

Nuevo Horizonte

Revista de la Unión Vecinal Cesaraugusta. Julio de 2017



Propuestas para un nuevo Plan de Movilidad Urbana

Edita:

Patrocina:



Edita:

UNIÓN VECINAL CESARAUGUSTA

C/ Gutiérrez Mellado, 17, local. 50.009 Zaragoza.

Teléfono: 976 400 478 - Fax: 976 400 563

www.unioncesaraugusta.org - correo@unioncesaraugusta.org

ASOCIACIONES INTEGRADAS EN LA UNIÓN VECINAL CESARAUGUSTA

A.VV. AGUSTINA DE ARAGÓN. Polígono Romareda. C/ Gutiérrez Mellado, 17, local.

A.VV. ALJAFERÍA. Almozara. Avenida Pablo Gargallo, 13

A.VV. ARCO IRIS. Polígono Universidad. C/ Gutiérrez Mellado, 17, local.

A.VV. AVEACTUR. Actur. C/ Ildefonso Manuel Gil, 11, 3º B.

A.VV. BALSAS DE EBRO VIEJO. El Rabal. C/ Valle de Oza, 3.

A.VV. BOIRA BOIXA. Casco Histórico. C/ Rodríguez de la Fuente, 4.

A.VV. CONDE ARANDA. Casco Histórico. Pº María Agustín, 84, 2º E.

A.VV. CIVITAS. Las Fuentes. C/ Leopoldo Romeo, 30

A.VV. EL CANAL. Torrero. C/ Lasierra Purroy, 8-10

A.VV. EL CASTELLAR. Alfocea. C/ Castelar, 23.

A.VV. FERNANDO EL CATÓLICO. Fernando Católico/Pza. San Francisco. C/ Pedro Cerbuna, 29-31

A.VV. JÓVENES VECINOS DEL ACTUR-REY FERNANDO. C/ María Pineda 6-8, 5º M

A.VV. KASAN. Actur. C/ Valero Julián Ripoll Urbano, 11

A.VV. LAS CUATRO PLAZAS. Casco Histórico. Plaza San Lamberto, 3

A.VV. MIGUEL SERVET. Monzalbarba. C / Afueras, s/n

A.VV. Nª Sª DE LORETO. Venta del Olivar. Venta del Olivar (221 dpdo)

A.VV. NUEVO FUTURO. Delicias. C/ Duquesa Villahermosa, 5

A.VV. OLIVAR DE CASABLANCA LAS NIEVES. Casablanca-Las Nieves. C/ Mauricio Aznar, 8

A.VV. PARQUE GRANDE. Universidad. C/ Arzobispo Morcillo, 21

A.VV. PARQUE MIRAFLORES. Zona Parque Miraflores. C/ Cesáreo Alierta, 34

A.VV. PERAMÁN. Garrapinillos. C/ José Martín Ortega, 2 1º

A.VV. SAN ANDRÉS. Actur. Plaza Ortilla Ranillas, bloque 8, local.

A.VV. SAN LORENZO. Garrapinillos. C/ José Martín Ortega, 2

A.VV. SAN PANTALEÓN. Juslibol. C/ Domingo Zaera, 1

A.VV. SILVERIA FAÑANAS. Almozara. C/ Silveria Fañanás, 45

A.VV. TOMÁS PELAYO. Casablanca. C/ Rosas, 1

A.VV. VIA ROMANA. Casco Histórico. C/ Espoz y Mina, 7

A.VV. VÍA VERDE. La Floresta. C/ La Encina, 16

A.VV. ZARAGOZA ANTIGUA. Casco Histórico. C/ Armas, 18

A.VV. 1808. Barrio de San Miguel. C/ Santa Catalina, 1

Editorial

Remunicipalizar o controlar a las contratas para corregir las deficiencias

La hoja de ruta del equipo de gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza parece clara respecto a su idea de remunicipalizar la mayoría de los servicios públicos que presta el Consistorio a través de distintas empresas privadas.

Todo empezó con la municipalización del servicio 010, que tanta polémica ha levantado, y ha continuado con el deseo de hacer lo propio con la contrata de parques y jardines, y el servicio de limpieza.

Son muchas las dudas que nos sugiere este proceso, empezando por el hecho de que se haya recurrido a una consultora privada para justificar la municipalización de un servicio. Pero, sobre todo, tanto en el caso del servicio 010 como en el de parques y jardines, somos conocedores de los serios reparos que ha puesto la Intervención General del Ayuntamiento, el máximo órgano responsable de la fiscalización económica y del control de la legalidad del Consistorio, en varios informes. En ellos queda meridianamente claro que no se ha respetado la legalidad y, por lo tanto, en el caso de seguir adelante con ella, sería una ilegalidad.

No nos parece lógico que estos dos serios escollos sean la mejor forma de justificar unas medidas que pueden tener unas consecuencias tan graves. Desde la Unión sugerimos una muy sencilla: cumplir con la lógica de controlar a las contratas efectuando las correspondientes inspecciones para corregir las deficiencias que desgraciadamente se observan. Y acabar de esta forma con esa sensación que parece que se extiende como una mancha de aceite de que contra peor, mejor.

Se argumenta desde el equipo de gobierno que el coste de asumir estos servicios supondría, en general, un ahorro, cuando es palmario que salen más caros por las diferencias de los convenios o el número de horas de trabajo. A nuestro entender, su forma de entender la función pública no nos va a llevar más que al conflicto permanente; a la confrontación constante de 22 en contra de 9; a tener la sensación de que este equipo de gobierno trabaja en contra de una amplia mayoría, tal y como se refleja en gran parte de las votaciones que se producen en este salón de plenos.

SUMARIO

Editorial.....3

El Plan de Movilidad Urbana de la Unión Vecinal Cesaraugusta..... 4 a 7

El impuesto de Contaminación de Aguas.....8

El fiasco de los presupuestos participativos.....9

La Unión insiste en la importancia de la participación presencial..... 10

Los galardones de la asociación de exconcejales democráticos.....11

La Asamblea General de la Unión ratifica al nuevo presidente.....12

El respeto de los límites territoriales en el reparto presupuestario.....13

Noticias de las asociaciones de vecinos de la Unión.....14 a 16

Dos nuevas asociaciones de vecinos en la Unión.....17 y 18

El antiguo IES Luis Buñuel, la historia de nunca acabar.....19 y 20

TEXTOS:

Alejandro Toquero

FOTOS:

Alejandro Toquero

Unión Vecinal Cesaraugusta

El Plan de Movilidad Urbana de la Unión Vecinal Cesaraugusta



La movilidad en Zaragoza ha cambiado mucho en los últimos años. En la actualidad, es prioritario avanzar hacia un esquema de movilidad colectiva que contribuya a un modelo de ciudad compacta, accesible, saludable y sostenible.

Desde la Unión Vecinal Cesaraugusta queremos contribuir a sentar las bases de este nuevo modelo a partir de un análisis teórico y práctico de la situación actual y de algunas propuestas de actuación que afectan a la ciudad en su conjunto y con planteamientos concretos para algunos de sus distritos y barrios rurales.

El objetivo a medio y largo plazo debería ser consensuar entre todos los agentes sociales un conjunto de actuaciones encaminadas a lograr unas formas de desplazamiento más sostenibles en Zaragoza haciendo compatible el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente. En definitiva, intentando garantizar una mejor calidad de vida para los zaragozanos.

EL PLAN DE MOVILIDAD

La Unión está participando en el diseño del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS). Lo hacemos teniendo claro que un

PMUS no es un plan de barrio, que tiene que contemplar diferentes horizontes temporales, y que debe redactarse partiendo de la participación de todos los sectores y debe servir de referencia para las administraciones con competencias.

