de la ciudad: esos aparcamientos fomentan el uso del vehículo privado, están privatizando parcelas de espacio público y disminuyendo la superficie que necesitan peatones, ciclistas y la red de transporte público. En avenidas como Camino de las Torres, Avenida de Navarra o Avenida Goya se debería eliminar el aparcamiento en superficie.

Las Ordenanzas de Edificación de Zaragoza exigen la reserva de espacio para estacionamiento de automóviles, pero no la de bicicletas: en la mayoría de las viviendas de la ciudad es materialmente imposible guardarlas, con lo cual se dificulta su uso. Sería conveniente exigir esos espacios para las viviendas, y para los lugares de trabajo.

**Los colectivos ciclistas defendemos nuestro actual modelo de ciudad compacta y mediterránea. Una urbe donde se proteja al peatón, al pequeño comercio, se potencie el transporte público colectivo** y se cree una infraestructura ciclista adecuada para sustituir muchos de los desplazamientos que actualmente se realizan en coches por la bicicleta. No creemos que sea utópico que un porcentaje del 20 % de los desplazamientos se lleguen a realizar en bici, como ya sucede en otras ciudades europeas similares a la nuestra.

Rechazamos la propuesta de un modelo urbanístico expansivo y la construcción desmedida de edificios en una ciudad de 640.000 habitantes, que tiene el despropósito de contar con 44.000 viviendas deshabitadas de las 320.000 existentes en los barrios consolidados. Para nosotros el modelo de ciudad es una cuestión ideológica, pero no sólo eso: su diseño influye directamente en la vida cotidiana y las relaciones sociales. Estamos hablando de calidad de vida, pero también de libertades, igualdades y fraternidades.

Los carriles bici deben formar una red suficiente y ser respetados. **Sin embargo, la mejor ciudad es la que no necesita carriles bici: eso significa que existe un nivel de convivencia óptimo entre usuarios, con prioridad para los más vulnerables, peatones y ciclistas.** Una ciudad como Zaragoza, con viales con poco espacio, necesitan no tanto de carriles bici sino de adaptarse al uso de la bicicleta. Por eso, proponemos reducir el uso del coche y pacificar el tráfico.

Zaragoza es una ciudad idónea para la sustitución del uso coche en favor de la bicicleta en gran parte de los trayectos, por su todavía limitada extensión, por su alta densidad de población, por su orografía plana, y por su clima poco extremo y poco lluvioso.

En diversos estudios en ciudades españolas: Barcelona, Gijón o Zaragoza (Heraldo 26 de Septiembre de 2004), se demuestra que la bicicleta es más rápida en trayectos de menos de 7 km. Por tanto, **debemos facilitar que los ciudadanos que lo deseen puedan ir en bici.**

## PROPUESTAS DE LOS COLECTIVOS CICLISTAS

---

### PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD PARA UNA CIUDAD MÁS HABITABLE

---

Para conseguir una ciudad más habitable, para todos, proponemos:

- ❑ **Pacificación del tráfico:** calificar las calles estrechas (menos de 6 u 8 metros de anchura) y residenciales (excepto las peatonales) como áreas de prioridad invertida, con una velocidad máxima de 20 ó 25 Km/h. Aumentar a medio plazo la superficie de las calles para peatones y bicicletas, con preferencia para los viandantes.
- ❑ **Limitar la velocidad de 50 km/h de grandes viales a 30 km/h.** Aplicar una moratoria en la construcción de vías rápidas y de aparcamientos en el centro urbano.
- ❑ **Circulación a pie:** crear para los peatones itinerarios debidamente señalizados, seguros y agradables, que comuniquen barrios, centros comerciales, equipamientos y zonas de recreo.
- ❑ **Suprimir las barreras físicas entre barrios y facilitar la accesibilidad a toda la población (disminuidos físicos, ancianos, niños, etc..).** Reservar, en todos los barrios, un mínimo del 50% del suelo viario público para peatones, ampliar aceras y crear zonas de peatones.
- ❑ **Circulación en bicicleta:** revisar y corregir el diseño incorrecto de las infraestructuras para bicicletas que existen en la actualidad y mejorar la disciplina vial. Crear progresivamente una red básica con redes de barrio, que se integrarían en las calles de tránsito moderado. Asegurar la conexión segura en bicicleta con municipios vecinos y con polígonos industriales. Implantar aparcamientos de bicicletas por toda la ciudad.
- ❑ **Transporte público:** otorgar prioridad absoluta a la inversión en transporte público, para lograr un sistema rápido, cómodo, limpio y económico. Ampliar horarios, especialmente en días festivos. Estudiar y, en su caso, permitir acceso para bicicletas en todos los transportes públicos.
- ❑ **Campañas de educación:** promover la educación vial en las escuelas e impulsar el caminar, la bicicleta y el transporte público, desmitificando el coche y la moto entre los niños y jóvenes. Realizar campañas anuales, como "la bici en la escuela" y otras similares a favor del transporte no motorizado en los centros docentes. Y no olvidar las campañas públicas para fomentar hábitos de transporte sostenibles entre los ciudadanos.

## MEDIDAS CONCRETAS PARA DESARROLLAR EL USO DE LA BICICLETA

---

- **Crear un Plan Director de Bicicleta de Zaragoza, donde se proyecten a corto, medio y largo plazo las actuaciones.** Este Plan debe ser desarrollado por los técnicos municipales, teniendo muy en cuenta las aportaciones de los colectivos ciclistas y vecinales. Pretendemos un diseño lógico de red viaria ciclista y aparcamientos para bicis, no actuaciones “parcheadas” e inconexas. Buscando soluciones distintas según los viales:

**Red radial de carriles bici:** una malla que parta los barrios hacia el centro por las principales arterias de comunicación de Zaragoza o paralelas a estas. Ejemplos: San José, Independencia-Gran Vía, Compromiso de Caspe, etc... Los carriles bici siempre claramente segregados de peatones y ciclistas, pudiendo ser de bajo costo económico (pequeños obstáculos separadores del carril sobre la misma calzada como utilizan en Barcelona). En algunas ocasiones este carril puede ir en la mediana - posible solución en Independencia-.

**Calles de convivencia con el coche:** calles pequeñas y poco transitadas de velocidad limitada y uso compartido con el coche, que entrelacen la red radial de carriles bici, donde se limite la velocidad máxima a 20 o 25 Km/h.

**Calles o aceras de uso compartido con los peatones:** calles con aceras anchas, con bulevar central, o peatonales, donde el ciclista circule a una velocidad moderada dando prioridad siempre al peatón. Posible solución del Pº Sagasta, Gran Vía, Parque Lineales de los ríos y del Canal, etc...

