

Aragón-Info, viernes 15 de junio del 2.001

El Plan de Tráfico nos deja desnud@s

Medio centenar de ciclistas urban@s marcharon el jueves 14 a partir de las ocho y cuarto de la tarde por el centro de la ciudad de Zaragoza, entre las plazas de Sinués y de España. La novedad de esta acción, convocada por la recientemente constituida “Coordinadora de Colectivos Ciclonudistas”, con representantes en Huesca, Zaragoza y otras localidades aragonesas y por Ecologistas en Acción, es que l@s participantes realizaron el recorrido ciclista en plena hora punta y totalmente desnud@s, portanddo pequeñas pancartas pegadas a sus carnes o a sus bicis, lo que provocó la sorpresa general entre la ciudadanía y división de opiniones a favor y en contra, aunque hay que decir que parecían mayoría las primeras, desatando incluso ovaciones y aplausos a l@s ciclonudistas cuando ést@s paraban en algunos pasos para peatones, a parte de la perplejidad general.

Mientras se desarrollaba la bicifestación, unas 70 personas esperaban su llegada en la plaza de España con silbatos, pancarta y octavillas para explicar los motivos de la acción. Resulta que el Ayuntamiento de Zaragoza ha elaborado un Plan de Tráfico en el que se ignora totalmente a l@s ciclistas urban@s, apostando fuertemente por el vehículo particular con nuevas infraestructuras y más plazas de aparcamiento. Es por ello que los colectivos convocantes quisieron poner en evidencia lo que representan para ellos los proyectos municipales, o sea, que la bicicleta y sus usuari@s se quedan en pelotas ante el coche y que se encuentran en inferioridad de condiciones y sumamente desprotegid@s.

La acción fue calificada por l@s participantes de rotundo éxito, y a su conclusión, una vez vestid@s, se leyó un comunicado en el que se exponían los motivos de esta movilización. Los medios de comunicación que cubrieron el acto fueron multitud y se distinguieron por su afición al morbo, aunque a posteriori, eso sí, dieron gran publicidad a la acción. Destacar que un policía local apuntó cuidadosamente los colectivos convocantes, y que ya terminado el acto y sin venir a cuento apareció una furgoneta de antidisturbios en la actitud chulesca que vienen exhibiendo habitualmente en las protestas ciudadanas. Finalmente, estos proveedores de carne de hospital llegados a esta tierra para “acabar con el terrorismo” se contentaron con sus clásicas provocaciones, se aparearon en marcha de la furgoneta porra en mano ante la sorpresa general, y no pasaron a mayores.

L@s ciclistas prosiguieron ruta hacia el Bº de la Madalena donde a lo largo de la noche taparon con sus bicis el tránsito a algunos de los coches que en todo el Casco Viejo zaragozano circulan impunemente por las zonas peatonales.

Adjuntamos el comunicado que se facilitó a la prensa local.

COMUNICADO DE PRENSA

En Zaragoza, a 14 de junio de 2001

ESTE PLAN DE TRÁFICO NOS DEJA DESNUD@S

Cerca de medio centenar de ciclistas urban@s “mostrando públicamente su carrocería” saldremos a la calle para reclamar que ser tenid@s en cuenta en las intervenciones previstas en el Plan de Tráfico y Transportes de Zaragoza. La protesta sirve de apoyo a la presentación de alegaciones a este plan realizada por Ecologistas en Acción en nombre de un numeroso colectivo que abarca desde aquellas personas que se juegan la vida diariamente desplazándose en un medio de transporte no contaminante hasta aquellas que temen circular por miedo a ser mortalmente avasalladas. Entienden que es necesario ya abandonar las palabras y pasar a la acción, no se explican un plan que no planifique.

A lomos de nuestras bicicletas, ataviad@s únicamente con una máscara simbolizando el anonimato del amplio colectivo anónimo que transita diariamente por las calles zaragozanas y el resto de “su carrocería” al descubierto, cerca de medio centenar de personas hemos decidido tomar la calle para hacer escuchar nuestras quejas y reivindicaciones.

No entendemos que las medidas para favorecer el uso de la bicicleta se pospongan hasta que la ciudad se transforme urbanísticamente, tal y como propone el Plan de Tráfico y Transportes redactado por el

Consistorio zaragozano. Y no lo entendemos por una razón fundamental. Si se quiere favorecer un medio de transporte es necesario implantar desde ya medidas para ello.