Por lo tanto, ¿hay que planificar y hay que tomar decisiones en materia de movilidad?

Si se pretende disfrutar de una buena calidad de vida a nivel de movilidad, un PMUS es necesario, porque la ciudad se va desarrollando, crece, cambian sus necesidades de movilidad y hay que implementar medidas para intentar mejorar esa calidad de vida urbana.

En cualquier caso, no debe contemplar solo la movilidad en la ciudad, porque tal y como las ciudades crecen, no puede separarse la movilidad interna de la metropolitana. Las dos están íntimamente relacionadas.

DIAGNÓSTICO PREVIO

Para poder participar no podemos partir de cero. Debemos disponer de un análisis de la situación actual, de un diagnóstico.

Como en todas las ciudades, la mayor parte la hemos heredado. En Zaragoza, como en otras muchas, el casco

antiguo se desarrolló cuando no existían vehículos de tracción mecánica generalizados. Y, sin embargo, sigue estando ahí, con graves problemas de accesibilidad para el transporte, público y privado.

Los sucesivos ensanches, con viarios más amplios por cuestiones higiénicas, entre otras, se han adaptado mejor (aunque se proyectaron cuando no se preveía el tráfico actual), pero se colapsan, obligando a adoptar continuas medidas para evitarlo. Hasta los años 70 no se hizo obligatorio el aparcamiento en los edificios.

Para enfrentarse a los problemas de tráfico en todas las ciudades se han ido adoptando soluciones semejantes (medidas como cinturones, desvío de camiones, peatonalización, zonas azules, red para bicicletas, etc.), todas ellas tendentes a restringir el tráfico privado y mejorar el transporte público.

Por otra parte, la industrialización introdujo cambios en la centralidad, pasando de un solo núcleo a unas estructuras estrelladas en las que se van conformando conglomerados territoriales con necesidades de movilidad cambiantes. Hoy ya contemplamos una red de satélites, de núcleos urbanos rodeando la ciudad, con las que está interconectada.

La realidad es que hemos dejado la mayor parte del espacio público para los vehículos. El espacio público es de todos, pero lo utilizan mayoritariamente los coches, parados o en movimiento (las plazas son el mejor ejemplo). ¿Por qué sucede eso?

Es indudable que no se puede prohibir el tráfico privado. Deben diseñarse soluciones que compatibilicen los usos, no podemos perjudicar un buen funcionamiento de la ciudad optando por la prohibición únicamente.

LAS MEDIDAS DE UN PMUS

Entre otras medidas, un PMUS debe-



ría contemplar las siguientes:

- Debe contener medidas para evitar la congestión del tráfico rodado, mejorar el transporte público, recuperar espacio para el ciudadano... En definitiva, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
- Por tanto, debe contemplar el estacionamiento de vehículos, tanto ligeros como pesados.
- Debe intentar mejorar el transporte público.
- Debe intentar optimizar el uso del viario principal.
- Debe fomentar el uso de la bicicleta y la movilidad peatonal.
- Debe tener en cuenta las necesidades de movilidad de los espacios significativos que atraen puntualmente grandes cantidades de usuarios.
- Debe intentar armonizar la carga y descarga de mercancías.
- Debe promover la movilidad compartida.
- Entre otras medidas de carácter medioambiental debe reducir la contaminación.

La idea base podría consistir en que los ciudadanos dispusieran de un transporte público económico y eficiente que hiciera evitable el transporte mediante vehículos privados excepto para entrar y salir de la ciudad.

CÓMO IMPLANTAR ESAS MEDIDAS

1.- En relación con las medidas que

tienen que ver con el tráfico:

- Contemplar la reducción de la velocidad en el interior de la ciudad que la haga más segura para el ciudadano.
- Las intersecciones deberían tener prioridad para el transporte público, tal y como ya ocurre en el tranvía.
- Definir las circunvalaciones y sus comunicaciones con claridad para mejorar la congestión (desviar el tráfico de paso a viales concretos).
- Crear carriles exclusivos para el transporte público (la actual red de carril bus es pequeña e inconexa).

2.- En relación con las medidas que tienen que ver con el aparcamiento:

- Extender el aparcamiento regulado a toda la ciudad.
- Canalizar la entrada de vehículos a las ciudades hacia aparcamientos en conexión con el transporte público.
- Creación de aparcamientos económicos en superficie. Hay vacíos urbanos repartidos por la ciudad o próximos al centro urbano al otro lado del Ebro, que se pueden aprovechar mediante acuerdo con propietarios.

3.- En relación con las medidas que tienen que ver con el transporte público:

- Establecer más nodos de transporte público (estaciones, etc.) repartidos por la ciudad (claros y de fácil comprensión, que el ciudadano los pueda recordar fácilmente).
- Crear carriles exclusivos para el

transporte público.

- Tarifas integradas (no puede ser que un billete sencillo no se pueda utilizar en transbordos).
- Las intersecciones deberían tener prioridad para el transporte público, tal y como ya ocurre en el tranvía.
- Ampliación de la información en paradas, sistemas de validación, etc.

4.- En relación con las medidas que tienen que ver con la recuperación de la calidad urbana:

- Recuperar aceras, plazas, bulevares... para los ciudadanos, conectando recorridos (estudiar recorridos peatonales -Gran Vía antes cortada, Paseo Constitución...-).
- Extender la red ciclista a toda la ciudad en condiciones de seguridad.
- Procurar extender la red Bizi a toda la ciudad

5.- En relación con las medidas que tienen que ver con la gestión de la movilidad:

- Construcción de más aparcamientos en la ciudad.
- Transporte a la demanda en determinadas zonas (polígonos industriales), franjas horarias (transporte deficitario), etc.
- Promoción del coche compartido (aunque no les guste a los taxistas). Siempre es más eficiente y menos contaminante la alta ocupación. Alquiler de vehículos por horas (Car sharing, que incluye Blablacar, Car2go...), compartir vehículos privados (Car pooling), taxi sostenible (compartir desplazamientos)... se van a ir imponiendo.

6.- En relación con las medidas que tienen que ver con las personas con movilidad reducida:

- Continuar con la mejora.

7.- En relación con las medidas que tienen que ver con las mercancías:

- Transporte de mercancías en vehículos más pequeños y más ágiles.
- Evitar la carga y descarga en horas punta.
- Permitir la autorización de vehículos eficientes en zonas de carga y descarga (mejora de las zonas, muchas veces lejos y no se usan).

- Red de aparcamiento, descanso y descarga de vehículos de grandes dimensiones en el perímetro de la ciudad (polígono del transporte y otras zonas).

8.- En relación con las medidas que tienen que ver con la movilidad y el urbanismo:

- Peatonalización sin poner en peligro la actividad comercial.

- Contemplar densidades de población en las que el transporte público es competitivo.

- Diseño desde el principio, desde la planificación.

9.- En relación con las medidas que tienen que ver con la mejora de la calidad ambiental:

- Mejora del transporte público.

- Reparto de mercancías mediante vehículos eficientes.

10.- En relación con las medidas que tienen que ver con los traslados masivos a centros de atracción:

- Mejorar su accesibilidad para el transporte público (el autobús de Puerto Venecia es poco deseable).

- Horario flexible para evitar congestiones (la salida de Plaza Imperial con un solo carril se colapsa).

11.- En relación con las medidas que tienen que ver con la seguridad:

- Separación de flujos (bicicleta, peatón, rodada...).

- Mejorar intersecciones.