### Y otras medidas:

- **Estudiar la posibilidad del uso compartido de los carriles bus:** mediante alguna experiencia piloto en algún carril-bus que tenga importancia radial en el movimiento de los ciclistas. Ejemplo: en la Avda. Madrid y Conde Aranda (de bajada) uniendo el barrio de Delicias con el centro; o el Puente de Piedra.
- **Aumentar los aparcamientos para bicicletas.**
- **Espacio de anticipación en los semáforos,** una zona señalada horizontalmente sobre la calzada, por delante de los coches y por detrás del paso de cebrá donde la bicicleta pueda anticiparse al coche en las salidas de los semáforos.
- **Campañas promoción de la bicicleta y de educación vial.**

- **Elaboración de una guía y plano para los ciclistas urbanos** donde se detallen los carriles bici, ciclocalles, aparcamientos, tiendas ciclistas y consejos de circulación en bici.
- **Alquiler gratuito de bicicletas** para estudiantes y vecinos, así como en los aparcamientos municipales.
  - **Modificar los criterios técnicos de construcción de carriles bici en el que se basan los técnicos municipales.** Decisión política demandada desde hace años de forma unánime por todos los colectivos ciclistas, que permitiría realizar acciones más económicas y adaptables a la escasa superficie dedicada a viario en Zaragoza.
  - **Mantener la “Mesa de la bicicleta”,** como órgano consultivo entre administración y colectivos ciclistas con periodicidad constante.
  - **El Ayuntamiento, concejalías y técnicos, deben recoger información acerca de los planes de creación de la infraestructura ciclista y fomento de la bicicleta diseñados en ciudades cercanas** (Barcelona, Córdoba, Toulouse, Vitoria, Granada, San Sebastián, ...), **poniendo en práctica sus experiencias exitosas aplicables a Zaragoza**



## ACTUACIONES INMEDIATAS PROPUESTAS

---

Somos conscientes de las carencias presupuestarias del Ayuntamiento de Zaragoza y de la traba económica que esto supone para construir carriles bici. Inconveniente que se suma a la dificultad crear carriles bici sobre una ciudad con un importante déficit de superficie dedicada a viario.

Dificultades a las que se añaden las excesivas “especificaciones técnicas de construcción de carriles bici” utilizado por los técnicos municipales.

Exigimos la flexibilización de los criterios técnicos municipales respecto a la construcción y homologación de los viales ciclistas (acuerdo de colectivos ciclistas, usuarios y otros agentes sociales), y proponemos la siguiente actuación inmediata - como experiencia piloto - adaptada a la economía y viario urbano actual de nuestra Zaragoza:

### Creación de calles de convivencia ciclista con peatones, coches y autobuses

---

- ❑ **Calle y/o acera de convivencia con el peatón, siempre con preferencia peatonal.** *Bulevares centrales de Gran Vía y Sagasta.*
- ❑ **Calles 20 ó 25. Calles de tráfico calmado, con limitación de velocidad a 20 ó 25 km/h.** *Calle Don Jaime I; Calle Isaac Peral.*
- ❑ **Carril bus de uso compartido (ejemplo París).** *Puente de Piedra; Coso Alto (desde Avda. César Augusto hasta Plaza España).*

### Objetivos

---

- ❑ Hacer visible la bicicleta en la ciudad y sus viales.
- ❑ Contribuir a establecer una relación de mutuo respeto entre ciclistas, conductores de autobús y taxi, y peatones, asumiendo y respetando las normas de convivencia.
- ❑ Crear una red ciclista con poco costo económico y adaptada a la trama urbana de Zaragoza.

### Actuaciones

---

- ❑ Señalización horizontal y vertical (incluidos semáforos).
- ❑ Campaña de presentación ciudadana. Rueda prensa, folletos, anuncios. Normas de nueva convivencia entre los distintos transportes.

“La mejor ciudad es la que no necesita carriles bici: eso significa que existe un nivel de convivencia óptimo entre usuarios, con prioridad para los más vulnerables, peatones y ciclistas. Una ciudad como Zaragoza, con viales con poco espacio, necesitan no tanto de carriles bici sino de adaptarse al uso de la bicicleta”.

## **ACTUACIONES POLÍTICAS EN ZARAGOZA PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA: LA PROMESA INCUMPLIDA**

---

Desde hace años políticos y ciudadanos reconocen en la bicicleta un vehículo apropiado para la movilidad urbana en las ciudades. Zaragoza no es ajena a esta propuesta. Sin embargo, poco se ha avanzado en esta materia en nuestra urbe.

La ciudad de Zaragoza, por medio de sus representantes políticos y agentes sociales, rubricó con su firma la carta de Aalborg y más recientemente se sumó a la Agenda 21 desarrollando su propio Plan Local. En estos documentos se recoge la necesidad de mejorar las condiciones medioambientales y de vida en las ciudades. En concreto la Agenda 21 valora la promoción del uso de la bicicleta y el desarrollo de infraestructuras ciclistas como parte de la solución a los problemas generados por el tráfico motorizado.

Bajo esta premisa, y la de la presión social todos los partidos políticos municipales prometen una y otra vez los necesarios y demandados medios para facilitar el uso de la bici en nuestra urbe. Pese a ello y los distintos equipos de gobierno (PP-PSOE-CHUNTA) este es el catálogo de promesas incumplidas:

- Mesa de la Bicicleta: órgano consultivo a los colectivos de ciclistas urbanos creado por el Ayuntamiento de Zaragoza a finales de año 2001. Hasta la fecha, prácticamente ninguna de nuestras consideraciones (recogidas en este documento) han sido tenidas en cuenta, principalmente por los técnicos municipales.
- Construcción de carriles bici: en los últimos 10 años, y con la salvedad ejecutado por el MOPT en el Tercer Cinturón, no llegan a los 2 kilómetros de tramos inconexos e inútiles a efectos de movilidad.
- Construcción de otras infraestructuras ciclistas: se ha limitado al anclaje de algunos aparcabicis y a la nefasta, inapropiada y derrochadora construcción de dos Biceberg que apenas tienen uso. Otras medidas como los viales de uso compartido, guías ciclistas, alquileres gratuitos o espacios de anticipación en los semáforos, ni siquiera se han llegado a plantear.
- Promoción de la bicicleta y educación vial: inexistente política de promoción por medio de actividades o propaganda, limitada a los Días sin Coche (el último año ni se llegó a celebrar) o en actos de propaganda electoral.
- Plan Director de Bicicleta de Zaragoza; Estudio de la modificación de los criterios técnicos de construcción y homologación de infraestructura ciclista; Estudio de las actuaciones realizadas en otras ciudades: ningún avance en estas cuestiones.

