

**ANEJO 1**

**A**

**Resultado del trámite de la  
Información Pública del Avance del  
Plan General de Ordenación Urbana.**

## ÍNDICE.

1. CRONOLOGÍA.
2. AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA DE OCTUBRE DE 1997.
  - 2.1. Índice general.
3. ANÁLISIS DE SUGERENCIAS AGRUPADAS POR MATERIAS.
  - 3.1. Colectivos.
    - 3.1.1. Grupos políticos.
    - 3.1.2. Empresas, Cámaras oficiales y Asociaciones empresariales.
    - 3.1.3. Colegios profesionales.
    - 3.1.4. Organismos públicos.
    - 3.1.5. Asociaciones vecinales, ecologistas y otras.
    - 3.1.6. Propuestas sectoriales generales de particulares.
  - 3.2.2. Temas.
    - 3.2.1. Sectoriales:
      - Infraestructuras.
      - Comercio.
      - Industria.
      - Actividades ganaderas.
    - 3.2.2. Territoriales:
      - Urbanizaciones irregulares.
      - El medio natural.
    - 3.2.3. Monográficos:
      - Universidad.
      - Centro Histórico.
      - Barrios rurales.
      - Ciudad existente.
      - Transformación de usos:
        - Equipamientos.
        - Áreas industriales.
    - 3.2.4. Estructurales:
      - Áreas de localización específica:
        - Plataforma Logística del Aeropuerto.
        - Mercazaragoza.
        - Feria de Muestras.
        - Polígono de reciclado.
      - Grandes piezas urbanas:
        - Ebro.
        - Orla Suroeste.

- Avenida de Navarra.
  - Propuestas de nueva clasificación:
    - Residencial.
    - Usos productivos.
  - Transporte.
  - Modelo de Ciudad y Política de suelo.
  - Infraestructuras:
    - Ronda de la Hispanidad (terrenos en su entorno).
    - Cuarto Cinturón.
    - Ferrocarril.
4. INFORME A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA.
  5. ACUERDO PLENARIO DE 30 DE SEPTIEMBRE DE 1998 POR EL QUE SE APRUEBA EL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA.
    - 5.1. Dictamen de la M.I. Comisión de Urbanismo en el expediente 3.172.331/97 relativo al procedimiento de aprobación.
    - 5.2. Enmienda que presenta la Alcaldía-Presidencia para su adición al punto segundo del dictamen que sobre el Avance P.G.O.U. de Zaragoza (Expte.: 3.172.331/97) se somete a aprobación del Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria de 30 de septiembre de 1998.
    - 5.3. Acuerdo plenario de 30 de septiembre de 1998 por el que se aprueba el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.
  6. AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA DE SEPTIEMBRE DE 1998.

Presentación.

    1. Referentes territoriales, diagnóstico y objetivos.
    2. El modelo territorial del Plan.
    3. Los elementos del modelo territorial: sistemas de comunicaciones, espacios libres, equipamientos, áreas de oportunidad y centralidad.
    4. Modelo de desarrollo urbano.
    5. La transformación de la ciudad existente.Avance del Plan Director de Actuaciones en el río Ebro.
    6. El Centro Histórico.
    7. Áreas de reestructuración y transformación de la periferia.
    8. Áreas de desarrollo urbano.
    9. Las piezas territoriales.
    10. Actuaciones de infraestructura hidráulica.
    11. Suelo no urbanizable.

## 1. CRONOLOGÍA.

El Centro Municipal de Ordenación del Territorio y la Oficina de Revisión del Plan General se establecieron por acuerdo plenario de fecha 29 de Marzo de 1996 y tienen en sus funciones la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la Ciudad.

En cumplimiento de las órdenes emanadas de la Alcaldía-Presidencia y bajo la dirección política de la Excm. Alcaldesa, se emprendieron en Junio de 1996 los trabajos tendentes a la Revisión del Plan General.

En una primera fase de esta tarea se redactó un Borrador de Trabajo, presentado en Octubre de 1996 a la deliberación del Gobierno municipal, que fue presentado públicamente en fecha 25 de Noviembre del mismo año como "Borrador de trabajo nº 1" ante los medios de comunicación y remitido a diversas Instituciones y entidades profesionales y empresariales.

Se celebraron varias sesiones públicas de presentación del documento y, a través del Área de Participación Ciudadana se realizó una campaña de reuniones informativas en barrios y distritos en los meses de enero y febrero de 1997.

El contenido del Borrador fue divulgado por diarios locales y se editaron numerosas reproducciones del documento, que ha alcanzado una difusión que puede calificarse de amplia teniendo en cuenta su contenido técnico y especializado.

En una segunda fase se pasó del Borrador de Trabajo al Documento denominado "Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza", de fecha Octubre de 1997, y en el que se formulan los Criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento a los que se refiere el art. 125 del Reglamento de Planeamiento (Real Decreto 2.159/1978) de la Ley del Suelo en su regulación del procedimiento de redacción de los Planes Generales.

Por otra parte en el Avance se ha tenido en cuenta la información adquirida en el proceso de participación de 1994, tanto en sesiones públicas y mesas de trabajo, como a través de sugerencias y solicitudes de entidades y particulares. Ello supone un abundante material de trabajo sobre necesidades sentidas, expectativas o propuestas de interés, por lo que esta documentación ha tenido una utilidad práctica en el proceso de redacción. Esta información se refiere, lógicamente a las mismas líneas básicas ya citadas, y refuerza su carácter de hilo conductor.

Como antecedente de estos trabajos figuran los recogidos en el expediente número 3.128.995/93, dónde se sometieron a exposición pública los trabajos de elaboración de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza llevados a cabo en septiembre de 1993, con el resultado de participación que en el mismo figura, y cuyas actuaciones se archivaron de acuerdo con la justificación técnica y jurídica que en el citado expediente se expone.

A estos efectos durante los años 1993 y 1994 se realizaron diversos actos de participación ciudadana que incluyeron una encuesta a través de "Nuestra Zaragoza", posteriormente publicada y actos de consulta con colectivos profesionales, etc, que constan en los antecedentes, y cuyos resultados han sido tenidos en cuenta por el equipo técnico como material de trabajo.

Por acuerdo plenario de fecha 17 de octubre de 1997 se acordó someter dicho Avance (incorporadas las modificaciones resultantes de las diversas sesiones de trabajo realizadas con los diferentes Grupos políticos municipales) al proceso de información pública, durante sesenta días, a los efectos del mencionado art. 125 del Reglamento de Planeamiento. Dicho proceso es a efectos de contrastar y recibir sugerencias sobre los Criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento.

La consulta del Avance durante los 60 días hábiles siguientes al 25 de noviembre de 1998 pudo hacerse, con atención personal, en la sala de exposiciones de la Casa de los Morlanes (Plaza de San Carlos nº 4), en las Juntas Municipales y Alcaldías de Barrio, donde se remitieron ejemplares del mencionado documento, así como en las oficinas municipales.

Durante el plazo establecido fueron presentadas 709 sugerencias, objeto de estudio pormenorizado, y cuyo análisis agrupado por materias se muestra más adelante. Asimismo, dichas sugerencias han sido objeto de un detallado informe técnico que también se incluye en los apartados siguientes.

---

Creación del Centro Municipal de Ordenación del Territorio y Revisión del Plan General de Ordenación Urbana:

Acuerdo Plenario ..... 29 Marzo 1996  
Publicación..... BOP de 30 Abril 1996

Inicio de los trabajos de Revisión del PGOU:

Fecha ..... Junio 1996

Borrador de Trabajo nº 1 del Avance del PGOU:

Documento..... Octubre 1996  
Presentación del documento ..... 25 Noviembre 1996

Borrador de Trabajo nº 2 del Avance del PGOU:

Documento..... Diciembre 1996  
Reuniones informativas en barrios y Juntas municipales ..... Enero-Febrero 1997

Avance del PGOU:

Documento de fecha..... Octubre 1997

Inicio de la Información Pública:

Acuerdo Plenario ..... 17 Octubre 1997  
Publicación..... BOP nº 245 de 24 Octubre 1997  
Duración..... 60 días

Estudio de sugerencias:

Período..... Enero-Abril 1998

Informe técnico de sugerencias

Documento..... Febrero-Mayo 1998

Aprobación del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza

Acuerdo Plenario ..... 30 Septiembre 1998

---

Tabla A.1.: Cronología del Proceso de redacción del Avance y Participación pública.

Como resultado del estudio de las sugerencias, los informes técnicos, las reuniones de trabajo de los responsables técnicos y políticos y las diversas sesiones de trabajo con los diferentes Grupos políticos, se han concretado los Criterios propuestos o ratificados expresamente los existentes para su incorporación al Avance, que han sido reflejados en un nuevo documento de Avance, aprobado por acuerdo plenario de 30 de septiembre de 1998.

Por lo tanto los Criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento plasmados en el documento denominado "Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza" de fecha Septiembre de 1998, resultantes del trámite de información pública efectuado son los tenidos en cuenta para la realización del presente Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

## **2. AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA DE OCTUBRE DE 1997.**

### **2.1. Índice general.**

El Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza de fecha Octubre de 1997 y recogido en el expediente 3.172.331/97, se sometió a información pública mediante el Acuerdo Plenario de fecha 17 de octubre de 1997. A continuación se reproduce el índice general de sus contenidos.

#### I. BASES PARA EL DIAGNOSTICO.

1. INTRODUCCIÓN.
2. ACTIVIDAD URBANÍSTICA DURANTE LA VIGENCIA DEL PLAN (1986-1994).
3. MARCO ECONÓMICO, DEMOGRÁFICO Y TERRITORIAL.
4. MARCO EDIFICADO.
5. INFRAESTRUCTURAS DEL CICLO DEL AGUA.

#### II. CRITERIOS, OBJETIVOS Y SOLUCIONES GENERALES DE PLANEAMIENTO.

##### PRESENTACIÓN.

1. REFERENTES TERRITORIALES, DIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS.
2. ESTRUCTURA TERRITORIAL. SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES.
3. ESTRUCTURA GENERAL. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES.
4. MODELO DE DESARROLLO URBANO Y LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES.
5. ESTRATEGIA DE TRANSFORMACIÓN.
6. OPERACIONES ESTRATÉGICAS. EL PORTILLO Y LA RIBERA DEL EBRO.
7. EL CENTRO.
8. ÁREAS DE REESTRUCTURACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LA PERIFERIA.
9. ÁREAS DE DESARROLLO URBANO.
10. LAS PIEZAS TERRITORIALES. CORREDOR DE LA CARRETERA DE LOGROÑO.
11. LAS PIEZAS TERRITORIALES. CORREDOR DEL GÁLLEGO.
12. ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA.
13. SISTEMAS NATURALES Y SUELO NO URBANIZABLE.

