



PLAN COTA CERO

Casco Histórico, corazón de una
Zaragoza más amable

ANTECEDENTES NORMATIVOS Y FILOSOFÍA DE LOS ESPACIOS DE PRIORIDAD PEATONAL

1.-NUESTRO MARCO NORMATIVO

El Plan General de 1968, en su apartado 5.1 «Casco Antiguo», previó una:

«ORDENACIÓN del tráfico en este sector, a base de considerar como circulación predominante la de PEATONES desde los tres estacionamientos citados [Tubo, Mercado central y plaza de la Magdalena] hasta el interior del

recinto y hasta la Plaza de las Catedrales, de tal forma que salvo tolerancias a establecer para carga y descarga de mercancías a determinadas horas, en el resto de la jornada, dentro del recinto antiguo, se circule única y exclusivamente a pie.

»Únicamente deben tolerarse las circulaciones de vehículos y siempre en una sola dirección en las calles de Don Jaime I y San Vicente de Paúl, y parcialmente en la de Don Alfonso I y, en sentido transversal a ellas, las de Mayor y Manifestación, y San Jorge-Torrenueva.»

Ya a comienzo de los años 70, diversos documentos e informes del Gabinete Técnico de Tráfico y Transportes acreditan que el Ayuntamiento había previsto reservar la Calle *Don Jaime* a vehículos de emergencia, transporte público y residentes, tomándose la determinación en un momento más reciente que podrá precisar el Servicio de Movilidad.

En torno al año 2000, se peatonalizó la *Calle de Alfonso I*, con tráfico restringido en algún tramo.

El avance del plan especial de protección del Casco Histórico de 1981 propuso la peatonalización completa del Paseo *De La Independencia* (muy contestada por los servicios municipales), las plazas *Del Pilar, San Juan de los Panetes, Murallas, La Seo, San Bruno, El Justicia, San Felipe, Ariño, Santa Cruz, Santa Marta, San Pedro Nolasco, La Magdalena, San Agustín, Tenerías, La Rebojería, Salamero, Sitios*, o el entorno de la plaza de toros con inclusión de *La Plaza del Portillo*. Bajo el *Paseo Independencia* y los jardines del *Hospicio Pignatelli*, se proponían dos grandes estacionamientos públicos. Se planeaban además trazados peatonales transversales a algunas manzanas del *Barrio de San Pablo*, que para unir *Calle Predicadores* con *Calle Boggiero* y, más al Este, con *Calle San Blas*, hubieran partido en dos varias manzanas de forma más o menos aleatoria; en el mismo barrio, se proponía vaciar varias esquinas y frentes de manzanas para formar un conjunto de plazuelas dispersas. *Alfonso, Manifestación/Espoz y Mina/Mayor* y un cierto

número de calles secundarias del polígono 1, más algunas pocas exteriores, formarían una red viaria de tráfico restringido. La red viaria principal en dos direcciones rodadas hubiera estado integrada por: Paseo *Echegaray y Caballero*, los tramos Este y Sur del *Coso*, Calle *Conde Aranda*, Paseo *María Agustín*, Avenida *César Augusto* (de la *Puerta del Carmen* al *Coso*), Paseo de *Pamplona*, Calle *Marina Moreno* (Paseo de *La Constitución*), Calle *Espartero*, Paseo de *La Mina* y Calle *Asalto* (las demás calles rodadas hubieran sido de una dirección): por estas calles, el tramo Oeste del *Coso* y Calle *Don Jaime* hubiera discurrido la red principal de transporte colectivo.