La nula voluntad política en la promoción de este medio de transporte queda plasmada, de forma muy significativa, en las reformas de las grandes avenidas que conectan los barrios con el centro de la ciudad. El llamado Plan Avenidas, realizado en los últimos 4 años, no ha contemplado la construcción de carril bici en ninguno de los viales reformados. Así fue también en la polémica reforma del Paseo Independencia. Estas actuaciones han hipotecado por años la solicitada red radial de bicicleta, demostrando la falta de honestidad de los distintos gobiernos de la ciudad respecto a este tema, y su nula consideración a nuestras demandas.

Hasta la fecha, el actual equipo de gobierno PSOE-CHUNTA, continúa incumpliendo sus promesas y desoyendo a los colectivos ciclistas.





## **PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (PEIT)**

---

*(Documento propuesta, Ministerio de Fomento, diciembre de 2004).*

Extracto de la parte del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) relacionada a la promoción de modos de transporte no motorizados (bicicleta).

### **Plan de promoción de los modos no motorizados**

El objetivo de este plan es promover un uso cómodo, seguro y atractivo de los modos no motorizados, como parte sustantiva de una política integral de movilidad. Aunque es evidente que las responsabilidades para la promoción de los modos no motorizados están repartidas entre los distintos niveles territoriales de las administraciones públicas, una serie de cuestiones atañen más expresamente a la administración central:

a) Contribuir a impulsar y estudiar las actuaciones que en esta materia se llevan a cabo por parte de las administraciones locales y autonómicas, y promover el seguimiento y evaluación los resultados obtenidos.

b) Asegurar la necesaria coordinación entre aquellas actuaciones de los distintos departamentos ministeriales que tengan un efecto directo o indirecto en el uso de los modos no motorizados.

c) Establecer y desarrollar relaciones en esta materia con el resto de países europeos, que poseen en general una situación más avanzada en la movilidad ciclista, a fin de intentar avanzar en la armonización de señales éticas comunes, normas en materia de infraestructuras e intercambio de experiencias.

d) Velar por el desarrollo y la difusión de bases y recomendaciones técnicas en el diseño del espacio viario, infraestructuras de apoyo y políticas de promoción.

Este plan se articulará a partir de una estrategia específica para la promoción de la bicicleta y otra para la marcha a pie, cuyas directrices se recogen a continuación.



## Ejes de la estrategia de promoción de la bicicleta

### **Mejorar la seguridad vial del ciclista**

El peligro percibido –con frecuencia sobreestimado respecto al real– en las condiciones de la red viaria es el mayor obstáculo para el aumento del uso de la bicicleta. Una de las principales estrategias para mejorar la seguridad vial de la bicicleta consiste en aumentar el número de personas que utilizan este vehículo, recuperándolo como un modo normal de desplazamiento y admitiendo que circular en bicicleta es un derecho. Para ello se promoverán actuaciones como:

- ◆ Modificar el registro y el análisis de datos de la accidentalidad y la movilidad, para lograr una mejor comprensión de los procesos que conducen a los accidentes.
- ◆ Establecer una nueva perspectiva de la educación vial que trascienda la circulación y reduzca el nivel de riesgo admitido socialmente y evitar medidas que, con la pretensión de mejorar la accidentalidad ciclista, penalicen el uso de la bicicleta.
- ◆ Evitar la introducción o perpetuación de medidas que, con la pretensión de mejorar la accidentalidad ciclista, penalizan el uso de la bicicleta.
- ◆ Cambiar el diseño de los vehículos motorizados para adaptarlos a una mejor convivencia con los ciclistas, y promover el desarrollo de criterios para la fabricación y homologación de bicicletas seguras.
- ◆ Adaptar las normativas para favorecer en el medio y largo plazo conductas más adecuadas a los medios de transporte más vulnerables.
- ◆ Crear redes para bicicletas integradas por vías exclusivas para bicicletas o itinerarios alternativos cómodos y seguros para las mismas, y moderar el tráfico para facilitar el uso de la bicicleta en las ciudades y en las vías interurbanas de rango no principal.

### **Garantizar la intermodalidad del ciclismo**

Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, mejorar las posibilidades de transportar la bicicleta en los transportes públicos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas o poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público.

### **Creación de una Red Básica de Vías Ciclistas**

En cooperación con las Comunidades Autónomas se establecerá una Red Básica de vías ciclistas, enlazando las rutas dispersas e inconexas que actualmente ya existen, y dando continuidad a las infraestructuras ciclistas, para que dejen de ser de uso y utilidad limitados, ligados al ámbito exclusivamente recreativo, y se conviertan en una verdadera infraestructura territorial.

### **Ayudas a la financiación de infraestructuras viarias para bicicletas**

La creación de infraestructuras específicas para bicicletas supone en muchas ocasiones una de las actuaciones necesarias a emprender a fin de garantizar unas condiciones seguras y cómodas para los desplazamientos ciclistas. El Ministerio de Fomento emprenderá una labor técnica de apoyo a la creación, acondicionamiento o mantenimiento de viario para bicicletas; en particular, para habilitar vías de acceso a los centros urbanos, tramos de conexión interurbana, y estaciones de transporte colectivo.

### **Medidas de ámbito legislativo**

El Ministerio de Fomento, en colaboración con los Organismos competentes, estudiará y promoverá modificaciones en el marco legal urbanístico, dirigidas a exigir que toda nueva edificación residencial cuente con un espacio de aparcamiento de bicicletas, y que las nuevas edificaciones destinadas a usos no residenciales cuenten con un espacio para el aparcamiento de bicicletas accesible desde el exterior. También se promoverá la homologación de las bicicletas comercializadas en el país, exigiendo que dispongan de los necesarios elementos de seguridad, y medidas adecuadas para evitar robos.

### **Promoción del ciclismo**

En el marco de sus competencias, y en cooperación con otras Instituciones y Organismos, el Ministerio de Fomento promoverá, en colaboración con las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta, distintas acciones de promoción, como el estudio y asesoría sobre la movilidad ciclista, ofreciendo recomendaciones de intervención, elaborando materiales y guías de referencia o editando mapas de itinerarios adecuados para las bicicletas.

También se apoyará la adopción de medidas ejemplarizantes, como el uso de la bicicleta dentro de Planes Verdes de Movilidad a establecer en la Administración Central, la implantación generalizada del "camino escolar" seguro en los entornos de los centros educativos o la difusión de los beneficios personales y sociales de la bicicleta, combatiendo la imagen de vehículo "peligroso".

## **BENEFICIOS, ¿POR QUÉ LA BICICLETA?**

---

### **Beneficios económicos**

---

- Descenso en la proporción del presupuesto familiar destinado al coche.
- Reducción de las horas de trabajo perdidas en atascos.
- Reducción de los costes de salud.
- Revitalización del pequeño comercio.
- Ahorro de espacio destinado a aparcamiento (positivo para los municipios y para las empresas).

### **Ventajas políticas**

---

- Menos dependencia de la energía.
- Ahorro de recursos no renovables.