### 3. ANÁLISIS DE SUGERENCIAS AGRUPADAS POR MATERIAS.

#### 3.1. Colectivos.

##### 3.1.1. Grupos Políticos.

###### GRUPO MUNICIPAL NUEVA IZQUIERDA. Expediente nº 3.191.859/97 (5).

Consideraciones ante el derribo de viviendas construidas ilegalmente.

- Urbanizaciones ilegales en Zaragoza, fenómeno antiguo y muy extensivo producido por diversos factores.
- Situación de hecho, en ocasiones producto de la ausencia de políticas de suelo.
- Motivos:
  - Actuación aislada de carácter ilegal.
  - Pemitividad municipal.
- El Ayuntamiento ha de reconocer esta realidad y abordarla en su conjunto para encontrar una solución definitiva.

Analizarlo en la Revisión del PGOU.

SOLUCIÓN.

- No puede ser un derribo generalizado.
- Perjudique lo menos posible a los intereses generales de la ciudad.
- Con el menor perjuicio a los residentes por la responsabilidad del Ayuntamiento.
- Solución dialogada dentro del marco de la revisión del Plan General.

###### GRUPO MUNICIPAL NUEVA IZQUIERDA. Expediente nº 3.004.665/98 (393).

Consideraciones generales:

- Mayor debate social previo al político.
- Debate entre expertos en desarrollo urbanístico y modelos urbanos.
- Debería adjuntarse en el Avance una mínima valoración económica del coste:
  - del modelo de desarrollo expansivo que se propone.
  - de las infraestructuras generales necesarias.
  - de los equipamientos.

- La propuesta urbana debería responder a criterios del propio Ayuntamiento al margen de las negociaciones o planteamientos posteriores que se mantengan con otras Administraciones.
- Contradicciones entre el Avance y el Plan Estratégico en calificación de suelos urbanizables y en materia de calidad de vida medioambiental.
- El Avance no aborda el asunto de la Universidad y nuevo desarrollo urbano.
- El Avance no hace una propuesta urbanística del Casco Histórico, limitándose a referirse al Plan Integral del Casco Histórico.
- El Avance hace propuestas estratégicas supeditadas al interés de otras Administraciones.

Propuestas sobre calificación de suelos.

- Suprimir la recalificación como urbanizables de los terrenos del sur de Montecanal, ya que, no hay necesidad real de expandir tanto la ciudad, su desarrollo es muy caro y se debe prever espacio de protección contra el ruido.
- Suprimir la calificación de urbanizables de los suelos al Sur del Canal y calificarlos como Monte de Repoblación.
- En el Corredor del Gállego, zona que se califica como espacio residencial nuevo entre los Suelos de Reserva para Zona de Actividades Logísticas y la carretera de Huesca, debe calificarse también como Reserva para Actividades Logísticas.
- Ampliar el Campus Universitario del Actur hasta la carretera de Huesca.
- No recalificar la carretera de Logroño y mantener su vocación industrial
- En La Cartuja, recalificar sólo hasta la carretera de la Depuradora.
- No calificar como Urbanizables Residenciales los suelos de otras Administraciones públicas y de sus organismos, para garantizar que parte de las plusvalías generadas reviertan a la Ciudad.

Propuestas sobre las comunicaciones y redes arteriales.

- Cuarto Cinturón. Una vez evitada la Huerta de Las fuentes y el Soto de Cantalobos, debería recorrer la margen izquierda del Gállego para salir a la carretera de Huesca en los alrededores de Zuera, para evitar que el tráfico pesado pase por Santa Isabel y que sirviera de vía colectora para los barrios rurales, evitando otras infraestructuras previstas para conectarlos.
- Prever ramales ferroviarios desde la vía Monzón-Barcelona con Mercazaragoza, La Montañanesa y la Ciudad del Transporte para evitar el tráfico rodado.
- Mantener los túneles ferroviarios de Goya y Fleta para su utilización en un futuro de transporte ferroviario de cercanías en todo eje metropolitano Este-Oeste.
- Diseñar conexiones urbanas por los caminos laterales entre barrios.
- Prever carriles bici o ciclo-calles tanto en las zonas de nueva expansión como en la ciudad consolidada.

Sobre la vivienda, equipamientos, zonas verdes y cuestiones estratégicas.

- Prever zonas de suelos públicos para vivienda de VPO en el Avance.
- Proponer equipamientos públicos de carácter general y su ubicación.
- Debe plantear una alternativa urbanística para las zonas de edificaciones ilegales.
- Calificar el antiguo Cuartel de Palafox como zona de expansión del Campus Universitario de la Plaza de San Francisco.
- Designar terrenos de Renfe de la avenida de Navarra para la Estación Intermodal.
- Calificar el espacio de la actual Estación de El Portillo como Zona Verde Pública, ya que el espacio central de la ciudad es el más deficitario en espacios libres.
- El Avance debe proponer la elaboración de los Planes Especiales para sus ríos y el Canal Imperial.
- Mantener como suelos de servicios o espacios libres verdes los suelos públicos municipales del borde del Canal Imperial en el ámbito de Valdefierro.
- Presentar en el Avance alternativas de suelo concretas que incentiven la característica de Zona de Actividades Logísticas del Aeropuerto.
- Debe definir la posibilidad de desarrollar espacios capaces de recoger usos para transporte público no contaminante.

Otras cuestiones.

- Se deben prever la redacción de Planes Específicos para el desarrollo de las áreas de San Pablo y La Magdalena-Tenerías.
- Elaborar el Catálogo del Patrimonio Histórico Artístico en función de su valor histórico-artístico, no en el de su interés económico.
- Introducir en las nuevas Normas Urbanísticas criterios de arquitectura bioclimática.

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.777/98 (689).

Modelo de ciudad (crecimiento interno versus crecimiento expansivo).

- Reconsiderar con severidad todas y cada una de las calificaciones de nuevos Suelos Urbanizables, generadores de excesivos costes para la ciudad.
- Definir un plan donde se localice los edificios con deficiencias y no reúnan un mínimo de confort y condiciones de habitabilidad.
- Llevar a cabo un Plan General de Rehabilitación de Edificios, clave para tomar la decisión en materia de suelo y vivienda.
- Plantear las vías de comunicación con la realidad física de la trama urbana, para que no ocurra como en la calle San José en el barrio de Santa Isabel.

- Recoger en el PGOU la problemática de las urbanizaciones irregulares.
- Potenciar e impulsar instrumentos de intervención local en materia de suelo como el Servicio de Patrimonio Municipal de suelo y Registro de Solares.
- Que el Avance del Plan incorpore un análisis actualizado de la capacidad de los suelos edificados como urbanos residenciales y no edificados.
- Llevar a cabo un Plan de Actuaciones en materia de Vivienda de Promoción Pública.
- Que el Avance contenga un Estudio Económico-Financiero de todas las infraestructuras viarias proyectadas y su análisis de prioridad.
- Establecer programas de actuación sectorial dentro del Plan.
- Establecer un plan de actuación urbanizadora de suelos productivos para promover la existencia y asentamiento de empresas.
- Que toda enajenación de suelos públicos esté sujeta a la finalidad de la construcción de VPO.
- Que se protejan mediante Planes Especiales aquellos conjuntos urbanos con una tipología de construcción específica.
- Modernizar la red de alcantarillado de Zaragoza.
- Realizar un inventario de todas las canalizaciones, túneles y conducciones de dominio público en el subsuelo de la ciudad, para evitar las molestias derivadas de trabajos innecesarios en la vía pública además de encarecer los costes por reparaciones.

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.789/98 (690).

Equipamientos públicos de la ciudad.

- Creación de un amplio espacio joven alternativo, donde se puedan llevar a cabo actividades musicales, conciertos, actuaciones, así como la promoción de grupos aragoneses de música, danza, teatro, folk.
- Acondicionar y crear espacios abiertos con juegos infantiles, comunitarios y equipamientos deportivos.
- Establecer un periodo de adaptación y obligatorio para la eliminación de las barreras arquitectónicas existentes en la ciudad.
- Que el Plan contemple programas de adecuación y actualización del número de espacios deportivos municipales.

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.790/98 (691).

Desplazamientos urbanos y territoriales.

- Creación de un sistema de zonas verdes consistente en comunicar los espacios públicos abiertos mediante itinerarios peatonales.
- Abordar la implantación del "metro ligero".
- Llevar a cabo un plan de peatonalización por áreas
- Plan de creación de una red de "carril-bicis".

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.802/98 (692).

La concertación estratégica.

- Que se establezcan Contrato-Programa, destinados, sobre todo a la ejecución de grandes infraestructuras y equipamientos: el ciclo hidráulico, tratamiento de residuos, transportes, caracterizados por su flexibilidad y por su capacidad de integrar distintas administraciones e incluso particulares.
- Que previamente al diseño del PGOU se establezca una negociación con la DGA y la Universidad de Zaragoza de cara a establecer reservas de suelo e implantación de infraestructuras necesarias para los proyectos que la institución universitaria pretende desarrollar.

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.814/98 (693).

El Patrimonio Histórico.

- El Catálogo de edificios protegidos debe establecerse única y exclusivamente con criterios culturales, con independencia de su estado de conservación o del valor económico de la edificación.
- Realizar un Plan de Recuperación Integral de todo nuestro patrimonio, donde se prioricen las actuaciones en función de su estado de conservación y su importancia artística.
- Realizar un Plan de Recuperación, Rehabilitación y Uso de las antiguas estaciones de ferrocarril existentes: Utrillas, Arrabal, Delicias.
- Establecer una política rigurosa para evitar cualquier destrucción irregular del patrimonio artístico de nuestra ciudad.

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.826/98 (694).

El Medio Ambiente.

- Realizar un programa diferenciado de depuración de vertidos industriales y domésticos, concentrando las domésticas en las depuradoras de La Cartuja y de La Almozara, exigiendo las industriales en la misma planta de producción o por polígonos.
- Realizar un estudio de la capacidad del acuífero de Zaragoza.
- Elaborar un plan de emergencia para cubrir el suministro ante situaciones de contaminación.
- Implantar y potenciar los sistemas de energía solar.
- Contemplar conceptos de ahorro energético en las nuevas edificaciones.
- Realización de un mapa de ruidos de la ciudad y disminución de los efectos nocivos de la contaminación acústica.
- Realizar un inventario de los vertidos ilegales existentes y proceder a su limpieza y rehabilitación.
- Incorporación de un programa de instalación de áreas de depósito de desechos domésticos "puntos verdes" en diferentes puntos de la ciudad.
- Plan de recuperación de las graveras ubicadas en el término municipal.
- Establecer un sistema de protección para estas explotaciones agropecuarias próximas a la ciudad.
- Elaborar un catálogo de espacios naturales del término municipal para su conservación y recuperación.
- Dotación de una guardería específica para cada espacio natural para velar el cumplimiento del planeamiento y las infraestructuras asociadas.
- Establecer planes especiales de protección para los cauces fluviales de la ciudad.
- Añadir al catálogo de espacios naturales las "Balsas de Larralde", Torre Medina y Balsas "Ojo del Cura" y "Ojo del Fraile".
- Deslinde de las riberas y cabañeras que atraviesan el término municipal y entren a formar parte de la R.E.N. de Aragón.
- Dotar los grandes parques de infraestructuras para el desarrollo de estas actividades: salas de exposición, conferencias, grupos de animación, circuitos deportivos, etc.
- Dotar a los grandes espacios naturales deportivos de Centros de Interpretación y Aulas de la Naturaleza.
- Plan para la recuperación, conservación y mantenimiento de cuatro espacios naturales: Ribera del Gállego, Meandro de Ranillas, Sotos y Huertas de Las Fuentes y el Parque Estepario del Sur.
- Plan de recuperación integral de ojos y lagunas entre Garrapinillos y Casetas.