En sus informes a este documento, el Servicio de Tráfico criticó a fondo la peatonalización de *Independencia* (tampoco le convencían las de *San Miguel* y *Cinco de Marzo*, las de las plazas del *Pilar* y *Portillo*, o la peatonalización parcial de las plazas de *Los Sitios*, *Santa Engracia* y el entorno de *Salamero*) y receló de las peatonalizaciones completas, de la insuficiente valoración de las necesidades de circulación rodada Norte-Sur (máxime considerando las expectativas de edificación del *ACTUR*) y de los muchos fondos

de saco propuestos. Se proponía señalar zonas de tráfico restringido a residentes con sistemas de acceso automatizados, así como limitar dentro del área, los de vehículos procedentes del exterior y crear una trama dispersa de estacionamientos para residentes de gestión pública, tamaño moderado y no distantes más de 100 o 150 metros de las viviendas (*«ello exige la [...] construcción de estacionamientos para residentes, para lo que será preciso sin duda utilizar edificios en altura, en algunos casos previamente expropiados, manteniendo en lo posible la fachada ambiental en su caso»*).

El Plan General de 1986 no entró apenas en esta cuestión si bien, durante su vigencia, los servicios de Tráfico e Infraestructuras acometieron numerosas acciones de renovación de la pavimentación, que con frecuencia conllevaban el enrasamiento de la calzada con las aceras, con el fin de satisfacer la normativa sobre barreras arquitectónicas que, al exigir aceras de 1'80 m de anchura mínima, impone de hecho la plataforma única en calles con menos de 7 m, tan abundantes en el centro histórico y los barrios

tradicionales. Complementariamente, se logra un viario agradable y apto para el uso peatonal, durante el mucho tiempo en que no circulan vehículos por él, y se somete a éstos a una disciplina de respeto al peatón.

2.-LA EXPERIENCIA EN OTRAS CIUDADES

En otros países europeos viene de muy largo la experiencia en calles de este tipo, que no necesariamente implica peatonalización. Sus primeros ejemplos: las *General Improvement Areas* inglesas y, sobre todo, de los *woonerven* del reglamento de tráfico holandés de 1976. Según esta norma, una *woonerf* es una parte continua del espacio urbano cuyo diseño viario se basa en los principios de no dar prioridad al automóvil, no prohibir el juego en la vía pública (imponiendo restricciones a la circulación ahí donde los niños ocupen todo el ancho de la calle), limitar el estacionamiento a espacios específicos predeterminados y separados del viario,

rebajar sensiblemente las limitaciones de velocidad comunes en áreas urbanas (utilizando medios físicos complementarios para garantizar la baja velocidad) y ofrecer una imagen atractiva de la calle mediante arbolado, tratamiento del suelo (evitándose la tajante distinción entre aceras y calzada a lo largo de la calle) y mobiliario urbano adecuado. Naturalmente, no todo el viario urbano puede tener estas características. El reglamento holandés consideró viables las *woonerven* ahí donde los usos dominantes son residenciales y no se espera una densidad automovilística superior a 100 vehículos en hora punta. Entre las áreas de coexistencia de tráfico ha de quedar una malla que permita una circulación rodada más fluida; la práctica holandesa recomienda que el dimensionamiento de las *woonerven* sea tal que ninguna vivienda quede a más de 500 metros de una arteria de circulación, por la que se canaliza el tráfico de paso.

En diversos estudios se han señalado las siguientes ventajas de este tipo de calles:

| | |
|----------|---|
| VENTAJAS | Aumento de la seguridad objetiva |
| | Aumento de la seguridad subjetiva |
| | Mejora la utilización del espacio urbano en el entorno de la vivienda |
| | Aumento de las posibilidades de esparcimiento. |
| | Mejor aprovechamiento del espacio escaso en calles estrechas. |
| | Limitación de la función circulatoria. |
| | Favorecimiento de la interrelación social en la calle. |
| | Funciones del espacio urbano distintas de la residencia (comercio, ocio...) |
| | Mejor integración formal con el entorno. |

En las experiencias holandesa e inglesa se inspiraron, ya en los 70, las *rues résidentiellles* suizas y las calles residenciales danesas y las *spielstraßen* (calles de juego) o *erven* alemanas. En 1988, la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, basándose en la norma alemana, elaboró una directiva 78/2 sobre la señalización de zonas residenciales con tráfico integrado. Más adelante, se desarrollaron otros modelos complementarios, como las áreas 30, introducidas en 1983 en Holanda y Dinamarca y al terminar el siglo XX existentes en casi todos los países europeos, donde la velocidad máxima de circulación quedó limitada a 30 Km/h, valor intermedio entre los 10 km/h (la marcha del peatón) de los woonerven y el límite genérico de los 50 km/h; en 1991, todas las

zonas residenciales de ciudades alemanas como Friburgo o Heidelberg constituían áreas 30; en 1993, sólo en el Land de Renania del Norte había más de 15.000 áreas 30.