### **Avances sociales**

---

- Democratización de la movilidad.
- Mejora de la comunicación e intercambios sociales entre los ciudadanos.
- Mayor autonomía y accesibilidad a todos los servicios tanto para la gente mayor como para la gente joven.

### **Impactos ecológicos**

---

- Mejora del medio ambiente urbano (contaminación, ruido).
- Mejora del balance ecológico global (cambio climático).

### **Beneficio para el individuo**

---

- Mejora de la salud física y psíquica, sin tener que ir al gimnasio.
- Mayor autonomía en los desplazamientos.

### **Beneficios para las empresas**

---

- Mejores condiciones de trabajo, tanto por la mejora del medio ambiente como por la mejor forma física y psíquica de los trabajadores que se desplazan en bicicleta.
- Disminución de los días perdidos por bajas laborales.

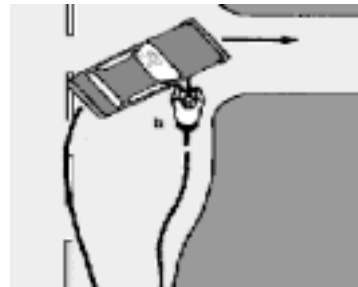
## CONSEJOS PARA CIRCULAR EN BICICLETA POR LA CIUDAD

---

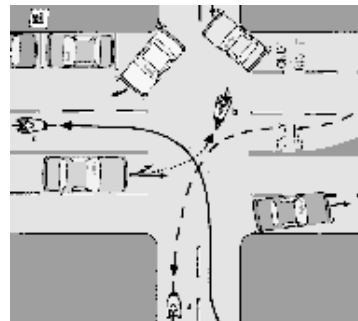
Circular en bici por la ciudad NO es peligroso, siempre y cuando se haga de forma prudente y atendiendo las normas básicas. El tráfico sigue unas pautas predecibles y el comportamiento de los conductores motorizados en su inmensa mayoría es mejor de lo esperado, ya que existe un miedo por su parte a dañar al ciclista.

- **Circula por el centro de tu carril, y hazte respetar.** Una bicicleta arrimada al borde de la carretera despierta la tentación de adelantar en los coches, aunque no se pueda mantener una distancia prudencial durante el adelantamiento. Y un coche aparcado puede abrir sus puertas sin mirar y derribar al ciclista.
- **Circula por el carril derecho.** Los coches no esperan encontrar un usuario lento en el carril izquierdo (el rápido), y dado que adelantar por la derecha es poco común, se desconciertan. No obstante, si tienes que girar a la izquierda es mejor situarse en este carril con antelación.
- **Conduce en línea recta y se predecible.** Indica tus giros.
- **En carretera se debe circular por el arcén.**
- **Circula a la velocidad adecuada.** Adáptate a la velocidad de la calle por donde circules y, a ser posible, elija calles tranquilas. Cuando circules por zonas peatonales hazlo a una velocidad similar a la de los viandantes, teniendo siempre en cuenta la prioridad del peatón.
- **Busca una ruta segura.** Merece la pena seguir un buen itinerario por calles apacibles o por carriles-bici, con la ayuda de un plano. Frecuentemente, los cascos antiguos o los barrios tranquilos ofrecen buenas posibilidades. .
- **Hazte visible por la noche.** Además del dinamo en la delantera de la bici, conviene colocar detrás un reflectante y una luz roja intermitente, a pilas, que no se apague cuando pare en los semáforos.
- **Utiliza el casco y no circules con auriculares,** pues no le permite controlar el tráfico que se encuentra a su espalda.
- **Con lluvia, extrema las precauciones.** Lo fácil se vuelve difícil y peligroso.
- **Ata la bici con un buen candado.** Recomendamos candados de "U". Se debe estacionar la bicicleta en un lugar visible, iluminado y concurrido, procurando que no entorpezca el paso de peatones. No debe dormir en la calle.
- **Asegúrate.** Un seguro de Responsabilidad Civil cubre los posibles daños que pudieras ocasionar a terceros.
- **Acata las normas de circulación, aunque en algunos casos conviene "adaptarlas".** Por ejemplo, en los semáforos, es aconsejable parar unos metros más allá de la línea, para tragar menos humo y disponer de unos metros de ventaja cuando arranquen los coches.
- **Mantén tu bicicleta en buen estado:** frenos, cambios, dirección, ruedas y luces, aporta mayor seguridad.

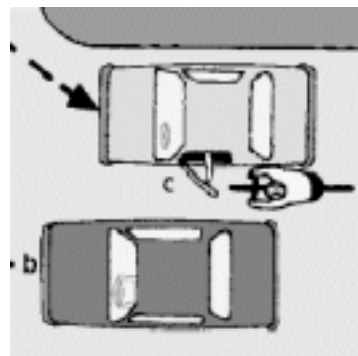
**Pon especial cuidado** al circular por tu carril **cuando pases a la altura de una desviación a la derecha**. Muchos conductores no señalizan su maniobra de giro a la derecha, te cortan el paso y crean situaciones peligrosas.



**No te fíes de las maniobras de los coches** hasta el último momento y ten los frenos a punto sobre todo cuando circules a la altura de ellos. Ten en cuenta que, aunque puedas tener la razón, ante un accidente con un coche la bicicleta lleva siempre las de perder.



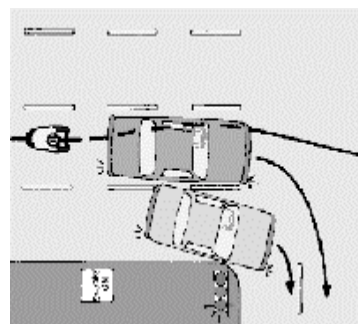
**No circules demasiado pegado a los coches aparcados**. Los coches que circulan a tu izquierda no prevén si vas a necesitar espacio porque un coche que esté parado a tu derecha abra su puerta.



**En las rotondas, compórtate como otro vehículo más**. Si entras con miedo los automovilistas te echarán a la derecha. Salvo que vayas a usar la primera salida a la derecha, no renuncies a los carriles centrales. Aunque vayas más lento, los coches tendrán que adaptar su velocidad a la tuya.



Pon máxima precaución en momentos de intensidad de tráfico y **no te quedes entre 2 carriles**. No importa que estés en un carril a la izquierda, incluso con más motivo en esos casos, permanece en el centro de él. En algunas ocasiones será preferible esperar unos metros para realizar la maniobra.



## RED URBANA RECOMENDABLE

---

Documento básico de recorridos urbanos seguros para circular por Zaragoza en bicicleta

### **Introducción:**

En todos los foros abierto al respecto, cuando se han tratado los problemas de movilidad urbana en la ciudad de Zaragoza, la bicicleta ha sido considerada como una más, de un grupo de soluciones.