- Mejora de la señalización.

Todas estas son las medidas habituales en los PMUS.

Las medidas relacionadas con el transporte público son las más controvertidas.

EL TRANSPORTE PÚBLICO

Si nos centramos en una parte de la movilidad, la que hace referencia al transporte público, podemos efectuar un somero análisis de las características del mismo.

Centrándonos en el autobús:

Las líneas de autobús responden hoy a la prolongación de las que ya existen, que a su vez responden a la mayor o menor capacidad de presión de diferentes entidades vecinales, casi

imposibles de modificar o alterar por la imposibilidad de poner de acuerdo a diferentes sectores de la ciudad.

Han surgido nuevos barrios, nuevas necesidades, se ha introducido el tranvía, pero las líneas de autobús parecen inamovibles.

La primera cuestión que resulta evidente es que no existe conexión entre algunos barrios o algunos distritos. Funcionan como partes de la ciudad aisladas, seguramente como consecuencia de las reivindicaciones efectuadas por cada uno de ellos cuando surgieron.

¿Qué necesidades de transporte tienen los vecinos de los diferentes distritos?

¿Dónde van mayoritariamente los ciudadanos? Normalmente, a los centros de atracción de la ciudad.

Por otra parte, la mayoría de las líneas funcionan como si fueran dos, cortadas en el centro de la ciudad.

El objetivo de las últimas modificaciones ha sido acercar algunos barrios al tranvía. Pero la línea construida, la única que se consideraba rentable, discurre muy lejos de muchas partes de la ciudad. Esto ha hecho que se obligue al ciudadano a llegar en autobús al tranvía para rentabilizarlo, sin que exista otro medio para llegar al centro.

Hay distritos a los que entran varias líneas de autobús y otros a los que entran menos. Si analizamos cualquier línea, por ejemplo la 21 (plaza Mozart-Oliver), ¿cuántas personas de Oliver llegan hasta la plaza Mozart?

¿Qué hay en la plaza Mozart que atraiga a los vecinos de Oliver?

A la vista del diseño de las líneas actuales, de las coincidencias en muchos recorridos, de que la ciudad ha “englobado” a barrios antes periféricos o inexistentes, y de que se han ejecutado nuevas vías urbanas que pueden mejorar la accesibilidad de muchos barrios, entre otras razones, creemos necesaria una redefinición global de la parte de la movilidad que afecta al transporte público de la ciudad.

La nueva red de autobuses debería hacer posible cualquier desplazamiento entre dos partes de la ciudad mediante un único transbordo. Al igual que en Vitoria, se debería pensar en ejes, no en líneas, además de los necesarios recorridos anulares que las relacionen.

Hay que recordar que un buen sistema de transporte público, cuantas más paradas tiene, es más usado por el ciudadano.

ACTUACIONES CONCRETAS

Todas estas reflexiones, sugerencias y propuestas para ser tenidas en cuenta en el PMUS, las queremos acompañar desde la Unión Vecinal Cesaraugusta en este documento con algunas actuaciones concretas en los distritos y barrios rurales de la ciudad.

CASCO HISTÓRICO

La Asociación de Vecinos Zaragoza Antigua plantea las siguientes reivin-





dicaciones:

- Solicita desde hace años poder acceder desde el Paseo Echegaray y Caballero a la calle Predicadores, ya que hay unos 50 metros que lo impiden.
- Desde la calle Salduba se ha prohibido acceder a la zona de las Murallas y Mercado. Se trata de otro obstáculo para la accesibilidad al sector con el consiguiente perjuicio al comercio y al Mercado.
- También se solicitan semáforos en la zona Mercado-César Augusto y que se pueda acceder en línea recta al parking del Mercado Central desde César Augusto sin tener que dar la vuelta por el Coso.

CONDE DE ARANDA

La Asociación de Vecinos Conde de Aranda plantea las siguientes reivindicaciones:

- Propuesta de racionalización del Paseo María Agustín desde la zona comprendida entre la plaza del Portillo y la plaza de Europa. Se trata de un entorno de la ciudad de Zaragoza con un tráfico diario de unos 90.000 vehículos.
- Como consecuencia de este excesivo tráfico y sus atascos, los vecinos sufren las consecuencias que se traducen en: falta de calidad de vida, exceso de ruidos y contaminación atmosférica. De hecho, en las viviendas del entorno se puede observar en su interior acumulación de hollín procedente de la combustión de los coches y autobuses, con el consiguiente deterioro de la salud.

Por este motivo, no se pueden tener abiertas las ventanas principalmente en el verano, ya que los ruidos, olores

y polución se hacen insoportables para la salud. Desde la asociación se reivindica que los servicios correspondientes midan las emisiones que se están soportando.

Por otra parte, con el paso del tranvía por la avenida César Augusto, los vehículos que por allí circulaban hacia el Puente de Santiago y Echegaray y Caballero, han pasado a circular

por el Paseo María Agustín.

También aliviaría algo el exceso de vehículos la prohibición del giro a la izquierda desde la Avenida de Madrid hacia el Paseo María Agustín. Y se evitarían los atascos en la calle Conde de Aranda, ya que en horas punta se colapsa el cruce de la avenida de Madrid con el Paseo María Agustín. Es cuestión de que el Ayuntamiento busque vías alternativas.

Por otra parte, igual que plantea la Asociación Zaragoza Antigua, también sería bueno para la zona que se permitiera la entrada de vehículos desde Echegaray y Caballero hacia la calle Predicadores.

JUSLIBOL

La Asociación de Vecinos San Pantaleón plantea las siguientes reivindicaciones:

- A pesar de que se han solicitado en varias ocasiones marquesinas para las paradas de autobús, hasta la fecha se han denegado siempre. Es absolutamente necesaria su ejecución.
- Que en el centro cívico del barrio de reciente construcción se adapte la entrada a personas de movilidad reducida, ya que no cumple los requisitos para este tipo de personas.
- El mayor problema de movilidad es el aparcamiento. No se dispone de zonas para poder hacerlo y gran parte del barrio está señalizado con placas de prohibido aparcar.

OLIVAR – CASABLANCA – LAS NIEVES

La Asociación de Vecinos Olivar, Casablanca, Las Nieves solicita para este entorno estas reivindicaciones:

- Ensanchamiento de aceras de calle Embarcadero.
- Doble sentido del puente de la Sagrada Familia. Este puente fue en su día de doble sentido, posibilitando así la comunicación en el barrio sin necesidad de salir a Vía Ibérica. Como consecuencia de la llegada del autobús de la línea 20 (vehículos largos y articulados) y para facilitar su paso, se eliminó el sentido de subida desde calle Embarcadero.
- Prolongación de la línea 42 a la urbanización las Nieves. La urbanización N^a S^a de Las Nieves se encuentra excesivamente aislada de transporte público, siendo la línea 1 del tranvía la única opción.
- Alumbrado de Sagrada Familia. La instalación de alumbrado de Sagrada Familia, en el tramo entre Balaitus y Gastón de Bearne, es de distribución unilateral.
- Semáforo en el cruce de Argualas con Sagrada Familia. Habiendo ya sufrido numerosos percances, alguno de ellos de suma gravedad, se solicitó la semaforización del cruce entre Sagrada Familia y Argualas.