En España, la *woonerf* equivale a la *calle residencial* contemplada por el Código de la Circulación. El Plan Parcial de Valdespartera (2002) fue el primero que en Zaragoza dio carácter amplio a este tipo de calles de uso compartido, calificándolas como tales, y limitando así la circulación de vehículos a una velocidad de 20 km/h, con prioridad del peatón y posibilidad de usar la calle como zona de juegos. Ya se ha comentado que por entonces, el Ayuntamiento desarrollaba de hecho actuaciones similares en diversas zonas de la ciudad, y en especial en el centro histórico. En los últimos años, la calle residencial ha proliferado en muchas ciudades españolas, y abunda en calles secundarias de la zona central de Madrid (*Barrio de las Letras*, entorno de la *Gran Vía*, etc.) o Barcelona.

DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA

La apuesta decidida por una ciudad más amable con los ciudadanos y visitantes pasa por mejorar el espacio público. Las calles y aceras que conforman el entramado de viarios públicos necesitan una renovación profunda. Las actuaciones llevan, en ocasiones, a reformas integrales de las infraestructuras que requieren de grandes inversiones pero en otras, es posible acometer intervenciones que consigan mejoras sustanciales del entorno urbano con una inversión menor.

Las ventajas son múltiples. Desde el punto de vista medioambiental se consigue un descenso de los niveles de ruido. La pacificación del tráfico es gradual al conseguir que el peatón, al ver favorecido sus recorridos e itinerarios, opte por los desplazamientos a pie en detrimento de los vehículos privados. En el mismo sentido, se consigue una disminución de los niveles de contaminación ambiental derivados de las emisiones de vehículos. La accesibilidad es otro de los

factores que motivan este tipo de intervenciones. Las aceras estrechas son obstáculos insalvables para todo tipo de personas con movilidad reducida. Además de personas con discapacidad, los mayores o la infancia se ven más protegidos por este tipo de obras.

Durante los últimos años se ha actuado en calles como Ramón Pignatelli, Espoz y Mina, Santo Dominguito de Val, o Trinidad, en las que la estrechez de las aceras hacía inseguro el desplazarse por las mismas.