Junto a la bicicleta se han apuntado soluciones, posiblemente de mayor rango, tales como:

- La mejora del transporte público colectivo
- La reducción del flujo de vehículos particulares
- Peatonalizar ciertos sectores
- Favorecer de los desplazamientos a pie
- La introducción de nuevos sistemas de transporte de alta capacidad.

La bicicleta no es la solución única para lograr un desplazamiento sostenible en Zaragoza. Es una solución más que debe llegar de la mano de dos planteamientos rigurosos. Uno, de carácter filosófico, fruto de la creencia de los poderes públicos de que se pueden cambiar las cosas. El otro de carácter procedimental, aplicando las medidas y actuaciones necesarias para que eso ocurra.

La potencial implantación de la bicicleta en la ciudad será posible si esos dos factores son tenidos en cuenta de una manera seria y rigurosa. Hasta la fecha solamente el segundo de ellos ha sido aplicado en Zaragoza de forma testimonial, y fundamentalmente como complemento de buena imagen para adornar determinadas actuaciones de infraestructura o urbanísticas, pero nunca como una aportación seria a la resolución del problema de movilidad y sostenibilidad medioambiental.

Mientras que la situación no mejore, y los responsables públicos no asuman sus responsabilidades en este terreno, los usuarios y los colectivos de ciclourbanos lanzamos con nuestros escasos medios determinadas soluciones que pasan por aportar a los ciudadanos ciertas recomendaciones basadas en la seguridad. Se trata de recorridos urbanos “seguros” y fórmulas para desplazarse por la ciudad de Zaragoza en bicicleta. Son trayectos que bien pudieran considerarse en conjunto como el embrión de una RED URBANA RECOMENDABLE para los usuarios de la bicicleta.

En esta propuesta no está todo lo que pudiera estar. Seguramente faltarán cosas. Creemos no obstante que es un primer paso y un estímulo para demostrar que se puede ir por Zaragoza en bicicleta, para saber que bajo determinados de conducta ciclista, es más segura de lo que a primera vista parece, y para convencer a nuestros dirigentes que es en términos reales una parte seria y efectiva de la solución al problema de movilidad.

## TRAYECTOS

	<b>1</b>	Actur a Casco Viejo
De Torrero a Independencia	<b>2</b>	
	<b>3</b>	De Romareda/Hispanidad a Independencia
De Las Fuentes a Casco Viejo	<b>4</b>	
	<b>5</b>	De Delicias a Centro
De La Almozara a Independencia	<b>6</b>	
	<b>7</b>	De Valdespartera a Pza San Francisco
De Actur/Picarral a Las Fuentes	<b>8</b>	
	<b>9</b>	Delicias-Torrero-La Paz
De La Paz a Las Fuentes	<b>10</b>	

### 1. DEL ACTUR AL CASCO VIEJO

#### **a) Desde Actur Oeste**

El caos de circulación que padece el Actur se ha convertido en un martirio permanente para muchos vecinos de esta dinámica zona de la ciudad. Con el Puente de Santiago prácticamente inoperante para acceder a la ciudad, la mayor parte del tráfico se aglutina en el Puente de la Almozara con lo que este acceso queda reducido a una congestión endémica.

Así las cosas, la bici se erige como una alternativa más que eficaz para quienes se desplazan del Actur al Centro, o a la inversa: sin problemas de aparcar, sin pagar aparcamiento, puerta a puerta, etc...

¿Qué camino elegir?. Las amplias aceras del Actur permiten acceder al carril bici sin problemas desde cualquier punto. Una vez metidos en él nos dirigiremos hasta el Puente de Santiago, cruzando el Ebro POR ENCIMA de la acera (seguridad obliga) Este, la más próxima a El Pilar. Seguiremos por la acera de Echegaray para acceder por un paso peatonal a la Plaza del Pilar. Si vamos al Casco Viejo, la calle Alfonso será nuestro eje distribuidor más eficaz. Si vamos a El Corte Inglés, por ejemplo, tomaremos la calle Don Jaime, asegurándonos de ir por el centro para evitar que nos adelante algún vehículo, ya que al ser estrecha esa maniobra entraña un importante riesgo.

Cruzaremos El Coso y accederemos a la calle Isaac Peral, manteniendo la misma precaución que en Don Jaime. Seguiremos por el Gran Hotel y San Ignacio de Loyola hasta la Glorieta Sasera. Un buen aparcamiento lo podemos encontrar amarrando nuestra bici en las barandillas metálicas que hay sobre el aparcamiento de San Ignacio de Loyola, junto a Ibercaja. El Corte Inglés tiene aparcabicis en la Glorieta Sasera.

El retorno es más complicado. Una opción válida sería llegar a Plaza Aragón por delante de Ibercaja (acera y paso peatonal). Bajar Independencia hasta Cinco de Marzo, Salamero y Valenzuela. Seguimos a la derecha por acera del Coso hasta paso peatonal (unos 15 metros) y bajamos por Alfonso hasta Echegaray por Plaza Pilar y rehacemos desde aquí el camino de la ida. Evita las grandes avenidas.

**A TENER EN CUENTA:**

Si circulas en bicicleta por la ciudad, selecciona tu recorrido buscando trayectos seguros: aceras amplias, pasos de peatones, plazas y calles estrechas.

Cuando compartas espacio con el peatón, circula como máximo a 10 Km/hora. Siempre llegarás antes que en coche y ahorrarás tiempo y dinero en aparcar.

**b) Desde Actur Este**

Los grandes espacios de que dispone el Actur permiten el uso seguro de la bicicleta como en ninguna otra zona de Zaragoza. Si bien la zona Este del Actur, comprendida entre María Zambrano y Avda de Los Pirineos no cuenta con carril bici como ocurre en la parte Oeste, sí existe la posibilidad de utilizar los espacios abiertos que de forma longitudinal limitan con la Avda de los Pirineos.

La estrategia consistiría en utilizar en usar las zonas peatonales existentes para trazados norte-sur entre bloques, o salir a los espacios abierto de Avda Pirineos para bajar por la acera hasta Valle de Broto.

Desde Valle de Broto, que cuenta con aceras muy anchas, se puede acceder al carril bici a la entrada del Puente de la Almozara.

Desde este punto se imponen dos opciones para llegar al centro de la ciudad. Si se precisa ir a la zona Plaza Los Sitios, la opción será tomar el carril bici hasta Puente de Santiago y cruzar el río por la acera este. Acceder a Plaza del Pilar por paso peatonal y subir por Alfonso hasta Plaza Sas. Cruzar por Méndez Núñez o paralela hasta Don Jaime. Seguir hasta Coso y cruzar para tomar Isaac Peral (Gran Hotel) y continuar por San Ignacio de Loyola hasta zona Corte Inglés.