- Plan de rehabilitación de la vegetación en la margen izquierda del Ebro.
- Plan de recuperación y conservación de la vegetación en la ribera del Huerva y el Gállego.
- Establecer un plan de renovación de las actividades peligrosas ubicadas dentro del casco urbano.
- Buscar alternativas al consumo de agua de boca para la ciudad, rechazando el recrecimiento del pantano de Yesa (Loteta, Marracos, Yesa).
- Establecer un plan estructurado de renovación de redes de suministro de vertidos.

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.838/98 (695).

El AVE y su integración en la trama urbana.

- Que se proceda a la reserva de espacios urbanos para la Estación del AVE en una zona próxima a la Feria de Muestras.
- Ubicar en los terrenos de Renfe de la Avda. de Navarra un barrio lineal de uso residencial y usos cuaternarios.
- Definir un esquema de actuación concertado entre Administraciones, Órganos sectoriales, Cámaras y agentes sociales implicados para la Estación del Portillo.
- Soterrar parcialmente el acceso ferroviario en 2 km. en el tramo urbano Delicias, Almozara, Centro Ciudad.
- Rebajar el nivel de las vías 4,5 m. en la zona de la estación para recuperar 70.000 m<sup>2</sup> de titularidad pública.
- Crear sobre esa plataforma un gran espacio público, dotado de plazas, jardines, edificios-símbolo, etc.

**CHUNTA ARAGONESISTA.** Expediente nº 3.012.840/98 (696).

El Aeropuerto de Zaragoza.

- El Avance debe materializar la característica logística que se propone para el aeropuerto, definiendo su articulación con el resto de las infraestructuras de comunicación: Estación Intermodal, AVE, Ciudad del Transporte..., estableciendo una amplia red de comunicaciones con las principales vías del entorno. Estableciendo mayores reservas de suelo para actividades diversificadas.

**GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA.** Expediente nº 3.013.223/98 (701).

- En cuanto al tratamiento ferroviario propone hacer la Ronda Sur en lugar de la Norte y mantener las vías del túnel de Goya con ancho Renfe, dejando la Estación del AVE en fondo de saco.
- El intercambiador de modos de transporte propone que se desarrolle en la Estación del Portillo y en los terrenos ferroviarios de la avenida de Navarra.
- Creación de una red de cercanías o un metro ligero para articular el Área Metropolitana.
- Trazado del Cuarto Cinturón al Este de Santa Isabel.
- El acceso Norte que se haga por la margen izquierda del Gállego hasta Zuera. Acceso directo de Villamayor a la A-2. Mantener la carretera Villamayor-Peñaflor prevista en el Plan General vigente.
- Liberalizar la Autopista A-68 como solución a la N-232.
- La carretera La Joyosa-Monzalbarba que llegue hasta la Almozara.
- La comunicación entre la N-II y La Cartuja debe producirse a la altura de la Depuradora.
- Revisar el trazado del Tercer Cinturón a su paso por Torrero en el sentido propuesto por la Coordinadora Vecinal.
- Crear una vía por detrás de Las Fuentes, San José y La Paz.
- La Ronda del Rabal que discurra junto a Puerta de Sancho.
- Prolongar Echegaray y Caballero hasta el Tercer Cinturón.
- Hacer nuevas conexiones urbanas en el tramo de acceso desde la A-68.
- Recoger en el Plan General la red de caminos, la red de cabañeras.
- Desarrollar un cinturón perimetral verde, con base en el Canal Imperial, y en los parques existentes.
- Califica de especulativa la operación de la Ciudad Escolar Pignatelli.
- Considera excesivos los desarrollos en la avenida de Cataluña, en la Orla Oeste, en Casetas y en Juslibol.
- No comparten el cambio de uso del Seminario Diocesano.

### 3.1.2. Empresas, Cámaras oficiales y Asociaciones empresariales.

#### ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE CONSTRUCTORES PROMOTORES DE ZARAGOZA. Expediente 3.241.175/97 (196).

- Hace una petición expresa de ampliar el Suelo Urbanizable, basada en que según la exposición de motivos del proyecto de la futura Ley del suelo, se pretende facilitar el aumento de la oferta de suelo; y en que el sector de la construcción es el más importante en términos de empleo.

Concretamente propone que el Suelo Urbanizable del Avance sea clasificado como Urbanizable Delimitado; que el resto del término municipal se considere como Urbanizable No Delimitado (excepto el Suelo Urbano y el Suelo No Urbanizable).

Expone la tesis de que debe ser el Plan General el que motive o "pruebe" la conveniencia de asignar esta clasificación de Suelo No Urbanizable a los terrenos correspondientes.

- Pide que no se establezca una limitación expresa del número de viviendas y que esta medida se anticipe al Plan General vigente a través de una modificación inmediata del mismo.
- Se muestran contrarios a que se aumente la edificabilidad de los suelos públicos, y piden que se destinen a equipamientos de los barrios.
- Hace un breve planteamiento de la estrategia a seguir en la reactivación del Centro Histórico.
- Defiende la conveniencia de tramitar el PAU del polígono 89/1 "Montecanal 2", por las inversiones ya realizadas; señalándose sectores que permitan el uso residencial y ubicando las infraestructuras y equipamientos en las zonas de impacto sonoro del aeropuerto.

#### ELÉCTRICAS REUNIDAS DE ZARAGOZA S.A. Expediente nº 3.002.124/98 (247).

Afecciones a la infraestructura eléctrica existente.

- Dentro de las áreas calificadas como Suelo Urbanizable y afectadas por las nuevas infraestructuras viarias, la infraestructura eléctrica es de tipo aéreo.

Según el Proyecto de Ley del Sector Eléctrico, siempre que las instalaciones se ubiquen en Suelo Urbanizable, éstas deberán ser contempladas en el PGOU y establecer reservas de suelo.

Se adjuntan los planos que recogen de manera aproximada la situación de las instalaciones de Transporte y Distribución en relación a las infraestructuras viarias y a los nuevos Suelos Urbanizables.

La intervención de la Compañía Eléctrica es fundamental desde el primer momento.

Previsiones de nuevas infraestructuras eléctricas.

- Sería aconsejable un intercambio fluido de información entre el Ayuntamiento y esta Compañía para prever con suficiente antelación las soluciones necesarias y su valoración.

Necesidades de la red de transporte de energía "Corredores energéticos".

- Se hace necesario prever suficientes "corredores energéticos" que aseguren una interconexión fiable entre las distintas Subestaciones, teniendo en cuenta su anchura, las separaciones y distancias que imponen los diferentes reglamentos.

Se adjunta plano con carácter orientativo.

Conclusiones.

- La coordinación entre el Ayuntamiento y Eléctricas Reunidas es esencial.

#### ASOCIACIÓN DE PROVEEDORES DE GANADO PORCINO DE ARAGÓN Y VALLE DEL EBRO. Expediente 3.004.861/98 (398).

- Concretándose a los núcleos de Villamayor, Garrapinillos y Monzalbarba se efectúan consideraciones acerca de las limitaciones al uso ganadero en el actual Plan General, en concreto la figura de "explotación familiar agraria". Se manifiesta el carácter improcedente de mantener esta situación y abordar con urgencia un cambio de normativa.

#### CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA. Expediente nº 3.005.795/98. (422).

- Busca solución urbanística de algunas de sus propiedades e instalaciones.

El Plan General vigente y el Avance establecen unas limitaciones al edificio que constituye la actual sede de la Cámara de Comercio.

Pide que se posibilite la realización de las obras necesarias para un acondicionamiento moderno del edificio respetando los criterios de protección.

- En la semimanzana comprendida por las calles San Juan de la Peña, Pantano de Yesa y Ortiz de Zárate, la Cámara es titular de una finca de 12.471 m<sup>2</sup> de superficie total, siendo 5.913 m<sup>2</sup> la superficie construida.

El vigente Plan General califica esta finca como "urbano de equipamiento escolar privado".

Solicitan que el futuro Plan General mantenga este uso para la parte edificada, y que el resto de la finca se califique como residencial.

#### CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA. Expediente nº 3.005.783/98. (434).

En esta sugerencia la Cámara de Comercio repite (adjunto fotocopias) las presentadas por la Confederación de Empresarios (601) expediente 3.007.737/98 y por la Asociación de Constructores y Promotores (196) 3.241.175/97, que se han informado detalladamente.

**COOPERATIVA DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA.** Expediente nº 3.005.905/98 (438).

- Realizar un inventario de terrenos susceptibles de ser convertidos en urbanizables residenciales procedentes de zonas industriales y de servicios en desuso.
- Denominación de estos suelos como Suelos de Precio Limitado (SLP). Destino a VPO.
- Homologación por el Ayuntamiento de un abanico de Gestoras, Cooperativas y otros colectivos "solventes" que puedan cerrar acuerdos con propietarios de suelo.
- Creación de Microparques Empresariales destinados a PyMES.

**CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA.** Expediente nº 3.006.216/98. (461).

Esta sugerencia se refiere a la ordenación del comercio en el Plan General.

Expone la tesis de que actualmente ya hay exceso de polaridades comerciales que han descentralizado esta actividad en la ciudad.

Propone que no se creen nuevas grandes superficies comerciales en el perímetro de la ciudad, si no que:

- Se apoye al comercio del Casco Histórico como centro comercial abierto.
- Se consolide la zona de la Ribera del Ebro como eje de centralidad.
- Se forme una nueva polaridad en el área del Portillo que de continuidad urbana a las piezas de su entorno.
- Se utilice la dotación comercial como un elemento estructurante que consolide la Ciudad.

**ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE CAFÉS Y BARES.** Expediente nº 3.006.363/98 (470).

- En contra de las declaraciones de "Zonas saturadas".
- Se debería distinguir entre las actividades de ocio y diversión que pueden producir un deterioro en la convivencia ciudadana y la hostelería tradicional de restauración (restaurantes, cafeterías y bares tradicionales).
- La rehabilitación comercial del Centro Histórico debería promocionar la presencia de pequeños bares y tabernas tradicionales que puedan suponer un motivo de atracción turístico.

**CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE ZARAGOZA, CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ZARAGOZA Y CONFEDERACIÓN DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA DE ZARAGOZA.** Expediente nº 3.007.737/98. (601).

- Que desde el Plan General se señalen los lugares idóneos para la ubicación de Industria Agroalimentaria. Proponen el entorno de Aula Dei-Mercazaragoza.

- Apoyan la propuesta de que sea El Portillo el lugar que acoja la futura estación de autobuses, para facilitar la intermodalidad y la conexión con el Centro.
- Apuntan algunas acciones estratégicas para revitalizar y potenciar el Centro Histórico.
- Piden que los estudios sobre el trazado definitivo del Cuarto Cinturón no retrasen la ejecución de la obra, en otro caso son partidarios de que se mantenga el trazado aprobado por el Ministerio y con la tramitación aprobada.
- Sobre el Sistema General de Espacios Libres les parece excesivo el espacio de protección estricta de regadío entre Montañana y Peñaflo. No entienden el espacio destinado a monte de repoblación forestal señalado entre el Huerva, Valdespartera y el Cuarto Cinturón.
- En la zona afectada por el nivel sonoro del aeropuerto, son partidarios de compaginar el uso residencial con la ubicación de equipamientos y espacios libres en los lugares con impacto sonoro.
- Proponen que debe construirse una depuradora para Malpica y Movera.

Que se redacte un Plan Especial para cada uno de los ríos, abordándose el régimen hidráulico, dominio público y preservación de cauces de forma integral.

- El proyecto de nuevo abastecimiento de agua a Zaragoza, debe basarse en el recrecimiento de Yesa, con la conducción de agua directamente desde el embalse.
- Establecer una concertación socio-política para las actuaciones estratégicas más importantes, evitando la pérdida de inversiones públicas. Y que el Plan señale prioridades y posibilidades de financiación mixta ante lo limitado de los recursos disponibles por las Administraciones.
- Mejorar los servicios y las infraestructuras de los Polígonos Industriales existentes, mejora de accesos y creación de mayor oferta de suelo industrial para conseguir la atracción de nuevas empresas y el aumento de la competitividad.

**ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGÓN (AETIVA).** Expediente nº 3.008.050/98 (619).

- Solicitan que la futura Estación de Autobuses se haga en El Portillo, formando parte de la Estación Intermodal, ya que es la única ubicación que reúne las condiciones adecuadas para la intermodalidad, conexión con el centro y difusión de la centralidad.

**FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE COMERCIO Y SERVICIOS DE ZARAGOZA.** Expediente nº 3.011.097/98 (653).

Contiene un amplio número de sugerencias:

- Proponen que se exija un informe municipal sobre impacto socioeconómico de las nuevas grandes superficies comerciales, que en caso de resultar negativo supondrá la denegación de la autorización.

- Creación de la figura del Plan Especial de Ordenación Comercial, dentro de la futura Ley del Suelo aragonesa, como instrumento para la restauración o potenciación de una zona comercial determinada.
- Evitar la zonificación de superficies con destino exclusivo de uso comercial, en parcelas aisladas; e integrar la actividad comercial en los bajos de los edificios residenciales.
- Que el modelo de ciudad continua, compacta y multifuncional (como Zaragoza) sea defendido de nuevas implantaciones comerciales de grandes superficies periféricas.
- Recuperación del espacio público como lugar de estancia y encuentro. Aumento del espacio de aceras. Control selectivo del tráfico rodado.
- Conservar la tradición de la calle, en un clima adecuado como nuestro, para las nuevas ordenaciones.
- Apoyo a un modelo de transporte y de movilidad que favorezca el transporte a pie, la peatonalización, la creación de calles de tráfico reducido, la habitabilidad de las calles y la calidad del amueblamiento urbano.
- Que el Plan General defina un modelo de ciudad que favorezca el comercio de calle.

**ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PROVINCIAL DE FABRICANTES DE ÁRIDOS, MOVIMIENTO DE TIERRAS Y EXCAVACIONES DE ZARAGOZA.** Expediente nº 3.012.557/98 (668).

- Plantea la escasez de canteras naturales en las proximidades de Zaragoza donde extraer áridos.
- Solicita que dada la abundancia de Suelo No Urbanizable de Protección de Regadío, una de las actividades permitidas en este tipo de suelo sea la extracción de áridos.

Mantiene que ello es compatible con el aprovechamiento racional de los recursos existentes y con la conservación del medio ambiente, siempre que se adopten las medidas correctoras necesarias.

**CUARTE S.A.** Expediente nº 3.012.753/98 (687).

Garrapinillos.

- Núcleo rural cuya base productiva es la agricultura y la ganadería.
- Las Normas urbanísticas actuales han quedado obsoletas.
- Solicita la regulación de las situaciones anómalas actuales de las granjas. Dichas granjas se encuentran perfectamente regularizadas en el Registro de Ganadería.

General.

- Debe reconocerse el interés social de la actividades agrícolas y ganaderas como medio de fijar población en el medio rural.
- Debe suavizarse los porcentajes de edificabilidad.

Normativa.

- La consideración de las granjas de ganado porcino como explotaciones familiares agrarias va en contra de la Directriz Sectorial publicada en el BOA de 22 de diciembre de 1997, en la cual toda explotación que supere la cifra de cien cerdos de cebo o veinte reproductoras en ciclo cerrado o cuarenta en producción de lechones tiene la calificación de explotación productiva o industrial.

### 3.1.3. Colegios Profesionales.

**COLEGIO DE INGENIEROS TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS.** Expediente nº 3.002.833/98 (261).

Red de infraestructuras viarias y transporte.

- Estación de autobuses y estación de tren tradicional en El Portillo. Estación del AVE en la zona del Aeropuerto, comunicada con un tren-lanzadera.
- Implantación del tranvía moderno de superficie para mejorar el transporte público en la ciudad en los corredores más congestionados: Actur-Pza. España-Gran Vía-Romareda-Vía Universitat, y Torrero-Delicias.
- Utilizar el túnel de Tenor Fleta para trenes de cercanías.
- Desvío del Cuarto Cinturón desde el Ebro hacia el Norte por la margen izquierda del Gállego y empalme con la carretera de Huesca después de San Juan de Mozarrifar o después de Peñaflor.

Infraestructuras del ciclo del agua.

- Abastecimiento.
  - Traída de agua desde el Pirineo para todo el corredor del Ebro, de Novillas a Fuentes.
  - Estudio del acuífero para utilizar aguas subterráneas para usos secundarios.
  - Mejora y ampliación de la red actual.
- Saneamiento.
  - Plan integral de saneamiento y depuración. Ampliación de grandes colectores.
- Depuración.
  - Ampliación de la depuradora de La Almozara.
  - Plan Integral del Huerva.
  - Solucionar la depuración e Garrapinillos y Casetas con la futura depuradora de Utebo.
  - Nueva depuradora en la margen izquierda para el corredor del Gállego.

Medio ambiente y parques urbanos naturales.

- Planes especiales de las riberas del Ebro, Gállego, Huerva y Canal.
- Estudiar la posibilidad de ampliar el cubrimiento del Huerva hasta el Parque Primo de rivera y hasta el Parque del Canódromo.

Gestión urbanística del Suelo y Vivienda.

- Creación del Patrimonio Municipal del Suelo para la regulación del mercado.

- Regular la asignación de los suelos y la urbanización de los Sistemas Generales a las Unidades de Ejecución.
- Control y solución del problema de las urbanizaciones ilegales.

**COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS, CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.** Expediente nº 3.007.749/98 (602).

Los objetivos instrumentales propuestos son los adecuados para la consecución de la meta del Plan.

No se ha profundizado suficientemente en algunos aspectos sectoriales (infraestructuras, suelo industrial, patrimonio cultural, regadío, suelo no urbanizable, etc). No obstante, el documento tiene el suficiente grado de desarrollo para ser considerado como Avance.

ASPECTOS SECTORIALES.

Modo ferroviario:

- Adecuado trazado del AVE
- Difieren en la propuesta de suprimir la Estación de Miraflores. Debe de mantenerse la línea para una futura instalación complementaria.
- Consideran adecuada la propuesta para mercancías, no obstante, en el "by-pass Sur" debe reservarse una banda para conectar el trazado ferroviario Grisén-Burgo de Ebro.
- Positiva la reserva de espacios para tren de cercanías.

Red de carreteras:

- Que se mantenga el trazado del Cuarto Cinturón aprobado en su Declaración de Impacto Ambiental.
- Que se prevea una banda de reserva para un viario metropolitano San Mateo-Peñaflor-Malpica-La Cartuja y que continúe hacia el Aeropuerto y el Eje del Jalón.
- Que se inicien conversaciones para que las vías exteriores al municipio sean incorporadas a las Directrices del Área Metropolitana:
  - Uniones transversales del Gállego
  - Carretera La Cartuja-Malpica.
  - Carretera Monzalbarba-La Joyosa.
  - Prolongación del Camino de Cuarte.

Centro de Intercambio Modal:

- Son adecuados los proyectos de Actividades Logísticas e Intercambio Modal que presenta el Avance: Aeropuerto, Corredor del Gállego y Centro Intermodal del Portillo. Estos proyectos no deben de ser alternativas sino complementarios.

#### Infraestructura hidráulica.

- Necesidad de crecimiento del embalse de Yesa para suministro al área metropolitana.

#### Otras infraestructuras:

- Deben de tratarse suficientemente las infraestructuras emergentes y de telecomunicaciones.
- Deben incluirse áreas de reciclaje, tratamiento de residuos, etc.
- Inversión del proceso actual pretendiendo que el desarrollo de las infraestructuras vayan por delante en el tiempo, que el de los suelos.
- Cambio en las Normas Urbanísticas para que se dimensione el uso del suelo en función también de la capacidad de las infraestructuras.

#### Espacios libres:

- Estudio de los riesgos de inundaciones del Ebro.
- Estudio de formas de resolver la gestión del suelo en la Revuelta del Ebro.
- Incongruencia entre alguna delimitación de espacios protegidos (montes de repoblación y cercanía con la edificación residencial hasta el límite del Cuarto Cinturón).

#### MODELO DE DESARROLLO URBANO Y LOCALIZACIÓN DE ACTIVIDADES.

- Delimitación de Sectores y asignación de Suelos de Sistemas Generales en infraestructuras.
- El Plan debe de incluir una propuesta de "deslindes técnicos" que permita delimitar los espacios de protección o riesgo (ríos, barrancos, suelos inadecuados, etc).
- El Plan debe dejar abierta la posibilidad de crecimiento en todos los ejes de desarrollo.
- Completar la propuesta de centralidad con algún espacio central en la Orla Este.
- El Avance prevé reservas de suelo necesarias y soluciones de planificación supramunicipal para resolver asuntos como el impulso al Aeropuerto y acciones en el Corredor del Gállego, pero no suficientemente para acometer infraestructuras supramunicipales y transporte metropolitano.