CASABLANCA

La Asociación de Vecinos Tomás Pelayo de Casablanca solicita para este entorno las siguientes reivindicaciones:

- Hay que reanudar las obras de ensanche y construcción de aceras del camino de la Fuente de la Junquera. Estas obras quedaron paralizadas hace unos siete años, a partir del n^o 21 del Liceo Europa. Esta zona es muy transitada por peatones, ciclistas y vehículos.
- Se solicita la prolongación de la línea 58 desde la Fuente de la Junquera hasta el centro de salud de Valdespartera y de más servicios, comercios y farmacias.
- Es necesaria la instalación de marquesinas en distintas paradas de las líneas de autobús 42, 57 y 58.
- Se pide la instalación de dos estaciones de alquiler de bicicletas en los alrededores del Centro Cívico y en la Fuente de la Junquera, n^o 100. Se necesita la continuidad de las redes de comunicaciones de BIZI con Zaragoza, pues se ha quedado Casablanca a las puertas de dicho servicio.



Rotunda oposición de la Unión al Impuesto de Contaminación de Aguas

La Unión Vecinal Cesaraugusta ha mostrado su oposición radical a la intención del Gobierno de Aragón de comenzar a cobrar el Impuesto de Contaminación de Aguas (ICA), cuyo último trámite tuvo lugar ayer al verse obligado el equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza a ceder el padrón municipal a la DGA. La Unión Vecinal Cesaraugusta, representada por su presidente, José Luis Rivas, hizo pública esta opinión en un encuentro en el que se trató este tema junto a otros colectivos sociales. “Entre los asistentes –comenta el presidente de la Unión–, fue generalizado el rechazo frontal a la imposición del nuevo tributo”. No hubo voces discordantes. “Sindicatos, empresarios, consumidores y asociaciones vecinales protestamos ante tal desatino, que puede representar un costo de 25 millones anuales para los bolsillos de ciudadanos y empresas”, explica José Luis Rivas.

Ante este criterio unánime, la Unión no entiende que el Gobierno de Aragón “vaya a hacer oídos sordos”, y animó al Consistorio zaragozano a continuar con la batalla judicial contra el cobro de este impuesto. “Puede ser legal, tal y como se recoge en una

directiva de la Unión Europea sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas –prosigue José Luis Rivas–, pero de lo que estamos seguros es de que es totalmente injusto”.

A juicio de la Unión, aunque el Gobierno de Aragón esgrime que el hecho imponible del ICA es la producción de aguas residuales, “se deja

totalmente de lado que quienes construyeron y pagaron el saneamiento de dichas aguas fueron los zaragozanos, incluida la costosa inversión para construir la depuradora de La Cartuja, así que no tiene ningún sentido que los vecinos vuelvan a pagar por algo que ya han estado abonando por su cuenta y sin ningún tipo de ayuda”.



Una buena idea mal diseñada que no ha fomentado la participación

Acercar el gobierno de Zaragoza a los ciudadanos no es una tarea sencilla. En el Ayuntamiento, en los últimos años, formaciones políticas de todos los 'colores' lo han intentado con distintas herramientas y con más o menos éxito. El reglamento de Participación Ciudadana es uno de los instrumentos en el que muchos hemos puesto el punto de mira y la esperanza de un cambio real en esa relación. Su reforma, sin embargo, se retrasa, ses- tea de cajón en cajón sin que ese importante documento pueda servir para, definitivamente, sentar las bases de cómo el Ayuntamiento y los ciudadanos encontramos espacios de debate, acuerdo y convivencia para el bien común.

Ese documento tendría que ser la base desde la que impulsar propuestas para su implantación progresiva, como las ramas de un árbol que va dando sus frutos a medida que se desarrolla. Lamentablemente, no está siendo así. Al contrario, se está forzando el crecimiento de ese árbol que es la participación ciudadana para que dé frutos inmediatamente con iniciativas como los presupuestos participativos. El equipo de gobierno de Zaragoza en Común lo ha regado y lo ha sometido a un tratamiento intensivo para, cuanto antes y a marchas forzadas, conseguir la primera cosecha. Ya la tiene: un 1,07% del censo –6.132 vecinos– ha tomado parte en el proceso, un bajísimo porcentaje de participación. Una cosecha absolutamente perdida.

Es lo que tiene empezar la casa por el tejado. Los presupuestos participativos tenían que haber sido como el fruto del árbol que tarda años en desarrollarse, al que hay que mimar y tener paciencia con él, y no un improvisado injerto cuyos resultados ahí están: el 1,07% de los zaragozanos decidiendo cómo y dónde invertir 5 millones de euros. Un esfuerzo más que chocante si nos atenemos al coste

Ven, propón y decide los Presupuestos Participativos



humano y económico de la operación, que por parte del equipo de gobierno ha sido alto, muy alto.

Desde la Unión Vecinal Cesaraugusta vimos claro desde el principio que la idea estaba mal diseñada. Se desarrolló un complejo sistema que no facilitó la participación. Los foros y las mesas; el sistema de votaciones; la evidente brecha digital... No se daban las condiciones para implicar a los vecinos. Existía mucho desconocimiento y pocas explicaciones. En general, en la vida, se entiende, se valora y se participa en aquello que se conoce. Lo desconocido produce rechazo y distancia. También sucede alrededor del movimiento vecinal. Y en este ámbito, lo que más se conoce, se valora y se entiende, dentro de lo que podríamos describir como un gobierno cercano de la ciudad, son las juntas de distrito.

Cuando Zaragoza en Común inició el proceso de los presupuestos participativos, la Unión y otros colectivos lo tuvimos claro y así lo manifestamos: el peso de la organización debía recaer en las juntas de distrito. El equipo de gobierno, sin embargo,

apostó por el individuo por encima de la sociedad organizada. No se buscó un equilibrio. Se actuó como si la cultura de la participación ciudadana estuviese plenamente inoculada entre todos los sectores sociales y entre la población de todas las edades.

A marchas forzadas se intentó concienciar a los más jóvenes, ampliando la posibilidad de votar a partir de los 14 años. Ahí tenemos el dato: 146 jóvenes entre 14 y 20 años han participado. La Unión ya lo anticipó. No puede ser que la opinión de adolescentes, a través de internet y de las redes sociales, pueda tener el mismo valor que la de las personas que conocen los problemas de cada distrito y trabajan en su resolución.

Todos estos argumentos nos llevan a concluir que el proceso de los presupuestos participativos ha sido un fracaso. Una idea, en principio, positiva, por lo que supone de acercamiento de la acción de gobierno a los ciudadanos, se ha convertido en una realidad fallida.

En la actualidad, alrededor de la participación ciudadana, hay que contar con lo que sabemos que funciona; eso sí, sin cerrar las puertas a lo que está por venir: nuevas tecnologías, mayor protagonismo de las redes sociales, implicación de los jóvenes... Todo tendrá su momento y habrá que esperar a que el árbol crezca y los frutos maduren sin forzar su desarrollo. Mientras tanto, la participación presencial es la que más debería contar, la de siempre, la de la sociedad y las entidades organizadas, dando un gran protagonismo en la toma de decisiones a las juntas de distrito. De hecho, al final parece que queda un importante fondo de este proyecto sin adjudicar, por lo que serán los distritos los que se encarguen de su gestión. Como se tenía que haber hecho desde el principio.

Unión Vecinal Cesaraugusta



La Unión insiste en la importancia de la participación presencial

La Unión Vecinal Cesaraugusta celebró su Asamblea General Ordinaria con la asistencia de representantes de la mayoría de las 31 asociaciones de vecinos que integran la Unión. También asistieron como invitados varios concejales del Ayuntamiento de Zaragoza como el consejero de Economía y Cultura, Fernando Rivarés, y los ediles Jorge Azcón, Roberto Fernández y Enrique Collados.