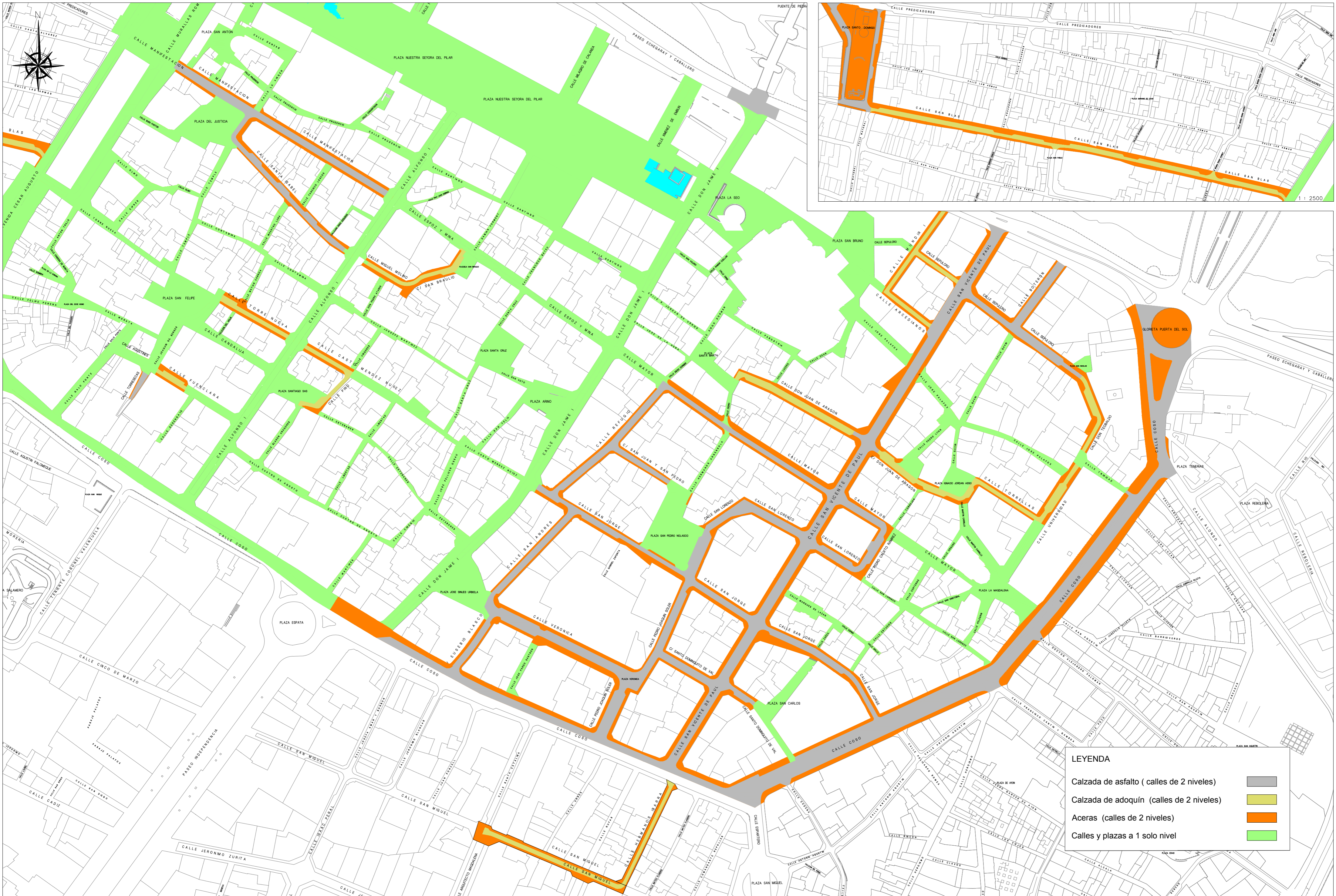
Esta propuesta se incardina con los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza que en la actualidad se encuentra en fase de revisión y de consulta pública. Entre los objetivos del mismo se encuentran los generales de:

- Reducir la contaminación atmosférica y acústica.
- Reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico.
- Desarrollar un planteamiento Sistémico entre todos los modos de transporte.
- Garantizar la Accesibilidad Universal al Sistema de Movilidad.
- Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en la vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada.
- Fomentar el uso de energías limpias y renovables.

Y sus objetivos específicos, entre otros:

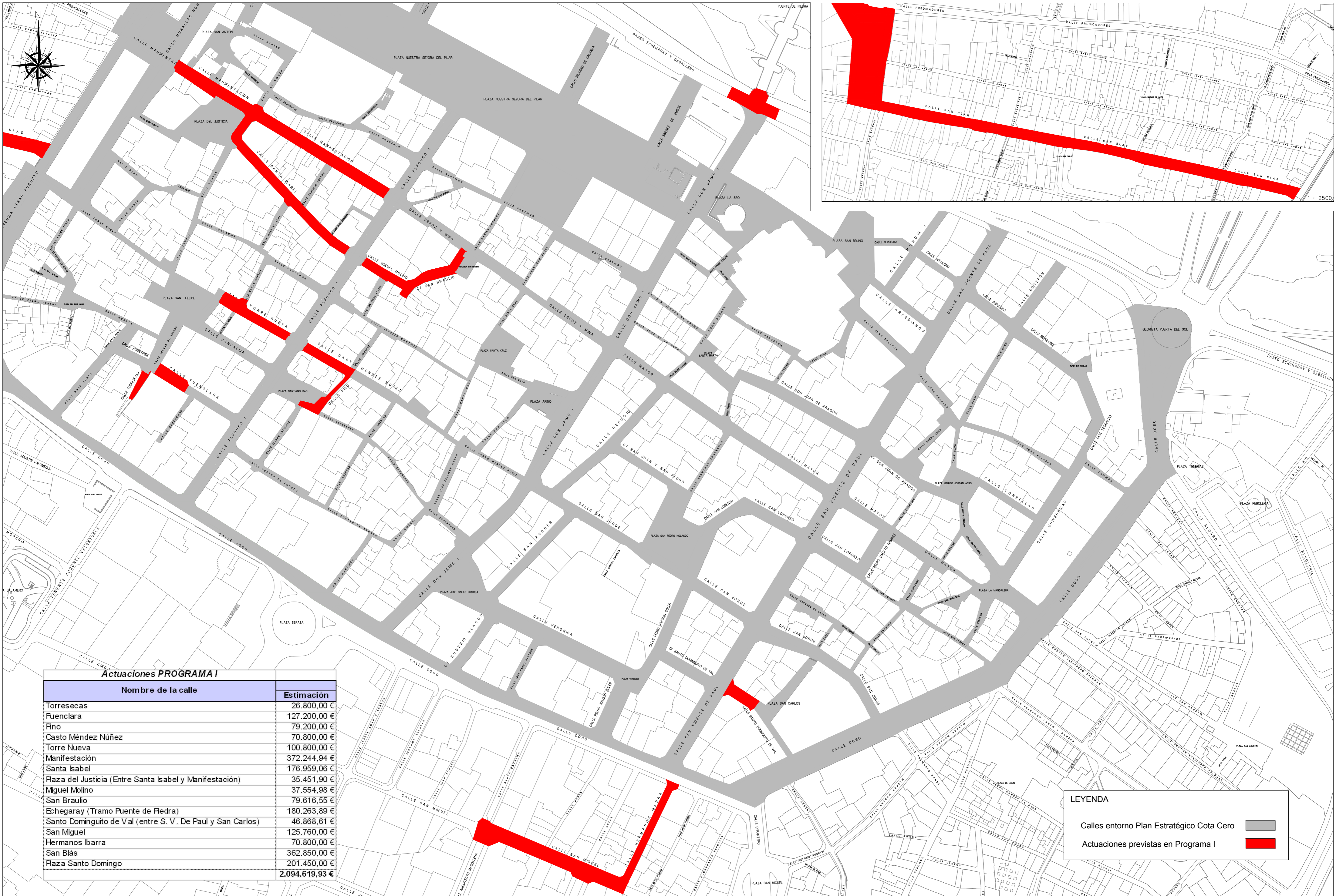
- Aumento del peso de la movilidad peatonal en la movilidad cotidiana hasta superar el 50% sobre la movilidad global
- Mejora de la calidad de los itinerarios, aumentando su atractivo general: mejorando la conectividad, anchura, accesibilidad, seguridad, mobiliario que lleve asociado una mejora del paisaje urbano.
- Ganar espacios peatonales en áreas de especial interés y protección: casco histórico, unidades vecinales, etc., introduciendo espacios de prioridad no motorizada que se vayan implantando en base a unas experiencias pilotos, poco a poco por toda la ciudad.
- Mejora de la eficiencia y seguridad en los accesos a los centros escolares
- Implantación de un programa de actuación global y diverso que integre caminos escolares, pero también otras medidas de gestión de la movilidad escolar
- Aumento del peso de la movilidad peatonal, ciclista y en transporte colectivo en la movilidad escolar hasta superar el 90%, e idealmente subir al 95%.
- Aumentar la autonomía de la población escolar reduciendo su dependencia del acceso en automóvil.