En Plaza Los Sitios hay un buen biciaparcamiento en la Escuela de Artes. Igualmente puedes acceder a Independencia y aparcar en el biciaparcamiento que hay a la entrada de calle Canfranc.

El regreso es similar al ya citado anteriormente. Bajar hasta Cinco de Marzo. Plaza Salamero, Valenzuela, acera (15 metros y paso peatonal para acceder a Alfonso (1), Plaza Pilar, paso peatonal de Echeagaray y acera este del Puente de Santiago hasta carril bici del Actur

(1) En este punto hay una opción para no usar la acera. Situado en el semáforo de Valenzuela/Coso cuando se pone verde queda rojo para el bus que viene desde Conde Aranda y se abre al mismo tiempo el paso peatonal que da acceso a Alfonso. Por lo tanto, podemos girar a la derecha por el carril bus y quince metros más adelante entrar en el paso peatonal que sigue abierto para acceder a Alfonso. De este modo no es necesario subir a la acera del Coso.

## 2. DE TORRERO A INDEPENDENCIA

---

El carril bici que escolta el Canal Imperial (cuya prolongación hasta Las Abduilas esta en obras) la proximidad del Parque Grande, la cercanía del Parque Pignatelli, los boulevares de Sagasta y, últimamente, el carril bici del Tercer Cinturón, hacen del Barrio de Torrero uno de los sectores con más posibilidades para comunicarse en bicicleta con el resto de la ciudad.

El acceso al centro de Zaragoza -por ejemplo- hasta El Corte Inglés e Independencia, es sumamente fácil y seguro. Para la zona oeste del Barrio, el carril de Vía Pignatelli es una referencia óptima para alcanzar el Puente de la Avda. América, ya sea desde Ruiz Tapiador o Camino de Cuarte. Desde La Paz se puede llegar a este punto, evitando el tráfico, por el Parque La Paz y las aceras de Tierno Galván. Con la próxima apertura del carril La Paz-Puente de Avda América, el acceso será sumamente fácil.

Una vez en San Antonio, la clave está en seguir por el Parque Pignatelli, dotado de unas magníficas rampas ciclables para esquivar sus escaleras, hasta la Plaza Diego Velázquez. Por el paso de peatones nos introduciremos en el Boulevard central de Sagasta para llegar sin problemas hasta la confluencia con Goya. Allí es preciso utilizar los pasos de peatones (2) para acceder hasta el tramo siguiente que nos dejará en El Corte Inglés o Ibercaja. Para llegar a Independencia, sin pasar por la peligrosa Plaza Paraíso, podemos tomar León XIII, girar por Madre Vedruna y acceder por Yarza y Agustina Simón hasta Plaza Aragón (Vips).

Igualmente podríamos bajar hasta la zona de San Miguel siguiendo por León XIII hasta Constitución, girando luego a Plaza Los Sitios, para desembocar en San Miguel. Desde aquí será fácil acceder a la zona San Vicente Paúl o, siguiendo hasta Independencia, cruzar por paso peatonal hasta Cinco de Marzo y Salamero. El regreso, por Isaac Peral y San Ignacio de Loyola hasta El Corte Inglés y luego por el mismo sitio por donde hemos venido. Evita siempre los grandes ejes. En las calles estrechas tú dominas el paso.

(2) El corte del boulevard con Goya se puede salvar con cierta pericia del siguiente modo: Al llegar al paso peatonal del boulevard con esquina inicio de Tenor Fleta, bajamos a la calzada y nos situamos con un pie en el bordillo por delante del paso de cebra. En ese momento están pasando coches procedentes de Goya. Cuando se abra nuestro semáforo partiremos con una ventaja de 6 metros respecto de los coches que están detrás del paso de peatones. Si abandonar el lateral izquierdo del Cruce, dirección Corte Inglés, nos meteremos en el siguiente tramo del boulevard por la boca del paso peatonal inmediato. Esta maniobra requiere de la máxima precaución. Se recomiendan encarecidamente dos cosas: 1. Salir con celeridad para coger la preferencia del carril. 2. Impedir que te pase en el cruce el vehículo que te precede.

### 3. DE ROMAREDA / HISPANIDAD A INDEPENDENCIA

---

Para un ciclista urbano que resida en Casablanca o zona Hispanidad que desee llegar con su bicicleta hasta Independencia existen algunas opciones interesantes.

Teniendo siempre presente que la SEGURIDAD es un factor prioritario en nuestros recorridos, se podría plantear de este modo. Si se sale de Casablanca, por la calle La Vía se puede acceder hasta Vía Hispanidad (semáforo). Cruzaría Hispanidad y por la gasolinera se incorporaría la acera sur del Seminario (la de Hispanidad). Seguiría por esta acera (idónea para compartir con peatones) hasta Sainz de Varanda, o incluso bajaría por la amplia acera de Condes de Aragón hasta el cruce con Juan Carlos I, donde se accedería al carril bici de Romareda que nos llevará hasta la entrada sur del Campus Universitario por el acceso sur de Domingo Miral.

Entramos en la Universidad y tomamos el carril bici interno hasta llegar a Geológicas, dejando el recinto universitario por la puerta norte que da a Menéndez Pelayo. Giramos 10 metros a la derecha (¡OJO, contradirección!) y nos metemos por Pilar Bayona. Cruzamos transversalmente Corona de Aragón y seguimos hacia el centro por la calle Lorente. Se trata de una calle estrecha unidireccional en la que no podemos ser adelantados. Seguiremos por Fueros de Aragón hasta Avenida Goya que cruzaremos en paso semaforzado para entrar en la calle Carmen. Seguimos hasta su confluencia con Hernán Cortés.

En ese punto, nada más pasar el semáforo nos metemos a la derecha en la zona peatonal de la Plaza Mariano Arregui que atravesaremos con precaución hasta Doctor Cerrada, justo a la altura de la Biblioteca de Aragón. Seguiremos hasta el final de Doctor Cerrada para cruzar Paseo Pamplona y entrar en Ponciano (parte trasera de Capitanía). Si accedemos desde Canfranc a Plaza Aragón, tenemos un biciparking nada más girar a la derecha.

Podemos seguir, no obstante, hasta Casa Jiménez y cruzar Independencia a Correos por paso peatonal. Frente a Santa Engracia hay otro biciparking, el de UGT. (Podemos seguir incluso por Costa hasta Plaza Los Sitios, girar la plaza hasta llegar por Sancho y Gil a la zona de San Miguel, siempre por zonas bastante seguras).

El regreso desde Independencia es más complicado. Una buena opción que es alternativa a los grandes ejes sería: Partiendo de Santa Engracia, seguir por Costa hasta girar en Isaac Peral. Cruzar Constitución y acceder por San Ignacio Loyola hasta Damas. Entrar al Boulevard de Sagasta por el paso peatonal que hay frente al Quiosco y subir hasta el paso peatonal que da acceso a La Gasca.