Durante el desarrollo de la Asamblea se aprobó el presupuesto de 2017 y se tomaron otros acuerdos como la renovación de la mitad de los vocales de la junta directiva, tal y como recogen los estatutos. Además, tocaba renovar los cargos de vicepresidente y secretario. En los dos casos, al no presentarse otras candidaturas, continuarán en los mismos Constancio Navarro y José Antonio García.

Por otra parte, se dio lectura a la memoria de actividades de la Unión durante el ejercicio pasado y su presidente, José Luis Rivas, hizo especial hincapié en los principales retos para el año 2017.

En su intervención defendió el papel que hoy en día siguen teniendo las entidades suprav vecinales como la Unión y el de cada una de las asociaciones que trabajan en los distritos de Zaragoza y en los barrios rurales. En este sentido, insistió en la importancia de la participación presencial “frente a otros modelos que abogan por darle cada vez más protagonismo a las nuevas tecnologías o las redes sociales, que deben tener su espacio, pero no acaparar el mayor protagonismo”.

En este sentido, desde la Unión se ha cuestionado el resultado del proceso de los presupuestos participativos. “Una idea, en principio positiva, se ha terminado convirtiendo en una realidad fallida con poco más de un 1% de los zaragozanos decidiendo cómo y dónde invertir 5 millones de euros”. El presidente de la Unión también cuestionó la situación en la que se encuentra en antiguo IES Luis Buñuel, donde en la actualidad se quiere poner en marcha un centro autogestionado. “Reivindicamos que este espacio se utilice para servicios que necesita el

Casco Histórico –apuntó– como un centro cívico; también se podría trasladar la junta municipal, que cuenta con unas instalaciones precarias, además de acondicionar un espacio para mayores y una biblioteca”.

Por otra parte, durante el desarrollo de la Asamblea se valoró positivamente el acuerdo alcanzado el año pasado con la Federación de Empresarios de Comercio y Servicios de Zaragoza (ECOS) que tiene como objetivo la defensa del comercio de proximidad. Y es que a juicio del presidente de la Unión, “el pequeño comercio contribuye a tener una Zaragoza mejor; nos gusta que el centro y los barrios tengan vida y que la calle sea el escenario donde se potencien las relaciones humanas”.

Por último, la Asamblea de la Unión Vecinal Cesaraugusta aprobó la incorporación a la entidad de dos nuevas asociaciones vecinales. En concreto, Nueva Delicias, que trabaja en el barrio del mismo nombre, y Alonso de Villalpando, de la Cartuja Baja.

Los galardones de la Asociación de ex concejales



Los Premios '3 de abril' de la Asociación de Exconcejales Democráticos de Zaragoza volvieron a acercar ayer el trabajo de entidades y empresas que de una forma positiva dejan su impronta en la ciudad. Se entregaron los galardones en tres categorías: Cultura, Urbanismo y Trabajo Social, pero en esta edición hubo un detalle especial: el simbólico león de la asociación también lo recibió la Academia General Militar (AGM) al cumplirse 90 años de su implantación en Zaragoza.

Una amplia representación de la AGM asistió al acto y su General Director, Luis Lanchares, destacó que "han sido años de una relación fructífera, intensa y cordial; en Zaragoza se forja nuestro espíritu y en esta ciudad aprendemos a ser personas, ciudadanos y militares". La presidenta de la asociación de exconcejales, Mari Carmen Galindo, tuvo un recuerdo para José Luis Ochoa, presidente de Adunare, fallecido recientemente, para el que anunció su intención de proponerlo como zaragozano ejemplar.

La periodista Mirtha Orallo condujo la ceremonia a la que asistió el alcalde Pedro Santisteve. Durante el acto se fueron presentando las tres candidaturas en cada una de las categorías. En la de Cultura el premio fue para el ciclo 'La buena estrella', coordinado por el Vicerrectorado de Cultura y Proyección Social de la Universidad de Zaragoza.

La vicerrectora Yolanda Polo y el escritor y profesor Luis Alegre recogieron el galardón y este último recordó que "desde 2002 se han celebrado 158 sesiones por las que han

pasado 400 personalidades del cine español". El escritor y catedrático de Historia del Cine, Agustín Sánchez Vidal, quiso apoyar esta iniciativa con su presencia.

En la categoría de Urbanismo, la exconcejala Carmen Solano entregó el premio a Bau Estudio Arquitectura y Urbanismo, impulsor del colegio de educación infantil Zaragoza Sur de Arcosur. De este proyecto se destacó su ejecución bajo principios de "economía y bajo mantenimiento, sin perder de vista la calidad, la innovación y la preocupación por la sostenibilidad". El arquitecto Javier Borobio recogió el galardón "detrás del que hay mucha gente apostando por invertir en centros como este, que forman a los ciudadanos del mañana, ya sean públicos, privados o concertados".

Por último, en la categoría de Trabajo Social el premio lo recibió la Asociación Católica Internacional de Servicios a la Juventud Femenina (ACISJF)-In Vía. Su presidenta María Ángeles Ferrer explicó que el trabajo de esta entidad se centra en el acogimiento, talleres de empleo y formación prelaboral para mujeres en riesgo de exclusión social.

A la velada asistieron exconcejales como Blanca Blasco o Luis Pastor, y representantes de entidades como José Luis Rivas, presidente de la Unión Vecinal Cesaraugusta; Aurelio López de Hita, presidente de Cepyme Aragón; la diputada Rosa Plantagenet o Elías Sobrecasas, del Café Plata. El acto concluyó con una sorpresa musical: Miguel Ángel Tapia al piano y la cantante lírica Beatriz Gimeno interpretando varios temas.

El respeto a los límites territoriales en el reparto presupuestario



La asociación de vecinos y consumidores Aljafería solicita que se respeten los límites territoriales legales de las juntas municipales, tal y como recogen los mapas del Servicio Geográfico de Urbanismo, a la hora de tener en cuenta el reparto de los cinco millones de euros proyectados en los presupuestos participativos.

A juicio de esta asociación, “La Almozara es uno de los barrios que ha salido perjudicado al no contemplarse como parte de la junta municipal algunas zonas como, por ejemplo, la parte derecha de la avenida de Navarra, la urbanización de Torres de San Lamberto o el soto de La Almozara”. Este criterio, según el presidente de la entidad, “lo que al final supone es que esta junta municipal vaya a recibir menos dinero del que le correspondría”. En función del reparto que se ha hecho en los presupuestos participativos, se contempla para La Almozara una asignación de 257.423 euros “cuando debería ser mayor”.

La decisión de cambiar los límites de las juntas municipales es una compe-

tencia que le corresponde al pleno del Ayuntamiento de Zaragoza. Y en ningún pleno municipal, prosigue el presidente de la asociación de vecinos de La Almozara, “se ha tomado un acuerdo en el sentido de modificar los límites de las juntas tal y como se acordó en su momento; por lo tanto, a La Almozara siguen perteneciendo una de las márgenes de la avenida de Navarra, Torres de San Lamberto y el soto de La Almozara”.

Para ratificar este extremo, esta entidad vecinal ha solicitado a la Secretaría General del Ayuntamiento que “confirme si el pleno municipal ha modificado los límites territoriales de esta junta municipal; estamos convencidos de que ese acuerdo no se ha producido, pero el Secretario General tiene tres meses para respondernos”. Al parecer, según el presidente de la asociación, “la raíz de este problema tiene más que ver con decisiones políticas que en los últimos años se han ido tomando en algunas juntas de distrito; esto lo que ha supuesto es que los mapas de algunos distritos se hayan modificado sin que realmente

haya habido detrás un acuerdo administrativo del pleno del Ayuntamiento de Zaragoza que avale esa decisión, lo que ha traído consigo cambios unilaterales sin el respaldo legal que deberían tener”.