El plan asegura que no es preciso mayor labor planificadora que la contemplada en la aprobación inicial del Plan General de Ordenación Urbana y las pocas propuestas proyectadas en el citado plan, puesto que no se dispone de datos fiables sobre cómo se va a producir la evolución de la movilidad en la ciudad.

Deja, por tanto, su actividad planificadora a expensas de lo que ocurra con la movilidad. ¿Qué tipo de Plan es éste que no planifica? De nada sirve esperar otros cinco años como sugiere dicho plan.

No estamos en absoluto de acuerdo con esta filosofía, dado que si desde un principio se tienen en cuenta medidas e intervenciones concretas, es posible que la evolución de la movilidad se dirija hacia otros derroteros. Si bien es cierto que la construcción de infraestructuras (algunas de las cuales tampoco son de nuestro agrado, como los cinturones, la estación intermodal y los aparcamientos en pleno centro de la ciudad) influirán de manera importante en la circulación viaria, se debe tener presente que la ciudad es un concepto mucho más amplio, complejo, vivo y moldeable. Si se planificaran intervenciones tanto en las zonas previstas en el Plan como en otras se podrían modificar ciertas conductas y estar más en la línea de los preceptos de un desarrollo más sostenible, tal y como supuestamente preconiza el PGOU.

No negamos que la construcción de los carriles bici previstos pueda promocionar la utilización de la bicicleta como medio de transporte, pero se debe realizar una manera coherente y planificada. Esto significa que, por un lado, los carriles bici deben unir puntos estratégicos de la ciudad y diseñarse teniendo en cuenta potenciales usuari@s y, por el otro, para ser una alternativa verdaderamente sostenible, es necesario que detraigan espacio y recursos a la circulación motorizada individual. Solamente de esta manera se apuesta por la reiterada sostenibilidad.

Por otra parte, siguen sin contemplarse las denominadas ciclocalles o calles de convivencia entre distintos medios de transporte con preferencia para la bicicleta. Simplemente adecuando los límites de velocidad y la señalización de ciertas calles no consideradas como principales (por distintas razones, entre ellas nuestra propia seguridad) para inclinar la prioridad hacia la bicicleta, se favorecería sobremanera la utilización de ésta como medio de transporte; todo ello sin grandes inversiones y con un efecto claramente multiplicador tanto en la sensibilización y comportamiento cívico y respetuoso hacia la bicicleta como en el número de personas que la utilizarían como medio de transporte. Quizá sea que quieren maquillar su política urbanística sin tener en cuenta, tal y como se menciona en el PGOU, la prevención de problemas medioambientales atacando las raíces estructurales de dichos problemas, entre ellos el modelo de desarrollo de las ciudades.

Añadir, finalmente, que también estamos en desacuerdo en el diseño de los carriles bici. Tanto los carriles bici proyectados como los ya existentes, aparte de no nacer una verdadera demanda y discurrir por zonas de interés, detraen espacio al peatón (parte de ellos discurren por aceras) y ponen en riesgo su seguridad y la nuestra. Ello se puede observar en los distintos trazados proyectados, que si bien están segregados del tráfico motorizado, no lo están tanto del desplazamiento a pie.

Es necesario proyectar los carriles bici en la calzada, aunque con obstáculos físicos para la invasión por parte de los automóviles. De esta manera se consigue un doble objetivo. La zona peatonal resulta segura para las personas que la transitan, dado que una simple coloración distintiva para los carriles bici resulta insuficiente para evitar la invasión por parte de los peatones. En segundo lugar, los laterales de la calzada se destinan a la circulación de bicicletas y no a zona de aparcamientos o circulación de coches. Este obstáculo a la larga redundará en una menor utilización del transporte motorizado individual de manera irracional, con los beneficios que ello conlleva.

No se puede pretender trasvasar usuari@s del coche al transporte público o la bicicleta tomando medidas que favorezcan su uso.

En resumen, la presentación de este plan ha suscitado un debate en la sociedad zaragozana y una de las partes más directamente implicadas solicita ser tenida en cuenta en el diseño de la ciudad, tanto presentando alegaciones al mismo como recuperando un espacio que le corresponde.