#### PROPUESTAS DETALLADAS.

##### Portillo:

- Impulso al Centro Intermodal tal y como fue consensuado.
- Se propone el Estudio de una solución urbanística global para el espacio en el entorno de la Estación de El Portillo.

##### Riberas del Ebro:

- Estudio de riesgos de las crecidas del Ebro.
- El proyecto de renovación del tejido arquitectónico de la Fachada Norte del Río debe incluir acciones de corrección del impacto visual de edificios existentes.

#### Áreas periféricas.

- Se consideran acertadas y oportunas la mayor parte de las acciones propuestas. No obstante, son susceptibles de mejora:
  - Conexión vial C<sup>3</sup> Madrid-C<sup>3</sup> Aeropuerto con la Vía Parque.
  - Conexiones de Valdefierro con la Ciudad Escolar Pignatelli (peatonal y acceso autobuses).
  - Avenida de Navarra: unión de Delicias y Almozara sobre el ferrocarril y la autopista. Conservar como edificio histórico la Estación de Caminreal.
- Carretera Castellón:
  - Crear nuevas centralidades.
  - Transformar los urbanizables de uso productivo en residenciales.
  - Mantenimiento del ramal ferroviario desde la Estación de Miraflores.

#### Orla Oeste.

- Ajustar su desarrollo a la capacidad de las vías de comunicación.
- Cuidar el diseño urbanístico para hacer atractivo el uso del transporte colectivo.

#### Corredor de la carretera de Logroño:

- Espacio lineal al Sur de la CN-232 que sea base un eje peatonal, ciclista y de autobús.
- Limitar el uso industrial al Norte de la carretera.

#### Corredor del Gállego.

- Diseñar los nuevos suelos urbanizables con posibilidad de utilización de transportes colectivos.

#### Cuestiones generales.

- Señalamiento de prioridades y posibilidades de financiación mixta.
- Acciones específicas para reducir el problema del mercado inmobiliario.
- Precisión y justificación del Suelo No Urbanizable.
- El Plan, más que delimitar áreas industriales, debería impulsar infraestructuras y viales para su desarrollo
- El Plan no debe obligar al desplazamiento de industrias existentes.
- Mejora de infraestructuras de polígonos industriales existentes.
- Medidas para la reinversión de las plusvalías generadas.
- Previsión de estacionamientos de disuasión.

**COLEGIO DE ABOGADOS DE ZARAGOZA.** Expediente 3.008.623/98 (622).

Dado el actual contexto de la legislación urbanística después de la Sentencia del Tribunal Constitucional que anuló gran parte de la Ley del Suelo, y a la espera de la nueva legislación estatal y autonómica, el Colegio de Abogados no presenta nuevas alegaciones al Avance del Plan General y vuelve a presentar el escrito de Enero de 1994 de alegaciones al Documento de Criterios, Objetivos y Soluciones Generales de Planeamiento, reiterando su contenido.

Solicita que cuando se aprueben las Leyes estatales y autonómicas se les permita incorporar sus alegaciones pertinentes al Avance del PGOU de Zaragoza.

Alegación presentada en 1994:

Análisis del Plan General vigente:

- Denuncian una falta de decisión política clara en el “proyecto de ciudad”, que se ha traducido en numerosas Modificaciones del Plan General. Para evitar la inseguridad jurídica reclaman un documento más claro y concreto, recordando que la discrecionalidad de la Administración precisa la motivación de sus decisiones.
- Se ha dado una falta de gestión en las previsiones del Plan General, sobre todo en lo referente al planeamiento público.
- Consideran inadecuado el tratamiento de los Sistemas Generales como una cuarta clasificación.
- El Estudio Económico-Financiero no responde a previsiones reales y ha quedado desfasado. Desde el Avance se debería incorporar un mínimo Estudio, ajustado a la realidad que cuantifique sobre todo las previsiones que corresponden a la iniciativa pública.
- La gestión pública no ha conseguido incidir positivamente en el mercado del suelo y el sector de la vivienda. Piden la puesta en marcha del Patrimonio Municipal del Suelo y del Registro de Solares.
- Adoptar medidas para evitar la especulación del suelo y reservar espacio para viviendas en régimen de protección.
- Falta equilibrio de los beneficios y cargas entre los diferentes sectores.
- Descoordinación entre distintas Administraciones, sobre todo la estatal.
- Faltan previsiones específicas en equipamientos e infraestructuras de interés general.

Análisis y sugerencias al Documento de 1993:

- Algunas de las alegaciones presentadas entonces no tienen relación con el presente Avance, como las referentes a la denominación del documento, los planos presentados o la adaptación a la Ley del Suelo de 1992.
- En relación con el Suelo Urbanizable piden que se establezcan criterios claros y objetivos para su clasificación, atendiendo a las aptitudes del suelo y no a su titularidad.

- Respecto a la iniciativa privada o pública, el Avance no debe apostar por la pública sin que exista un Estudio Económico-Financiero que demuestre la viabilidad de las actuaciones. Se deben fijar criterios que permitan conocer cuando existe un “interés general”.
- Para evitar la inseguridad jurídica se debe huir en lo posible de los Planes Estratégicos y el Urbanismo Concertado y fijar criterios claros y objetivos.
- Debería haber un Avance Económico que estudie la capacidad económico-financiera de la Administración para llevar a cabo las actuaciones previstas.
- Respecto al Área Metropolitana se deberían incluir en el Plan General la constancia de la voluntad del Ayuntamiento de establecer fórmulas para la concertación de acciones de ámbito supramunicipal.
- El problema de las urbanizaciones ilegales se debería abordar en el Plan General.
- Se propone la creación de una Comisión de Seguimiento de los trabajos de redacción del Plan General, integrado por Colegios profesionales, asociaciones, colectivos, etc.

**COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE ARAGÓN.** Expediente 3.011.220/98 (663).

Presenta varias sugerencias sobre diferentes temas de los contemplados en el Avance.

Plan Especial del Ebro.

- Propone que se redacte un Plan Especial, de las características y con el alcance jurídico que a este instrumento le dota la Ley del Suelo, en lugar de un Plan Director de Actuaciones como propone el Avance.
- El objetivo del Plan Especial sería igual que el del Plan Director de Actuaciones propuesto por el Avance, el de potenciar la centralidad del Parque Lineal del Ebro.
- Sugiere que el área de la operación debe ampliarse por el Oeste con los terrenos del meandro del Soto de Ranillas y los terrenos agrícolas hasta el Cuarto Cinturón, y por el Este con los terrenos de la Huerta de Las Fuentes y el Soto de Cantalobos.

Sistema Viario.

- Desplazar el Cuarto Cinturón hacia el Este, cruzando la carretera de Castellón por donde está prevista la carretera La Cartuja-Malpica.
- Conectar el Tercer y el Cuarto Cinturón en la avenida de Los Pirineos.
- Hacer un nudo de conexión entre la prolongación de la Variante de Casetas y el cuarto Cinturón.
- Modificar el trazado de la ronda del Rabal entre La Almozara y el Actur, acercándose a la traza urbana y reduciendo el impacto sobre el Soto de Ranillas con una curva más directa.
- Nudo a dos niveles entre la Ronda del Rabal y la Autopista.
- Modificar el trazado de la carretera Malpica-La Cartuja Baja, conectando con la carretera de Castellón en la rotonda existente en La Cartuja Baja.

#### Sistema ferroviario.

- Propone la modificación de la solución adoptada en la salida del túnel de la avenida del Tenor Fleeta manteniendo el soterramiento de las vías hasta pasado el Cuarto Cinturón.
- La conservación de la curva de la circunvalación ferroviaria del final de la avenida de Goya para reserva de un posible tranvía.
- El desmantelamiento de las playas de clasificación de Renfe en los terrenos ferroviarios de la avenida de Navarra, trasladándolo a la Plataforma Logística del Aeropuerto.

#### Usos.

- Campus Norte:
  - Reservar para este uso la totalidad de los terrenos incluidos entre el Cuarto Cinturón, autovía de Huesca, futura Ronda Norte Ferroviaria y el río Ebro, por considerar este Campus una pieza estratégica en el futuro desarrollo de la ciudad.
- Ciudad del Transporte y franja de la carretera de Huesca:
  - Estos terrenos deben ser considerados estratégicos en el futuro desarrollo de la ciudad y por ello propone que todo el ámbito entre la carretera de Huesca y el Cuarto Cinturón se destinen a usos Logísticos y de Transporte.
- Orla Oeste:
  - La ordenación de usos residenciales debe ofrecer una solución urbanística del conjunto, que permite repartir las cargas y beneficios entre todos los sectores implicados.
- Área de usos productivos en el Corredor de la carretera de Logroño:
  - Atendiendo a los usos y actividades existentes, propone que el uso industrial o uso productivo se asigne a la franja entre el ferrocarril y la N-232; y se deje de uso residencial la franja entre la N-232 y la nueva vía proyectada al Sur.

#### Mejora de la capacidad propositiva del PGOU.

- Opina que se puede mejorar el contenido del Plan General si se abre la posibilidad de que elementos ajenos al Ayuntamiento puedan aportar sus propuestas.
- En concreto sugiere que para temas trascendentales como la Orla Oeste, la Plataforma Logística, la franja ferroviaria de Portillo-avenida de Navarra, etc., se dispongan procedimientos del tipo de contratación a expertos urbanistas, concursos, convenios, creación de una sociedad mixta de Proyectos, etc.

#### Avenida de Navarra y Estación de El Portillo.

- Propone el soterramiento de las vías en la Estación de El Portillo y en el comienzo de la franja ferroviaria de la avenida de Navarra, lo que permitiría la eliminación de la plataforma elevada en El Portillo y el cubrimiento de las vías entre Las Delicias y La Almozara. Asimismo propone la reordenación de los terrenos ferroviarios hasta la urbanización "Torres de San Lamberto".

### 3.1.4. Organismos Públicos.

**DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGÓN.** Expediente 3.240.265/97 (187).

- El Departamento de Educación y Cultura de la DGA solicita que se califique expresamente de "Reserva para equipamiento deportivo", la zona deportiva al Norte de la Ronda Norte.

**DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZARAGOZA.** Expediente nº 3.007322/98 (562).

Los Servicios técnicos de la Diputación Provincial de Zaragoza han redactado un informe expositivo del contenido del Avance del Plan General. Si bien parece un informe resumen del documento, al final del mismo se comenta el tratamiento dado a varias propiedades de la Diputación, manifestando que "es posible tomar en consideración las propuestas del Avance del Plan General sin perjuicio del resultado que, en su día, pudiera ser objeto de Convenio...".