Para esta entidad vecinal y para la Unión Vecinal Cesaraugusta, que apoya esta reivindicación, esas supuestas modificaciones de los límites de los distritos “no se pueden asumir con carácter retroactivo; en todo caso, si se plantea algún cambio, tendría que ser de cara al futuro abriendo un proceso participativo en el que opinen los vecinos, los partidos y en el que, al final, sea el pleno municipal el que tome una decisión”.

A juicio de la Unión Vecinal Cesaraugusta, esta situación “no tendría por qué suponer echar abajo el proyecto de presupuestos participativos actual, pero sí nos gustaría que el Consistorio, al menos, reconociese que en ese reparto se ha sido injusto con la junta municipal de La Almozara y, sobre todo, que de cara al futuro haya propósito de enmienda a la hora de resolver un problema de estas características”.

El transporte a Torres de San Lamberto, una lucha sin fin

La asociación de Vecinos Silveria Fañanás, de Torres de San Lamberto lleva varios años intentando que el transporte público que les da servicio actualmente, mejore y se complemente ya que en la actualidad no cumple con las necesidades que precisan, como el poder acudir al Centro de Salud, ubicado en Miralbueno, el poder acercarse al banco o al servicio de Correos, que sus hijos puedan acudir, sin peligro, a los colegios, todo lo anterior, también ubicado en Miralbueno, y que además el servicio de transporte público los acerque al centro de la ciudad.

La combativa Presidenta de la Asociación de Vecinos involucró en sus demandas a la Unión Vecinal que puso todo su interés en apoyar una reivindicación tan necesaria como justa.

Muchas reuniones y visitas después parecía que el problema se solucionaría en breve en noviembre del 2015 según indicó Juan Ortiz del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, posteriormente se atrasó a octubre de 2016, a fecha de hoy 25 de mayo de 2017 a pesar de que, según nos informan, todos los estamentos tanto municipales como autonómicos y estatales parece que están de acuerdo en solucionar el tan necesario transporte público a los habitantes de Torres de San Lamberto, todo sigue donde estaba.

Por ello nos reunimos con el asesor de la Concejal de Movilidad, Alberto Lorente el pasado 8 de marzo que nos comunicó su interés en aportar lo preciso para dar satisfacción a los vecinos, transcurrió el tiempo y el 17 de mayo volvimos a hablar con Alberto quien

nos remitió a comentarlo con Juan Ortiz a quien llamamos en varias ocasiones siendo imposible la comunicación. El 24 de mayo recibimos la llamada de Juan Ortiz que nos da las nuevas malas noticias: Agreda, que es la concesionaria de la línea reclamada, tiene un pulso judicial con el Ayuntamiento de Zaragoza, ganado en primera ins-

tancia por Agreda, pero ante la posible reacción municipal presentando recurso, queda todo en suspenso. Mientras tanto, desde hace años los vecinos siguen igual, son los paganos de una burocracia y unos contratos de cesión, amplía la primera y mal desarrollada la segunda que los obligan a seguir en precario.

SEIS AÑOS DE LUCHA

Como podéis ver estas son las últimas noticias que tengo sobre el “eterno Problema” y como podéis ver, siempre que el problema llega a la empresa AGREDA AUTOMOVIL, se para por su excesivo afán de ganar más dinero.

Llevo luchando desde 2011 por mejorar nuestras comunicaciones con Miralbueno y con el centro de la ciudad. La primera visita que hicimos fue a la empresa Agreda Automóvil en 2010, para entrevistarnos con la Jefa de dicha empresa y fue clara, si hay demanda de mejorar el servicio tiene que ser con el incremento monetario que ellos dicten.

Una empresa privada está para trabajar el medio que sea y ganar dinero, eso está clarísimo, pero la prepotencia de esta empresa no tiene nombre.

Desde 2001 se me ha recibido en el Ayuntamiento, en Movilidad Urbana y el en Consorcio de Transportes, siempre que lo hemos solicitado, calculo a bote pronto que han sido más de 15 las entrevistas que hemos tenido, y siempre acompañada del Presidente en ejercicio de la Unión Vecinal Cesaraugusta, ya que la pertenencia a dicha Federación, supone ese asesoramiento y apoyo continuo que necesitamos las Asociaciones.

Cada entrevista ha sido un paso adelante. La última el 6 de Marzo de 2017, a la que asistí a pesar de haber salido del hospital el día anterior.

En ella estuvimos el Sr. Jose Luis Rivas, Presidente de la unión Vecinal, el Sr. Santiago Rubio Jefe de Movilidad Urbana y el Sr. Alberto Lorente de Concejalía de Movilidad urbana, se nos informó que todo estaba llevando el curso administrativo normal, aunque según nuestra opinión muy lento. El siguiente paso era comunicarlo a la empresa que presta el servicio y las entidades de consumidores de la ciudad para que presentaran su conformidad o disconformidad. En la DGA están por la labor de firmar ese expediente de una vez, la Empresa Agreda denuncia al Ayuntamiento ante la Justicia, porque pretende hacer un cambio de recorrido y quiere más dinero.

Las concesiones con estas Empresa privadas se terminan el 31 de Diciembre de 2017. A la espera del nuevo Plan de Movilidad para 2018 no sabemos que Necesitamos que la gente se involucre y se prepare un plan de choque efectivo, mucho más efectivo que la vez anterior.

En aquel momento se salió dos veces a cortar la carretera y la mayoría de los vecinos creyó que con esas actuaciones sería suficiente. Hay que salir y cortar la carretera y hay que boicotear a Agreda Automóvil, pero no dos días, hay que hacerlo varias semanas, en días y horas de más actividad en la carretera.

Necesitamos estar unidos en este Proyecto, si se consigue será para beneficio de todos, no lo olvidéis. Quiero aclarar que no defendemos ideologías políticas, defendemos derechos vecinales, ya que pagar impuestos sí que pagamos ¿no?

Mª Jesús Trébol. Presidenta de la Asociación de Vecinos Silveria Fañanás

Mejora la seguridad de dos cruces en el barrio de La Cartuja



Por fin se ha procedido a dotar de mayor seguridad a dos cruces del barrio que desde la Asociación de Vecinos Alonso de Villalpando de La Cartuja reclamamos a principios de año.

Concretamente, se pedía un espejo para aumentar la visibilidad en los cruces de “Camino Perimetral / Camino de los Muros” y de “Autonomía de Aragón / Arquitecto José Ramírez”.

Esta propuesta, venía a recoger las inquietudes de varios vecinos que se habían puesto en contacto con nosotros ya que consideraban que ambos cruces tenían una peligrosidad extrema al tratarse de intersecciones con muy poca visibilidad.

Además de ello, desde el Heraldo de Aragón, también se interesaron y nos

echaron una mano publicando un artículo en el cual se explicaba de manera detallada el problema con el fin de poder servir como medida de presión para poder resolver el problema con la mayor celeridad posible.

El pasado 9 de febrero de 2017 recibimos las cartas de contestación a ambas peticiones en las cuales nos denegaban el espejo en ambos cruces por considerar que generan más peligrosidad que seguridad a pesar de estar instalándose cada vez con más asiduidad en la ciudad.

Como arreglo para el cruce de “Autonomía de Aragón / Arquitecto José Ramírez” ha sido mover el cubo 20 metros hacia atrás y prohibir aparcar mediante línea amarilla en el suelo desde el paso de cebra hasta el contenedor de basura.