Seguir por La Gasca hasta Gran Vía. Giro a la izquierda hasta que a unos 50 metros accedemos a la calle Marcial (frente Bingo Real Zaragoza). ¡Cuidado porque hay unos 15 metros contradirección pero es muy ancho!. Giramos a la izquierda por la calle Calatayud. Cruzamos Goya y entramos en Baltasar Gracián hasta plaza San Francisco. Allí podemos entrar en la Universidad y por el carril bici interno llegar hasta la puerta sur de Domingo Miral para tomar el carril bici de Romareda que nos llevará hasta Hispanidad, acera sur del Seminario y Casablanca, ya por el mismo tramo utilizado a la ida..

#### 4. DE LAS FUENTES AL CASCO VIEJO

---

La conexión entre los Barrios y el Centro es un grave problema para los usuarios de la bicicleta en Zaragoza. Ante la ausencia de los debidos viales, desde el MDB vamos proponiendo algunos recursos que hagan nuestro desplazamiento más seguro, aunque en algunos casos haya que dar un pequeño rodeo. En este apartado proponemos ir de Las Fuentes al Centro con un par de alternativas.

Para Las Fuentes-Norte una buena opción es salir a la ribera y tomar el parque lineal hasta el Puente de Hierro. Allí se cogería la acera de Echegaray para llegar hasta El Pilar y ascender por Alfonso hasta Coso. Si poco después de entrar en Alfonso giramos por Espoz y Mina y Manifestación llegamos hasta el Mercado. Por Predicadores y adyacentes (Sacramento, San Pablo, etc..) que son calles muy seguras por su estrechez, se accedería hasta El Portillo e incluso El Pignatelli (DGA). El regreso se plantearía de forma similar.

Otra opción válida podría ser que, al llegar a la desembocadura del Huerva, se tomase el andador de tierra que sube por la ribera derecha de este río. Tenemos opción de girar en el Parque Bruil, atravesarlo, y llegar hasta Asalto para acceder por la acera, o con no poca precaución por la calzada hasta la Plaza San Miguel. Desde aquí, por la calle San Miguel, que es semi peatonal, llegamos hasta Independencia.. con todas sus posibilidades (Aragón, Cádiz, Paraiso, Boulevard central de Gran Vía, etc).

Asimismo, desde San Miguel podemos cruzar hasta Cinco de Marzo y Plaza Salamero para atravesar luego César Augusto y, por calle Peromarta, entrar en la calle Pignatelli, en su mayor parte peatonal, que nos permitirá llegar sin sobresaltos hasta El Portillo y la parte norte del edificio del Gobierno de Aragón. Por la acera que rodea este edificio llegamos sin problemas hasta su puerta principal de María Agustín.

Una tercera vía sería subir junto al Huerva hasta Miguel Servet, pasando por el Parque de El Canódromo. Cruzando Miguel Servet y entrando en Coimbra podemos llegar sin peligro hasta el entorno del Boston.

Para regresar desde El Pignatelli, tomamos el mismo camino de la ida pero vamos a Salamero por Madre Rafols y Villa de Espierba. Seguiremos por Cinco de Marzo, Independencia, San Miguel, Reconquista y Manuela Sancho. Giramos en Cantín Gamboa hasta Asalto. Cruzamos a Parque Bruil y riberas del Huerva y del Ebro para acceder al barrio de Las Fuentes-Norte y Este, a la altura que más nos convenga. Los últimos metros de nuestro trayecto seguramente los tendremos que compartir con los automóviles: precaución.

Tenemos que ser conscientes de que no es posible en todos los casos acceder a un vial segregado desde la puerta de nuestra casa.... pero como veis, hay múltiples estrategias.

## 5. DE DELICIAS A CENTRO

---

Buscar una conexión segura entre el populoso y amplio barrio de Delicias con el Centro no es fácil, sobre todo si el usuario quiere salir de los grandes ejes, algo que siempre recomendamos, o si no quiere compartir el carril bus. Nos proponemos esta vez ir hasta Independencia partiendo La Bombarda. De entrada tenemos dos opciones. Una posibilidad es usar el carril bus a lo largo de Avda. Madrid y Conde Aranda, para terminar en Plaza de España. Es una opción comprometida, que algunos ciclistas utilizan pero están expuestos a la “presión” del bus y a que la Policía les llame la atención.

Otra opción basada en el uso de calles poco concurridas y de recursos segregados del tráfico, aunque más larga, sería la siguiente: Por los andadores del Parque Sedetania llegaremos hasta la calle Brea de Aragón. Tomamos por detrás del Lidl la calle Julián San Ibáñez y seguimos hasta girar por Garcilaso de la Vega. Cruzamos la Avda. Madrid y entramos en Mompeón Motos hasta el final. Entramos en el Parque Delicias buscando la salida de Villahermosa esquina Sigües. Cruzamos Villahermosa por el paso peatonal que hay a la salida del Parque. Bajamos unos veinte metros por la acera y nos metemos a la derecha por el andador que limita el Instituto Avempace.

Seguimos por la acera norte de Juan Carlos I hasta el paso peatonal que nos permite cruzar Gómez Laguna y entrar en el andador Hnos. García Mercadal. Giramos luego a la izquierda, por el andador Gutiérrez Mellado, hasta el carril bici frente al “Huevo”. Seguimos el carril y entramos en el campus universitario (con carril) por Domingo Miral. Salimos por Menéndez Pelayo y tomamos Lorente, Fueros de Aragón y Carmen, hasta Plaza Mariano Arregui, que cruzamos hasta Doctor Cerrada. Atravesamos Paseo Pamplona y por Ponzano accedemos a Plaza. Aragón, Correos y Los Sitios.

El regreso es más complicado. Si decides volver por Conde Aranda y Avenida Madrid (la opción más directa) tendrás que compartir con el tráfico dos avenidas muy transitadas y por tanto, peligrosas. No es recomendable.

Si vuelves por calles menos concurridas puedes tomar Albareda y girar en César Augusto para seguir por Hernán Cortés y paseo Teruel, siempre con tráfico muy denso. Al llegar al cruce de Goya usa el paso peatonal (a la derecha) para acceder a Tarragona. Continúas por Martín Cortés. Cruzas Franco y López y entras en Ciudad Jardín para luego cruzar Villahermosa y entrar en Domingo Ram, Alcañiz, Berenguer de Bardají y salir a Universitat. Cruzando en diagonal Parque Delicias llegas a Ciudadela . Sigues por Andrés Vicente para cruzar Avda. Madrid y entrar por Ramiro de Aragón en La Bombarda. Otra alternativa sería volver por Gran Vía (opción Bulevar), Marcial (contrasentido) y Baltasar Gracián, para cruzar la Universidad, retomar el carril bici y los andadores usados en la ida, hasta Parque Delicias, tomando luego Ciudadela, Andrés Vicente y Ramiro de Aragón.