Las propiedades de la Diputación Provincial de Zaragoza se centran en:

- Entorno de la sede del Gobierno de Aragón.
- Ciudad Escolar Pignatelli.
- Terrenos en la margen derecha de la carretera Santa Isabel-Pastriz.

**DEPARTAMENTO DE GEOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA.** Expediente 3.008.600/98 (620).

- Advierten del riesgo de urbanizar en determinadas áreas de Zaragoza por los problemas geológicos, geomorfológicos y geotécnicos del terreno, destacando los hundimientos del terreno por disolución del sustrato yesífero.
- Recomiendan excluir de la clasificación de Suelo Urbanizable o establecer requerimientos especiales para las zonas donde se estime riesgo apreciable, especialmente en el Corredor Zaragoza-Casetas a ambos lados de la autovía.
- Hay otras zonas con riesgos en la Carretera de Barcelona, La Cartuja, Oliver y Valdefierro.
- También deben contemplarse otros riesgos naturales, como las inundaciones, desplomes, erosión, modificaciones del nivel freático, etc.
- El Mapa Geotécnico y de Riesgos Geológicos elaborado por el Instituto Geológico y Minero de España debería constituir un documento mínimo de partida, sobre el cual profundizar en el futuro para evaluar los riesgos de la forma más exacta posible.

**MINISTERIO DE FOMENTO.** Expediente nº 3.013.968/98 (706).

- C.I.M. ligeramente desplazado hacia el Noroeste en el esquema gráfico del Avance, lo cual resulta un inconveniente para la conexión entre el origen de la Variante de Casetas con la Autopista A-68.

- Cuarto Cinturón.- La variante que plantea el Avance a la derecha de Las Fuentes no puede considerarse como el procedimiento que va a liberar a dichos espacios de las presiones de expansión urbana.

Dicha modificación repercutirá en la redacción final del proyecto, ya que requerirá un nuevo trámite de información pública.

- Se considera interesante el nuevo tramo de la Autovía del Eje Norte-Sur.
- En el Avance se describe la variante de la carretera de Barcelona N-II en Santa Isabel, prolongándola hasta el Tercer Cinturón. En el Estudio Informativo aprobado se limita su alcance hasta el Cuarto Cinturón.
- La Variante de la carretera de Castellón para eludir el barrio de La Cartuja y el corredor industrial contiguo se considera buena solución si se consigue encajar su trazado como vía de gran capacidad de acceso desde el Este, completándose con su duplicación en una etapa posterior.
- Denominar "Nuevo acceso Este" a la "prolongación del Cuarto Cinturón hasta la autopista A-2 por El Burgo y Nuez de Ebro".

- Denominar la carretera dorsal del Aeropuerto como "Nuevo acceso Oeste".

Sus conexiones con el Cuarto Cinturón y la N-II no quedan plenamente resueltas en el Avance.

- Se echa en falta una referencia a la conexión entre la A-68 y la N-232 en la llegada a Zaragoza a la altura del Camino de la Noguera.
- El esquema de una serie de vías de comunicación metropolitana que en su mayoría no forman parte de la Red de Carreteras del Estado, puede considerarse adecuado en relación a la misma.
- La dificultad de diseño de la Variante de Casetas y Miralbuena puede estar en su enlace con la Variante de Casetas.
- No resulta admisible el conceptuar el Cuarto Cinturón como vía urbana.
- Se echa en falta el establecimiento de vías dorsales en el tramo Zaragoza-Casetas de la N-232.
- Debe entenderse que la conversión en vía urbana del tramo final de la A-68 se refiere a sus accesos exclusivamente.
- Debe concretarse la calificación de "Corredor Parque Fluvial".
- El Plan debe determinar la clase o clases de suelo que corresponden a los Sistemas Generales de Comunicación viarias, no dejándola a estimaciones o analogías posteriores.

- En cuanto a la recalificación para usos de vivienda del Parque de Maquinaria del Ministerio de Fomento y DGA, debe garantizarse la permanencia de los usos actuales con carácter transitorio hasta que puedan trasladarse las instalaciones.
- Los esquemas viarios de la "Orla Este" y "Orla Oeste" exigen un diseño adaptado a las necesidades y exigencias normativas, así como, a las posibilidades de enlaces y conexiones.
- Las "Piezas Territoriales" plantean algunas nuevas necesidades de concreción de diseños, unas que pueden ser favorablemente resueltas como el nuevo enlace que se prevé al Oeste de Casetas con la Variante y el viario interior de la zona industrial. Es en cambio un inconveniente la propuesta de acondicionamiento del Camino de la Noguera.
- Aparece una nueva conexión Peñaflores-Villanueva.
- Otro aspecto a revisar es el conjunto de vías de servicio y conexiones en Santa Isabel.

### 3.1.5. Asociaciones vecinales, ecologistas y otras.

**COORDINADORA ECOLOGISTA DE ARAGÓN.** Expediente nº 3.002.515/98 (254).

- Se aportan dos estudios para que sean clasificados como “Espacios naturales protegidos” las Balsas “Ojo del Cura” y “Ojo del Fraile” en Casetas y la Balsa de Larralde en Torre Medina (Garrapinillos).

**FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO.** Expediente 3.014.939/98 (288).

Presenta una sugerencia sobre varios aspectos:

- Sobre el Medio Ambiente presenta una propuesta de un corredor arbolado que conecte los barrios y los núcleos urbanos.

Evitar actividades en el medio natural que siempre producen escombros, vertidos incontrolados, deterioro del paisaje.

- Sobre la liberalización del suelo, dice que debe haber una legislación firme antes de redactar el nuevo Plan General. Opina que el Avance plantea un modelo territorial contradictorio con el borrador de la Ley; que parece que va por el camino de liberalizar la urbanización.
- Que se protejan desde el Plan General los espacios naturales y sus ecosistemas. Creación de nuevos espacios verdes como corredores biológicos que penetren en la ciudad a través de los ríos.
- Reducir el volumen de residuos generados por la ciudad. Reutilizar y reciclar. Luchar contra los vertidos incontrolados.
- Los acuíferos y aguas subterráneas están infrautilizados. Adecentar el aspecto del agua del Huerva, del Gállego y del Canal Imperial.

Posibilidad de desdoblamiento de los colectores industriales y domésticos.

- Necesidad de integrar el ámbito del Plan General de Zaragoza con su espacio metropolitano.
- En el Casco Histórico potenciar la rehabilitación, con mantenimiento de inmuebles y población. Conservación de las viviendas. Revitalización de la zona con la implantación de actividades nuevas como facultades universitarias.
- Criterios de soleamiento, para el trazado viario futuro; y para fijar las alturas de los edificios.

Que el Plan General propugne un tipo de ciudad que consuma poca cantidad de energía.

- Movilidad y transporte que no descansa mayoritariamente sobre el vehículo privado, sino sobre el transporte público.
- Sobre el Proyecto de la Variante Norte Ferroviaria proponen que el trazado se haga por el Sur, tanto del transporte de mercancías como del AVE, entrando y saliendo de la estación de El Portillo por el Suroeste, sin utilizar los túneles de la avenida de Goya ninguno de estos otros tipos de trenes.

- Adjunta una propuesta de implantación de carriles para bicicletas. Acompaña planos de las arterias principales de la ciudad con los trazados; y descripción de las obras a realizar.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS ALDEBARAN (VALDEFIERRO).** Expediente nº 3.004.042/98 (330).

Propuestas para el barrio de Valdefierro:

- Mantener las densidades de edificación y alturas para el barrio.
- No autorizar las urbanizaciones cerradas.
- Redactar un Plan Especial para la zona comprendida entre las calles Hortensia, Biel, carretera de Madrid y avenida Radio Juventud.
- Rechazar el cambio de uso y calificación para el centro del Buen Pastor.
- Calificar de baja densidad de edificación y dotar de amplias zonas verdes próximas a la carretera de Madrid, alrededores de Alcampo y zona del camping.
- Mantener la calificación de zona verde de la margen derecha del Canal Imperial de Aragón.
- Mantener el uso educacional, social, cívico y deportivo del Buen Pastor y Ciudad Escolar Pignatelli.
- Rechazar a la ocupación del Alto de Carabinas para uso de viviendas.
- Rechazar tanto el proyecto y como el trazado de la Vía Parque (efectuar un debate ciudadano sobre el tema).
- Proponer la conexión viaria con el barrio Oliver por la calle Biel.
- Proponer la terminación de la edificación en las calles Estrella de la Mañana, conectando con Cruz del Sur y Urano.
- Remodelar el tramo de vial entre las calles Capricornio y Cruz del Sur.
- Redactar un Plan Especial para la zona entre las calles Lucero del Alba y Alfarería.
- Construir una escalinata entre las calles Proción y Amanecer.
- Proponer la construcción de un pabellón deportivo junto a la zona deportiva existente.
- Retirar las líneas de alta tensión del barrio.
- Ampliar el actual parque hacia las calles Marte, Cruz del Sur y Tulipán.
- Hacer un puente sobre el Canal al Este del actual, para comunicar con Montecanal y la carretera de Valencia.
- Mantener el camping.
- Propuesta específica sobre el Canal Imperial de Aragón:

- Margen izquierda: limpieza y saneado, repoblar con árboles, prohibir la circulación de vehículos a motor, dotarla de mobiliario urbano, formación de un parque lineal junto con los terrenos que ocupa el camping, construcción de embarcadero.
- Margen derecha: saneamiento del arbolado, repoblación con árboles de tipología adecuada, mayor vigilancia del uso de la zona. Con carácter general: protección de ambas márgenes y no autorizar edificación próxima a la ribera y a las zonas de protección.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MONTES DE TORRERO.** Expediente nº 3.004.176/98 (343).

Carriles bici en cinturones interiores a través de parques, zonas verdes y riberas, con radios verdes que los comuniquen con el Centro.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MONTES DE TORRERO.** Expediente nº 3.004.190/98 (345).

Control de ruidos y contaminación de acuerdo con la normativa Europea. Hacer un plano con todas las zonas No Urbanizables Protegidas con prohibición de edificar.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MONTES DE TORRERO.** Expediente 3.004.201/98 (346).

Hacer un Plan Especial del Canal. Habilitar su trazado desde Garrapinillos hasta el Escorredero como un Parque Lineal que una parques y espacios naturales protegidos. Banda de protección de 50 m. en ambas orillas.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MONTES DE TORRERO.** Expediente nº 3.004.213/98 (347).

Modificar el trazado del Tercer Cinturón para que pase por detrás del Cementerio, arrancando de la prolongación de Gómez Laguna.

Mantener el espacio entre el Tercer y el Cuarto Cinturón como Suelo Rústico o Espacio Natural Protegido.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MONTES DE TORRERO.** Expediente nº 3.004.225/98 (348).

Cambiar las condiciones de la cárcel de Torrero para que cumpla su papel de rehabilitación e integración en la sociedad.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MONTES DE TORRERO.** Expediente 3.004.237/98 (349).