La solución dada para el cruce del

“Camino Perimetral / Camino de los Muros”, han accedido a mover la línea de STOP del Camino Perimetral más a la esquina para obligar a detener el vehículo más cerca del cruce con el fin de poder ser visto por los que vienen desde el Camino de los Muros.

Aunque no es la solución que desde la Asociación de Vecinos Alonso de Villalpando habíamos planteado, consideramos que es un avance el haber conseguido intervenir en ambos cruces para mejorar la seguridad vial.

Además, queremos agradecer a los vecinos afectados su confianza en nosotros y al Departamento de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza su interés en el tema dando una solución técnica a este problema que llevamos arrastrando muchos años.



Un paso de peatones demandado

Desde el año 2009 los vecinos de la Fuente de la Junquera venían demandando un paso de peatones y bicicletas en la rotonda de la Carretera de Valencia, que uniese la salida de la Fuente de la Junquera con Valdespar-

tera a través de la Avda de Casablanca, que les permitiese acceder con seguridad al barrio de Valdespartera. Esta petición contaba con el agravante de que varios niños que viven en la Fuente de la Junquera se les

asignaba plaza escolar en Valdespartera con el riesgo que su ne cruzar la Carretera de Valencia a la altura de la rotonda. Después de mucha lucha, por fin ha llegado el tan demandado paso de peatones.

Todos los proyectos, con menos dinero

La aprobación del presupuesto exigió que ZEC, PSOE y CHA hicieran equilibrios para que, al menos sobre el papel, sus principales propuestas se mantuvieran. El documento contendrá las grandes aspiraciones de los tres partidos, pero en casi todos los casos con una menor cuantía de la que esperaban, lo que hace que la viabilidad de alguna de ellas sea ahora más complicada.

1.SERVICIO BIZI. En sus enmiendas, el PSOE aspiraba a que este proyecto desapareciera, ante las dudas jurídicas que gravitan sobre él. En el borrador de presupuestos ZEC incluyó 1,8 millones, lo necesario para expandir el servicio por todos los barrios. Sin embargo, se va a quedar en 1,1 millones. No obstante, aún tendrá que superar los reparos que ha puesto el interventor municipal, que considera que la ampliación planteada puede generar un desequilibrio importante en el contrato.

2.TENOR FLETA. La prolongación de esta avenida era el proyecto estrella de los socialistas en sus enmiendas. Pedían para él 1,7 millones de euros,

y finalmente tendrá 890.000. En su día, cuando el anterior gobierno municipal planteó ejecutar el proyecto –lo llegó a sacar a concurso– se estimó que llegaría a costar 10 millones de euros. Para obtener los fondos, ZEC ha renunciado a los 200.000 euros que iba a destinar al proyecto de los depósitos de Pignatelli.

3.DEPÓSITOS DE PIGNATELLI. La ampliación del parque era una propuesta de ZEC que el curso pasado no contó con el apoyo del pleno. Pese a ello, el gobierno incluyó medio millón de euros en el borrador de presupuestos, la primera de varias partidas que quiere reservar para los próximos años.

4.AVERLY. Era uno de los grandes proyectos que CHA introducía con sus enmiendas. Los nacionalistas proponían un millón para ejecutar un plan director que permita conservar la parte municipal de la factoría Averly. Finalmente se quedará en 100.000 euros. Los nacionalistas sí mantienen casi íntegro el dinero para la Imprenta Blasco (349.000 €) y el proyecto de supermanzanas 100.000 €.

5.CALLE NEPTUNO. Todos los grupos pedían a ZEC la inclusión de una partida para urbanizar la calle Neptuno de Arcosur, que ahorra un importante rodeo a un grupo de vecinos. Se han tenido en cuenta dos enmiendas de PSOE y CHA, que pedían 600.000 y 500.000 euros, respectivamente. La obra tendrá 300.000 euros este año y otros tantos el próximo.

OTROS PROYECTOS. El PSOE ha logrado 920.000 euros para instalar alumbrado led en varios barrios (aspiraba a 2 millones de euros), 300.000 para reformar las butacas del Principal, los 120.000 que quería para mejorar el aparcamiento de Kasan o 143.000 euros para los distritos.

CHA, por su parte, aguanta su proyecto de azoteas verdes (200.000 euros), su aportación al plan local de comercio (320.000 euros, también gracias a enmiendas del PSOE) o los estudios de las escuelas infantiles de Parque Goya y Valdespartera (100.000 euros cada una). Hasta Ciudadanos ha logrado que se apruebe en varias enmiendas, 100.000 euros para promocionar la figura de Goya.

Varias asociaciones de la Unión denuncian que no han iniciado un proceso participativo en el Casco



Las Asociaciones de Vecinos Vía Romana, Conde de Aranda, 1808 del Barrio de San Miguel, Zaragoza Antigua

y Las Cuatro Plazas, todas ellas pertenecientes al Casco Histórico, han manifestado el total desacuerdo ante

las opiniones expresadas desde las Asociaciones Lanuza Casco Viejo y La Magdalena Calle y Libertad en las que indican que las Asociaciones de Vecinos del Casco Histórico han iniciado un proceso participativo, hecho este que no se ajusta a la realidad ya que estas cinco entidades son todas ellas Asociaciones de Vecinos del Casco Histórico y no solamente no han iniciado nada al respecto, sino que ni siquiera han sido consultadas.

Si esta es una decisión unilateral o de unos cuantos, esto debería aclararse y no confundir a la opinión pública, metiendo a todas las entidades de este sector en el mismo saco.

Sin presupuesto para iluminar el lado impar de Condes de Aragón

Un año más los presupuestos municipales no cuentan con una partida ni para colocar iluminación, ni para elaborar el proyecto que lo facilite. En el lado de los impares de la calle Condes de Aragón. En cambio si aparecen partidas para iluminación en otros barrios de la ciudad y en algunos casos incluso para cambiar el modelo de iluminación, lo que supone un agravio comparativo con los vecinos de esta calle.

En el lado de los números impares de la calle Condes de Aragón nunca ha existido iluminación y esta edificado desde los años 70. Los vecinos llevan más de 40 años sufriendo esta carencia y a juicio de esta asociación el Ayuntamiento no se acuerda “para nada” de este barrio de la ciudad. Que carece también de centro de mayores y biblioteca, entre otras necesidades.





Dos asociaciones de Delicias y La Cartuja se suman a la Unión

Dos nuevas asociaciones de vecinos se han sumado este año al proyecto de la Unión Vecinal Cesaraugusta: las asociaciones Nuevo Delicias y Alonso de Villalpando de La Cartuja. La primera se unió el pasado 9 de enero y desde ese primer momento se ha estado trabajando para mejorar las inquietudes, quejas y necesidades de este populoso barrio de Zaragoza que es las Delicias. El objetivo es que todas sus reclamaciones tengan un mayor eco en todo tipo de foros, una labor para la que cuenta, como el resto de entidades, con el apoyo de la Unión.

Su presidenta, Josefa Bellés, lleva tiempo implicada en el movimiento vecinal. Esta asociación, de hecho, se creó hace aproximadamente cuatro años, y desde su puesta en marcha ha intentado resolver algunas inquietudes canalizadas a través de los vecinos.

Uno de los mayores problemas que

La asociación de vecinos Nuevo Delicias reclama mejoras en las avenidas de Navarra y Valencia, dos de los principales ejes del barrio

dio lugar a su nacimiento fue el de la prostitución callejera en el entorno de las calles Escosura, Salamanca y adyacentes. “La verdad es que existía un grave problema de convivencia; muchos vecinos tuvieron que malvender sus viviendas e irse a otros barrios de la ciudad porque la situación era insostenible”, recuerda Josefa. Afortunadamente, prosigue, “esa situación se ha reconducido y resuelto; de alguna forma se ha regulado y la calle ya no es un escenario en el que hay que convivir a diario con la prostitu-

ción”.