La tendencia general en las ciudades es llevar a cabo actuaciones de este tipo que, además de unas mejoras sustanciales en los cascos históricos y barrios, consiguen revitalizar las mismas desde el punto de vista económico, tanto a nivel turístico como comercial. La remodelación de estas infraestructuras consigue que la gente vuelva su mirada al corazón de las ciudades. En lugar de desplazarse a los centros comerciales donde se recrean falsas calles en el interior de grandes cascarones modulares, las posibilidades que ofrecen estas transformaciones para la regeneración comercial de la ciudad consolidada es una oportunidad que no se puede desaprovechar. El objetivo es conseguir una coexistencia de usos mixtos en la ciudad consolidada, en la que todas las actividades puedan convivir en armonía y que se reviertan procesos actuales, como el abandono del comercio tradicional en los barrios o que la terciarización de los centros de las ciudades impida la vida residencial en los mismos.



LEYENDA

| | |
|---|--|
| Calzada de asfalto (calles de 2 niveles) | |
| Calzada de adoquín (calles de 2 niveles) | |
| Aceras (calles de 2 niveles) | |
| Calles y plazas a 1 solo nivel | |



Actuaciones PROGRAMA I

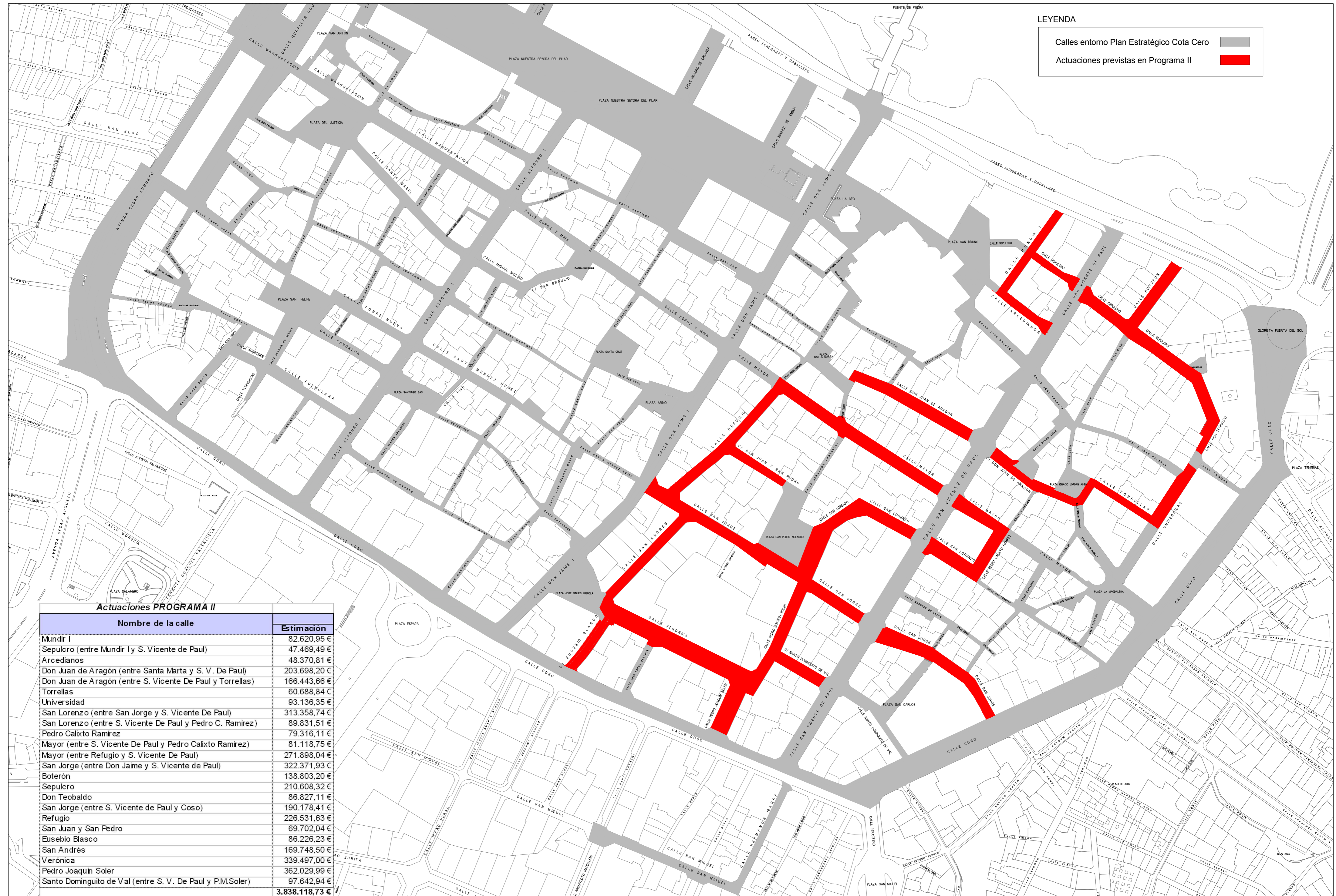
| Nombre de la calle | Estimación |
|--|-----------------------|
| Torresecas | 26.800,00 € |
| Fuenclara | 127.200,00 € |
| Pino | 79.200,00 € |
| Casto Méndez Núñez | 70.800,00 € |
| Torre Nueva | 100.800,00 € |
| Manifestación | 372.244,94 € |
| Santa Isabel | 176.959,06 € |
| Plaza del Justicia (Entre Santa Isabel y Manifestación) | 35.451,90 € |
| Miguel Molino | 37.554,98 € |
| San Braulio | 79.616,55 € |
| Echegaray (Tramo Puente de Piedra) | 180.263,89 € |
| Santo Dominguito de Val (entre S. V. De Paul y San Carlos) | 46.868,61 € |
| San Miguel | 125.760,00 € |
| Hermanos Ibarra | 70.800,00 € |
| San Blás | 362.850,00 € |
| Plaza Santo Domingo | 201.450,00 € |
| Total | 2.094.619,93 € |