Apoyo a las reivindicaciones del Movimiento Vecinal y Ecologista: plan global para la recuperación del Ebro, figuras legales de protección, medidas para detener el deterioro y creación de una zona verde lineal.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MONTES DE TORRERO.** Expediente 3.004.249/98 (350).

Potenciar trenes de cercanías más que el AVE. Estación del AVE en el aeropuerto con tren lanzadera hasta el centro. Paso de AVE y mercancías por la Ronda Sur. Eliminar la Ronda Norte Ferroviaria.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL ACTUR REY FERNANDO .** Expediente nº 3.004.262/98 (352).

Ronda Norte del Ferrocarril.

- Debería suprimirse y realizarse por la zona Sur.
- La variante presentada en el Avance supone una grave amenaza para el Galacho de Juslibol.
- La otra alternativa Norte próxima al polígono Actur ocuparía una gran franja de tierras de cultivo y crearía un efecto barrera al ir paralela a la autopista.

Ronda del Rabal.

- Debería modificarse para realizarse un trayecto más urbano, adaptándolo al límite Oeste de forma que tuviera menos impacto en el meandro del Soto de Ranillas y evitar la ocupación de excesivo terreno de cultivo.

Transporte metropolitano.

- La instalación de una futura línea de tranvía solucionaría el sistema de transporte en la margen izquierda que es insuficiente.

**UNIÓN DE COOPERATIVAS ARAGONESAS DE VIVIENDAS, UGT, UNIÓN SINDICAL, CC.OO. Y FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE VECINOS.** Expediente nº 3.004.274/98 (353).

Se propone:

- Realización de un catálogo de terrenos susceptibles de ser transformados en residenciales con características de Viviendas de Protección Oficial (VPO).
- Que se ofrezca la posibilidad, a los propietarios de suelos, de modificar la calificación del suelo si la mayor parte de los aprovechamientos (se supone que el aumento) se destine a VPO.
- Que se garantice que las ofertas residenciales lo sean realmente para construir VPO.

**ASOCIACIÓN DE ACCIÓN PÚBLICA PARA LA DEFENSA DEL PATRIMONIO ARAGONÉS (APUDEPA).** Expediente nº 3.004.689/98 (395).

La alegación se refiere al barrio del Arrabal, en relación con su Patrimonio Cultural, tanto el industrial como el paisajístico-natural.

- En cuanto a Patrimonio Industrial la alegación se centra en las antiguas fábricas de "Azucarera de Aragón", "Maquinaria y Fundiciones del Ebro" y "La Nueva Harinera".
- En cuanto a Patrimonio Paisajístico-Natural se refiere la Huerta de San Lázaro, en la ribera del Ebro, entre el Puente de Piedra y el Puente de Hierro.

Se solicita:

- Que se incluya en el programa "Riberas del Ebro" la recuperación del tramo histórico denominado "Huerta de San Lázaro".
- Que el Plan General incluya la conservación de los tres conjuntos fabriles, declarando Bien de Interés Cultural la "Azucarera de Aragón" y Edificio de Interés Arquitectónico a "Maquinaria y Fundiciones del Ebro" y a "La Nueva Harinera".
- Que el Ayuntamiento sea riguroso en la aplicación de la legislación vigente sobre Patrimonio y que potencie la formación especializada de sus profesionales.
- Que se estudien propuestas de intervención y usos para estos edificios. Sugieren la creación de un Museo de las Ciencias y de la Técnica y la implantación de usos de carácter cultural y social de acuerdo con las necesidades del barrio.
- Que se recabe apoyo del Consejo de Europa.
- Que el Ayuntamiento edite una breve Guía Histórica del Arrabal.

La alegación incluye una "Memoria Histórica del Barrio del Arrabal" de 14 páginas, dividida en dos partes:

- La primera, desde el S. XVI a mediados del XIX, se refiere a la Huerta de San Lázaro como lugar de recreo y esparcimiento ciudadano.
- La segunda, S. XIX y XX se refiere al Arrabal como barrio de la Estación de Ferrocarril e Industrial. Se describe la historia, características e y estado actual de las tres fábricas.

**SOCIEDAD NATURALISTA MEDOFOSA.** Expediente 3.004.702/98 (397).

**AEDENAT-ECOFONTANEROS.** Expediente nº 3.007.530/98 (581).

**COORDINADORA ECOLOGISTA DE ARAGÓN.** Expediente nº 3.007.542/98 (582).

**BICICULTURA.** Expediente nº 3.007.554/98 (583).

**COLECTIVO PEDALEA.** Expediente nº 3.007.566/98 (584).

**RECICLETA.** Expediente nº 3.007.578/98 (585).

**LA VELOZ CICLOMENSAJEROS.** Expediente nº 3.007.580/98 (586).

**GRAN VÍA BIKE S.** Expediente 3.007.688/98 (596).

- Solicitan un estudio dentro del Plan General para la creación de carriles-bici dentro del casco urbano y en las nuevas zonas urbanizables.
- La situación actual de los ciclistas en Zaragoza es peligrosa ante el dominio de los coches.
- Zaragoza por su tamaño y topografía es una ciudad adecuada para el uso de la bicicleta.

- La bicicleta no contamina y mejora la fluidez del tráfico. Su uso se impone en otras ciudades europeas.

**ASOCIACIÓN COORDINADORA DE PROPIETARIOS DE URBANIZACIONES PERIFÉRICAS** .  
Expediente nº 3.005.587/98 (427).

Se solicita que se incorporen en la Revisión del Plan propuestas de solución para las Urbanizaciones Periurbanas de Zaragoza, mediante la clasificación adecuada de suelos, urbano, urbanizable o no urbanizable, que permita afrontar soluciones para los problemas existentes en estas urbanizaciones por cauces legales.

**SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ORNITOLOGÍA (SEO)**. Expediente 3.006.497/98 (482).

Se solicita ampliación de las zonas de protección existentes en el Avance a cuatro "Áreas importantes para las aves", reflejadas en el inventario realizado por la SEO en el año 1990, incluidos parcialmente en el término municipal de Zaragoza:

- Área nº 182. río Ebro (La Alfranca-Pina de Ebro).

- Área nº 185. Bajo Huerva.

- Área nº 186. Belche-Mediana.

- Área nº 174. Montes de Zuera.

Solicita la inclusión como espacios naturales de las balsas del "Ojo del Cura", "Ojo del Fraile", Balsa de Larralde en Garrapinillos y Soto de Cantalobos.

**ASOCIACIÓN CULTURAL ANTONIO UBIETO (MARGEN IZQUIERDA)**. Expediente nº 3.007.358/98 (565).

Se propone la conservación del importante patrimonio industrial de Zaragoza y en concreto de los edificios de la Azucarera de Aragón y Fundiciones del Ebro y la Nueva Harinera. Para ello proponen una serie de usos a implantar para su conservación:

- Museo de las Ciencias y de la Técnica.

- Conservatorio.

- Escuela de Idiomas.

- Escuela de Artes y Oficios.

- Escuelas, bibliotecas, etc.

Se solicita que se incluyan en el programa "Riberas del Ebro" la recuperación de la Ribera del Arrabal-Huerta de San Lázaro.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS CESARAUGUSTA**. Expediente nº 3.007.713/98 (599).

Modelo de crecimiento de la Ciudad.

- Prioridad por el Suelo Urbano y el Urbanizable No Programado del Plan General de 1986.
- Poner en circulación los suelos que tiene el Ayuntamiento en el Centro Histórico.
- Potenciar el suelo con planeamiento aprobado del barrio Oliver.
- Propiciar y favorecer la construcción e VPO para las capas más desfavorecidas.

Barrios rurales.

- Intervención del Ayuntamiento en zonas de los barrios para facilitar suelo a precios razonables y no urbanizaciones costosas y especializadas.

Orla Oeste.

- Clasificar el uso de esos suelos para no hipotear el futuro del aeropuerto y las posibles afecciones por el ruido y la cercanía de viviendas, así como el coste de los servicios e infraestructuras.

Carretera de Logroño.

- Efectuar con urgencia la Variante de Casetas con la A-68, para descongestionar el tráfico hacia otras vías.

Área Metropolitana.

- Solucionar con carácter global territorial aspectos de infraestructuras de agua, vertido y depuración de residuos, así como el transporte y las comunicaciones.

Vía de Ribera (Margen Izquierda).

- Completar y dar prioridad a la Ronda de la Hispanidad.
- Efectuar un estudio de flujo de tráfico en esa zona para que no afecte a la recuperación de riberas.

Zonas saturadas.

- Ampliación de esas zonas en otros ámbitos de la ciudad que sufren la misma problemática, y su aplicación con decisión y contundencia.

Espacios verdes en el entorno de la Urbanización Ríos de Aragón.

- Que se lleve a cabo el desarrollo de esa zona, reivindicada por los ciudadanos.

Río Huerva.

- Se adhiere al estudio realizado por las Asociaciones de Vecinos Fernando el Católico, Moncasi y Goya para la recuperación del río Huerva.

**FEDERACIONES DE ASOCIACIONES DE BARRIOS DE ZARAGOZA (FABZ).** Expediente nº 3.007.750/98 (603).

Consideración general.

- Desarrollo de la Ciudad.- En el Avance se plantea una expansión urbanística extensiva que condicionará negativamente el futuro de la Ciudad.
- El Avance contiene criterios de venta de suelo público por interés económico. La Administración no debe actuar como una empresa privada y especulando, y obviando el interés general de todos los ciudadanos.

Propuesta:

- Limitación urbanística combinada con la reforma y rehabilitación de l existente.

Sugerencias y alternativas:

I.- Viarias - Transporte - Comunicaciones.

a) Ferrocarril.

- Por la puesta en marcha del AVE, el Ayuntamiento y la DGA deberían proponer al Ministerio de Fomento las compensaciones oportunas en cuanto a mejorar la red ferroviaria, estaciones, etc.
- Ronda de ferrocarril convencional nueva por el Sur, enlazando el aeropuerto.
- El túnel de Tenor Fleta debe mantenerse para el ferrocarril convencional que se debería prolongar desde el Polígono Insider hasta la zona industrial de Tudor.
- El uso del Portillo debería combinarse con usos públicos y ferroviarios de la zona de la avenida de Navarra-Estación Delicias, sin descartarse los espacios cercanos al aeropuerto.
- El ferrocarril suburbano se encontraría entre las compensaciones a solicitar al Ministerio de Fomento, utilizando la red ferroviaria actual:
  - Entre Casetas y La Cartuja, prolongada incluso hacia El Burgo de Ebro.
  - Entre Cadrete y Villanueva de Gállego.
- Transporte metropolitano:
  - 1ª línea: Residencial Goya - Puerta de los Pirineos - Zona Universitaria del Actur- barrio del Actur - Gran Vía - Casablanca.
  - 2ª línea: Avda. Madrid, Pº Independencia - Avda. América.

b) Tráfico viario.