Muchas veces un pequeño rodeo por un vial seguro garantiza nuestra integridad.

## 6. DE LA ALMOZARA A INDEPENDENCIA

---

Para quien desee acceder a Independencia desde La Almozara no lo tiene difícil hacerlo por un trazado relativamente seguro. Hay algunas opciones:

### ***Opción 1.***

Tomando como punto de partida el Parque de la Aljafería, tomaríamos el Andador Giuseppe Verdi para adentrarnos en la Calle Diputados. Subimos casi hasta el final para entrar por la peatonal Castillo y salir al cruce del Portillo. Por pasos peatonales accedemos a la calle Romero (peatonal contigua a la Iglesia del Portillo). Desde aquí seguimos por Ramón Pignatelli y Madre Rafols hasta Cajal. Aquí tenemos dos opciones. Una sería ir a Plaza Salamero por Camón Aznar y salir a Independencia por Cinco de Marzo, y otra sería ir por Capitán Portolés, meterse por la calle restringida del Cine Cervantes y seguir por Casa Jiménez (Atención, contrasentido de unos 30 metros) hasta Independencia.

### ***Opción 2.***

Salimos del Parque de la Aljafería. Por los pasos peatonales de Plaza Europa accedemos a Santa Lucía. Tomamos Santa Inés y por Boggiero bajamos hasta César Augusto. Por paso peatonal accedemos al carril bus del Coso, que nos deja en Plaza España.

El Regreso es un poco más complicado que la ida. Podría hacerse por Cinco de Marzo, Salamero, César Augusto (carril bus) hasta San Pablo o Las Armas. Llegamos a Plaza Santo Domingo y buscamos por Bernal el Paseo Echegaray para ir por la acera hasta Plaza Europa. Utilizamos pasos peatonales para llegar al Parque de la Aljafería.

Otra opción, desde Plaza Aragón, es tomar Albareda hasta el final. Bajar por Dr Fleming hasta Rafols y cruzar por Plaza J.M. Forque a Pignatelli. Tomar Mayoral y salir a Plaza Santo Domingo para continuar por la acera de Echegara y hasta Parque La Aljafería.

Los recorridos son sinuosos pero bastante seguros. Procuraremos evitar Paseo Pamplona y María Agustín ya que son grandes ejes con mucho tráfico y autobuses.



## 7. DE VALDEFIERRO A PLAZA SAN FRANCISCO

---

La comunicación de Valdefierro con el Centro es bastante segura para las bicicletas. Todo el Barrio tiene un acceso fácil y sin complicaciones a la Calle Biel. Allí tomaremos el minúsculo carril bici que conecta con Gómez Laguna. Al salir a Gómez Laguna tomaremos la acera hasta Hispanidad. Por el paso peatonal que cruza a la esquina del Servicio de Infraestructuras del Ayuntamiento cruzamos de acera y a continuación cruzamos por el mismo sistema a la acera norte Hispanidad. Seguiremos por la acera de Hispanidad, de gran anchura y poco transitada por peatones, hasta Saínez de Varanda donde tomaremos el carril bici que nos deja en la puerta sur de la Universidad (Domingo Miral). Entramos y tomamos el carril bici universitario hasta Plaza San Francisco.

El regreso se puede hacer por el mismo trazado que a la ida.

## 8. ACTUR/PICARRAL A LAS FUENTES

---

Tomamos como punto de partida Alberto Casañal, punto de fácil acceso desde Salvador Allende y proximidades. Bajamos por Búbal y lateral de Bomberos hasta Valle Broto. Por paso peatonal cruzamos y entramos por Valle Oza o poco más adelante por Cañón de Añisclo (peatonal) hasta Peña Oroel. Seguimos por Oroel y cruzamos Avda Cataluña y seguimos por Oliván Bayle y Bielsa hasta el final, para tomar luego Camino Torrecillas que nos deja en la acera de Marqués de la Cadena. Por la acera que más se ajuste a nuestro destino pasamos el Puente de La Unión que nos deja ya en Las Fuentes. Si hemos tomado la acera derecha del puente, giraremos al final y bajaremos a Echegaray para tomar Iranzo y adentrarnos en la zona de Las Fuentes.

El regreso puede hacerse siguiendo el camino de la ida o bien tomando la acera de Echegaray hasta el Puente de Piedra. Pasar el Puente, y tomar Sixto Celorrio para salir a Valle de Broto Por Valle de Oza o por el Parque Tío Jorge. Hay usuarios que hacen este tramo por la acera de Marqués de la Cadena. Si se opta por ello recomendamos bajarse de la acera en la zona de La Jota.



## 9. DELICIAS-TORRERO-LA PAZ

---

Se trata de un recorrido transversal bastante asequible y seguro para la bicicleta. Partiendo de La Bombarda bajaremos por Madres de la Plaza de Mayo hasta Julián Sanz Ibáñez y de inmediato girar por G. Vega para cruzar Avda de Madrid. Seguimos por Mompeón Motos y entramos al Parque Delicias para dejarlo por la puerta sur de Villahermosa. Cruzamos Villahermosa por paso peatonal, bajamos unos metros por la acera y entramos en el andador lateral del IES Avempace. Seguimos por la acera, ancha y perfectamente compartible, de Juan Carlos I hasta cruzar por paso peatonal Gómez Laguna. Cruzamos y tomamos andador García Mecalá giramos a la ida por el andador Gutierrez Mellado que nos dejará en el carril bici de Romareda, justo en el cruce con Violante de Hungría.

Mientras que la prolongación de este carril hasta el Parque no se concluya, tomaremos la acera de Violante de Hungría para acceder al Parque Primo de Rivera. Cruzando el Parque saldremos a la acera de la parte alta de Renovales (antigua cuesta de Las Palmeras). Cruzamos el Canal y entramos en el carril bici de Vía Pignatelli, con posibilidad de acceder a las laterales de Torrero. Si cruzamos Avda América entramos en el carril bici de La Paz que nos lleva hasta el corazón del Barrio.

El regreso por el mismo trazado.

## 10) DESDE LA PAZ A LAS FUENTES

---

Si bien desde el Parque La Paz se puede acceder a la zona norte de San José por Neptuno, Zaragoza la Vieja y Puente Virrey, el acceso a Las Fuentes Sur resulta algo complicado y no exento de riesgos. Por ello recomendamos que para ir de La Paz a Las Fuentes se tome el carril bici del tercer cinturón para acceder con absoluta seguridad y sin riesgos hasta el final de Compromiso de Caspe (Stadium Las Fuentes). Desde este punto, por San Adrián de Sasabe a la derecha y Fray Luis Urbano, por la izquierda, se accede fácilmente a todo el Barrio.