Sin embargo, la presidenta de esta entidad asegura que esta mejora no quiere decir que el trabajo de la asociación haya concluido. “Son muchas las reivindicaciones que seguimos teniendo pendientes –comenta–, sobre todo pequeñas cosas del día a día, arreglos del asfaltado, el alumbrado, baldosas que desaparecen, limpieza... que nos plantean continuamente los vecinos del barrio y que intentamos resolver a través de nuestra mediación en el distrito”.

Además de estas necesidades, la asociación también lleva mucho tiempo reclamando mejoras en grandes viales del barrio de Delicias. En concreto, la situación de la avenida de Navarra es una de las que más preocupa a esta entidad. “No deja de hablarse de su reforma, de las mejoras que son necesarias; se vinculan algunas actuaciones a la llegada de la segunda línea del tranvía, pero



La asociación de vecinos Alonso de Villalpando ha conseguido, entre sus primeras actuaciones en el barrio, mejoras para aumentar la visibilidad de dos cruces problemáticos

finalmente se sigue sin hacer casi nada”.

El asfalto de esta avenida se ha mejorado en algunos tramos, pero la situación de las aceras, muy anchas, “es absolutamente deplorable”. “Con las aceras tan magníficas que tenemos se podría plantear una zona de arbolado estupenda con bancos y amplios espacios para pasear; sería una forma, además, de recuperar el comercio de la zona que ha caído mucho, pero lo cierto es que se sigue sin tomar decisiones al respecto”, explica Josefa Bellés.

En relación a la avenida de Valencia, esta asociación también reclama desde hace mucho tiempo su reforma integral. “Me la he recorrido entera y también las calles adyacentes para hacer un informe sobre el deterioro que sufre y lo cierto es que en el asfalto y en algunas aceras hay unos boquetes impresionantes, sobre todo en las paradas del autobús”, prosigue la presidenta de Nuevo Delicias.

Esta entidad solicita que en los presupuestos participativos que ha impulsado el equipo de gobierno se tengan en cuenta estas actuaciones, así como otras de carácter cultural. “Nuestra asociación planteó la organización de una antología de la zarzuela en el barrio, que apenas supondría un coste

para el ayuntamiento, pero esta iniciativa ha sido rechazada”. Josefa Bellés asegura que en el barrio “se hacen muchas cosas para los jóvenes, pero no se tiene en cuenta que vive mucha gente mayor que apenas puede disfrutar de actividades y esta antología era una buena oportunidad”.

La Cartuja

Por otra parte, este año también se ha dado la bienvenida a la gran familia de la Unión Vecinal Cesaraugusta a la

asociación de vecinos Alonso de Villalpando de La Cartuja. Desde el primer momento de su puesta en marcha, esta entidad ha sido muy reivindicativa y lo mejor de todo es que ha conseguido importantes logros, tal y como se refleja en esta revista.

Concretamente, se pedía un espejo para aumentar la visibilidad en los cruces de “Camino Perimetral / Camino de los Muros” y de “Autonomía de Aragón / Arquitecto José Ramírez”. Aunque no finalmente no se tomó en consideración la solución planteada por la asociación de vecinos Alonso de Villalpando habíamos planteado, desde esta entidad se considera “un avance el haber conseguido intervenir en ambos cruces para mejorar la seguridad vial”.



Indiferencia con el antiguo IES Luis Buñuel



Del centro social comunitario Luis Buñuel no se habla mucho, y a cinco asociaciones del Casco Histórico integradas en la Unión Vecinal Cesar Augusta (Conde de Aranda, Las Cuatro Plazas, Vía Romana, Zaragoza Antigua y 1808) nos preocupa esta indiferencia. Este proyecto “social y político”, que nació de la ocupación del emblemático edificio del antiguo IES Luis Buñuel por parte de miembros del movimiento 15-M, se ha convertido hoy en una especie de islote con vida propia, aunque eso sí, vida al margen de la legalidad.

Nació bajo el amparo del concejal de Izquierda Unida de la anterior corporación, José Manuel Alonso, que permitió abrirlo (¿alguien entregó las llaves, no?); el PSOE, condicionado por estos votos, calló y dio órdenes a Zaragoza Vivienda para que asumiese unas reparaciones/parche que costaron 450.000 euros, y el actual equipo de gobierno de Zaragoza en Común quiere culminar el desatino insistiendo en la idea de poner en marcha un centro autogestionado.

¿Por qué nos negamos? Sobre todo, por la dejadez y el diferente rasero que se tiene con este colectivo, al que no se pide cuentas de nada y por nada, frente a los muchos deberes a los que se enfrentan ciudadanos, comerciantes y entidades en su relación con el Ayuntamiento.

Pero, sobre todo, nos preocupan los vecinos del Casco Histórico. Sin realizar una gran inversión, este equipamiento podría reutilizarse para distintos servicios. Por ejemplo, se necesita un centro cívico y también se podría trasladar la junta municipal, que cuenta con unas instalaciones precarias, además de acondicionar un espacio para mayores y una biblioteca, servicios de los que carece el entorno.

Además, Zaragoza Cultural debería ser la entidad que organizase las actividades y podría utilizarse mobiliario de segunda mano, de los almacenes municipales donde se guarda el material que se retira. No haría falta mucho dinero para darle un uso abierto a todos los ciudadanos.

Este es nuestro deseo, pero la realidad actual es muy diferente. No parece que haya mucho interés en desarrollar estos proyectos y sí en mantenerlo como hasta ahora o avanzar hacia un centro autogestionado. Mientras se toman decisiones, o no, las dudas y las preguntas se agolpan. Por ejemplo, quién da las autorizaciones para lo que sucede en el interior del anti-





guo IES Luis Buñuel; con cargo a qué partidas y en función de que criterios se asumen los gastos de mantenimiento; quién se haría cargo de lo que pudiera suceder en el caso de un accidente con daños; qué uso se le está dando cuando en ocasiones, de madrugada, están las luces encendidas; qué permisos existen para ofrecer comidas; qué sucede con los ruidos excesivos que han denunciado vecinos y la Casa Amparo; qué cursos se ofrecen y con qué formación y seguros de responsabilidad; en qué condiciones de seguridad se está utilizando cuando se sabe que, por ejemplo, a la planta superior no se puede subir. Quién garantiza que eso no suceda.

En este centro social comunitario ilegal e ilegal todo esto pasa o podría pasar. Sin embargo, en teoría, allí no sucede nada. No se venden alimentos; los gastos de luz y calefacción los asumimos los zaragozanos sin rechistar; no existe documento de cesión ni de control municipal de quien lo abre o lo cierra. Nadie sabe nada y, si preguntas, la respuesta siempre es la misma: el silencio o la evasiva.

En definitiva, estamos ante la demostración palpable de que según quiénes, hacen las cosas porque pueden hacerlas, porque saben que nadie les va a levantar la voz. Tienen el poder

de incumplir cualquier norma o ley que les apetezca disfrutando de total inmunidad.

Recientemente, el Ayuntamiento de Zaragoza publicó la relación de edificios de su propiedad –51, en total–, entre los que se incluye este antiguo instituto. De muchos de ellos se alerta

sobre el peligro que corren al estar deshabitados y de su alto costo de mantenimiento. Nada de esto parece importar en el caso del Luis Buñuel. Hasta que pase algo.

Unión Vecinal Cesaraugusta