LEYENDA

- Calles entorno Plan Estratégico Cota Cero
- Actuaciones previstas en Programa I

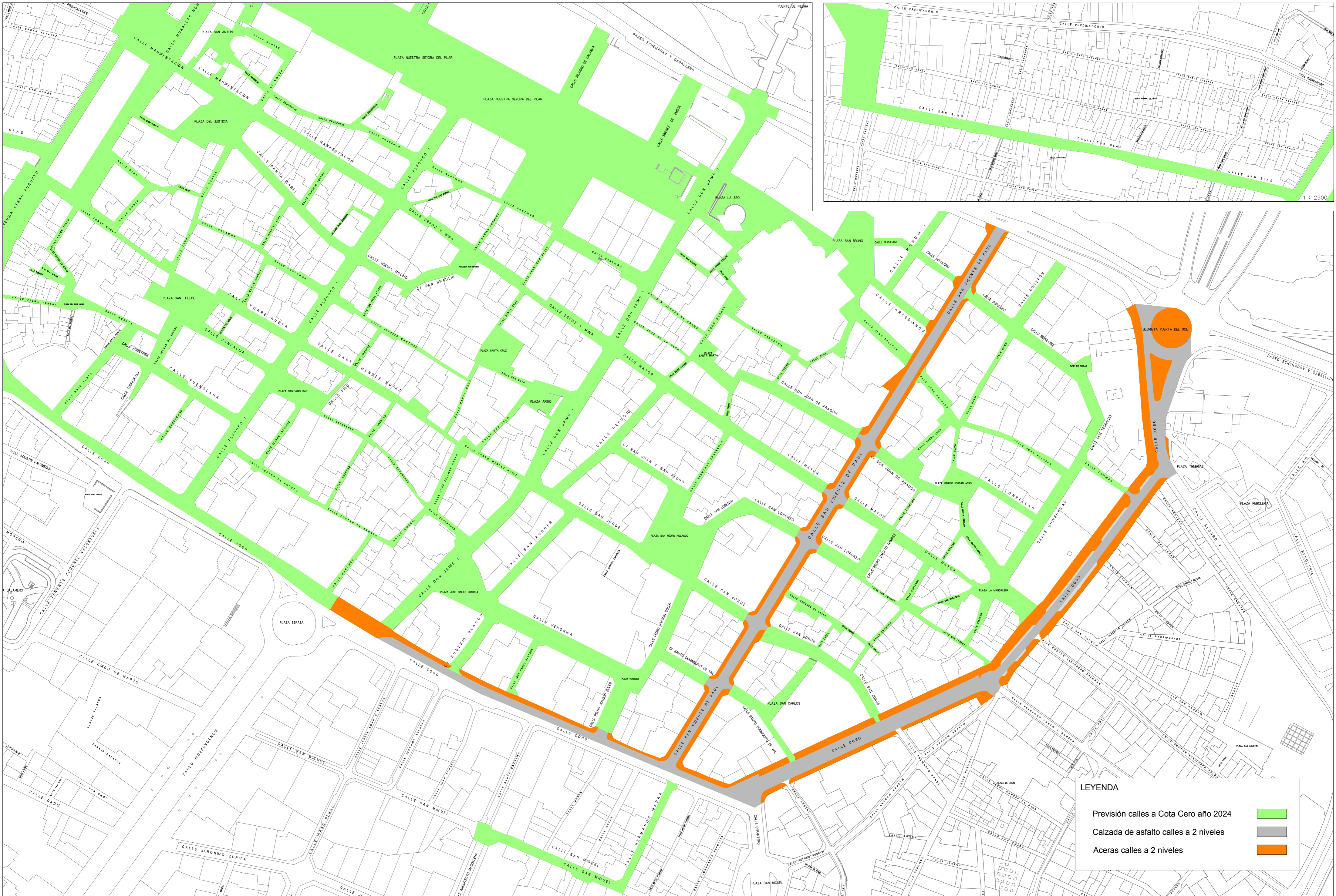
LEYENDA

- Calles entorno Plan Estratégico Cota Cero
- Actuaciones previstas en Programa II



Actuaciones PROGRAMA II

| Nombre de la calle | Estimación |
|---|-----------------------|
| Mundir I | 82.620,95 € |
| Sepulcro (entre Mundir I y S. Vicente de Paul) | 47.469,49 € |
| Arcedianos | 48.370,81 € |
| Don Juan de Aragón (entre Santa Marta y S. V. De Paul) | 203.698,20 € |
| Don Juan de Aragón (entre S. Vicente De Paul y Torrellas) | 166.443,66 € |
| Torrellas | 60.688,84 € |
| Universidad | 93.136,35 € |
| San Lorenzo (entre San Jorge y S. Vicente De Paul) | 313.358,74 € |
| San Lorenzo (entre S. Vicente De Paul y Pedro C. Ramirez) | 89.831,51 € |
| Pedro Calixto Ramirez | 79.316,11 € |
| Mayor (entre S. Vicente De Paul y Pedro Calixto Ramirez) | 81.118,75 € |
| Mayor (entre Refugio y S. Vicente De Paul) | 271.898,04 € |
| San Jorge (entre Don Jaime y S. Vicente de Paul) | 322.371,93 € |
| Boterón | 138.803,20 € |
| Sepulcro | 210.608,32 € |
| Don Teobaldo | 86.827,11 € |
| San Jorge (entre S. Vicente de Paul y Coso) | 190.178,41 € |
| Refugio | 226.531,63 € |
| San Juan y San Pedro | 69.702,04 € |
| Eusebio Blasco | 86.226,23 € |
| San Andrés | 169.748,50 € |
| Verónica | 339.497,00 € |
| Pedro Joaquín Soler | 362.029,99 € |
| Santo Dominguito de Val (entre S. V. De Paul y P.M.Soler) | 97.642,94 € |
| Total | 3.838.118,73 € |



LEYENDA

- Previsión calles a Cota Cero año 2024
- Calzada de asfalto calles a 2 niveles
- Aceras calles a 2 niveles