- Eje Norte-Sur.- Tangencial a la ciudad. El Eje Somport-Sagunto debería penetrar en la ciudad por la margen derecha del Huerva, por los Montes de Torrero, para cruzar el Canal y el Ebro en el punto en que ambos están más cerca, seguir hasta Santa Isabel dejándolo a la izquierda (atravesar Malpica), para continuar por la margen izquierda del Gállego hasta Zuera.
- Cuarto Cinturón.- Ejecutar la zona Sur antes que el Tercer Cinturón.

- Tercer Cinturón.- Suspender el trazado por los Pinares de Venecia y los barrios de Torrero, Venecia y La Paz.
- Trasladar la "Vía Parque" al Sur de Montecanal, atravesar el acuartelamiento de Valdespartera, seguir por el Sur de la Fuente de la Junquera, prolongarse por la tapia Sur del cementerío coincidiendo con el Tercer Cinturón y conectando con la salida a Cala Verde y la Quinta Julieta.
- Eje Zaragoza-Alagón.- Liberalización de la autopista de Logroño y cruces entre vías a distinto nivel.
- Ronda del Rabal.- Adaptarla al límite Oeste del área Puerta de Sancho con menos impacto en el Soto de Ranillas.
- Vía de Ribera de la Margen Norte.- Debe ser una vía de servicios y emergencias, combinando su peatonalización con la instalación de un carril-bici.
- Vía Parque.- Supervisión o desplazamiento hacia Montecanal, evitando así la ocupación del corredor verde existente junto al Canal. Mejorando los caminos existentes se favorecería la movilidad ya existente.

II.- Desarrollo urbano e industrial.

a) Desarrollo urbano.

- Mejorar y aumentar los espacios libres y de reserva general.
- Utilizar el suelo público para vivienda de tipo social.
- Limitarse a planificar con impactos negativos los suelos urbanos actuales y urbanizables no desarrollados, ya que contienen las viviendas suficientes para los próximos años.
- Zona de Garrapinitos.- El Avance obvia los problemas generales de esta zona. El Ayuntamiento y la DGA deben impedir que se siga construyendo ilegalmente.
- Urbanismo bioclimático.- Debe potenciarse y extender el ejemplo de la urbanización Parque Goya.
- Centro Histórico:
  - Mayor profundización en temas de carácter urbanístico.
  - Consideración especial a los barrios de San Pablo y La Magdalena.
  - Catalogar el Patrimonio Histórico en función de su carácter científico, histórico y artístico. Establecer un plan económico-social.

b) Desarrollo industrial.

- Adecuado al reservar suelo industrial en los alrededores del aeropuerto.
- No construir nuevos polígonos industriales.
- Si se modifican usos, pasar la zona urbanizable residencial añadirse a los industriales que el Avance marca entre la Ciudad del Transporte, Mercazaragoza y carretera de Huesca.

### III.- Espacios naturales.

- Estudiar la ciudad sostenible y autosuficiente con energías renovables.
- Inadmisibles destruir las características agrícolas de la ciudad.
- Tratamiento especial y rápido de los tres ríos y el canal.
- Canal Imperial:
- Excesivo proceso de degradación con pérdida de masa forestal.
- Impedir la construcción junto a las orillas.
- Descartar cualquier cambio de uso o calificación que no sea cinturón verde o parque lineal.
- Riberas del Ebro:
- Sustituir el Plan Director por un Plan Especial.
- Conservar su aspecto natural y diversidad.
- Un gran corredor natural que una los espacios verdes de la ciudad utilizando las riberas de los ríos.
- Servicios de limpieza, conservación y vigilancia de las riberas. Potenciar un plan de saneamiento de las aguas.
- Cualquier obra hidráulica debe garantizar la conservación de los Sotos y vegetación autónoma.
- Se margina y aíslan importantes zonas boscosas como los Pinares de Valdegurriana, Planas de María, Montes de Torrecilla de Valmadrid y Pinares de Peñaflores.
- Huertas-Regadíos.- Debe establecerse una legislación que los proteja.
- Acequias antiguas.- Deberían inventariarse y protegerse.
- Camping de Valdefierro.- Mantener su uso.

Consideración final: Se apuesta por una "Ciudad sostenible" que aproveche los recursos naturales, se dé la importancia necesaria a los espacios naturales existentes y a la participación efectiva de los ciudadanos en el futuro de la ciudad.

### ASOCIACIÓN DEL FERROCARRIL Y TRANVÍAS. Expediente 3.008.733/98 (632).

Esta Asociación en colaboración con diferentes organismos e instituciones ha conservado numerosas piezas históricas de material ferroviario. Se encuentran junto al edificio de la "Estación de Delicias" en naves. Una de ellas construida a base de pórticos prefabricados de hormigón de fácil traslado.

### PROPUESTA:

- Ubicar el futuro Museo del Ferrocarril, conservando el edificio de la Estación y las 4 vías con el andén existente entre ambas, para ser cubierto con la estructura prefabricada de las antiguas instalaciones.

Las naves del antiguo ferrocarril central de Aragón pasarían a ser una instalación cultural dentro de una zona verde. Esta haría de barrera acústica y visual entre el ferrocarril y las viviendas, quedando éstas más próximas a la zona comercial.

La vía de enlace del Museo con las vías generales de Renfe discurriría por esa zona verde.

### ASOCIACIÓN NATURALISTA DE ARAGÓN (ANSAR). Expediente nº 3.008.794/98 (636).

#### Infraestructuras:

- En el tramo Zaragoza-Alagón liberalizar la autopista A-68 en lugar de crear la variante de la autovía.

El suelo urbanizable que aparece en el Avance entre la variante y la autovía de Logroño debe continuar siendo rústico.

- Oposición a la construcción de la Vía de Ribera en la margen izquierda del río Ebro. Ello supone que se anula la salida, hacia la ribera izquierda del río, del Tercer Cinturón; así como, el vial próximo al Puente de Hierro y el barrio Jesús.
- La Vía Parque se debe construir por detrás de Montecanal.
- Sustituir la dorsal del aeropuerto por un vial desde el Cuarto Cinturón hasta la zona de servicios del aeropuerto, ya que es desmesurado.
- Objetivo prioritario: mantener la Huerta como paisaje mediterráneo de gran valor ecológico y cultural.
- Tercer Cinturón:
  - Por detrás del cementerio.
  - Retranquearlo en las zonas de Cala Verde y Adrián de Sasabe para evitar el ruido.
  - Evitar el paso por la zona de plátanos de sombra contigua a Torre Montoya y el río Ebro.
  - Modificar su trazado a la altura del Soto de Ranillas.
- Cuarto Cinturón:
  - Prioridad con respecto al Tercer Cinturón.
  - En la zona Este de la ciudad se desplace hacia la derecha a su paso por el Canal Imperial a la altura de las esclusas de Valdegurriana para salvar los Pinares y la Huerta.
  - En Santa Isabel desplazarlo por la derecha.
  -

- AVE:
  - Entrada y salida en fondo se saco de la Estación de El Portillo.
  - Ronda Sur para el AVE y trenes de mercancías.
- Recalificaciones de Suelo:
  - Oposición a Montecanal II y toda la huerta de Miralbueno. Así como, a toda la franja que queda entre la Variante de la autovía de Logroño y ésta.
  - Zona Norte: los equipamientos de la Universidad deberían extenderse hasta los límites de la carretera de Huesca.
  - Suelos públicos para VPO y para servicios públicos.
  - Apoyo a la rehabilitación de los barrios de la periferia.
  - Incorporar normativas sobre ahorro energético y disminución de la contaminación.
  - Potenciación del transporte público ecológico y de la bicicleta.

**ASOCIACIÓN NATURALISTA DE ARAGÓN (ANSAR).** Expediente nº 3.008.831/98 (639).

Espacios naturales:

- Acompañar al PGOU del preceptivo Estudio de Impacto Ambiental.
- Asumir el Desarrollo Sostenible y la Teoría de Ecosistemas como modelo de gestión urbana.
- Mantenimiento de la biodiversidad (calidad de aguas, del aire, producción de residuos, etc).
- Defender Espacios Naturales y tipificar herramientas para su gestión.

Huertas.

- Calificar como Suelo de Protección de Regadío.
- Definir las figuras "Protección de Regadío" y "Protección Estricta de Regadío".
- La Administración debe articular mecanismos y herramientas de gestión que permitan el cultivo de forma competitiva.

Riberas.

- Deslinde urgente del Dominio público Hidráulico.
- Ampliación del espacio del corredor fluvial a 200 m. de la orilla del Ebro. En el Gállego y Huerva habría también que dar suficiente anchura para absorber las posibles crecidas.
- Los sotos que aparecen en el Inventario de zonas naturales del Ayuntamiento deben incluirse como Espacios Naturales Protegidos.

Zonas esteparias.

- Protección de la zona esteparia al Sur de la ciudad como espacio natural y de la parte alta y cortados de Juslibol hasta Alfocea.

Bosques naturales.

- Protección efectiva de conservación de La Plana y sus barrancos circundantes.

**ASOCIACIÓN DE VECINOS MANUEL VIOLA (DELICIAS).** Expediente nº 3.009.569/98 (648).

La Ciudad construida.

- Planes para la rehabilitación de viviendas, locales, fachadas y calles.
- Planes para poner en el mercado muchas de las 42.545 viviendas vacías.
- Potenciación de la Vivienda de Protección Oficial.
- Crear una oficina municipal para ayudar a proyectos de rehabilitación.
- Adaptación de las normas urbanísticas para:
  - Convertir locales en garajes.
  - Dotar de ascensor a las viviendas.
  - Impedir que se construyan viviendas sin garajes.
  - Eliminar los tendidos eléctricos de las calles.
- Construcción de garajes públicos.
- Compra de solares para obtener espacios libres.

El Medio Ambiente.

- Reducción de vehículos en determinadas zonas.
- Planes vegetalizadores, c/ Delicias, Avda. Madrid...
- Conexión del parque de Delicias con el parque Primo de Rivera y el Ebro.
- Reducción de ruido. Asfaltado especial.
- Construcción y remodelación de viviendas con características bioclimáticas.
- Declarar el Soto de Ranillas, la Huerta de Las Fuentes y el Soto de Cantalobos como Espacios Naturales Protegidos.
- Delimitar y proteger el dominio público de los cauces.

#### Tercer Cinturón.

- Desmantelar el nudo de la Vía Hispanidad y la Avda. de Navarra.
- Hacer la prolongación del Segundo Cinturón por la Cª Logroño hasta la A-68 por el Camino de la Noguera.
- Prolongar la calle Rioja, conectándola con la autopista convertida en calle.
- No ampliar los carriles de la Vía Hispanidad, construyendo un bulevar.
- Introducir elementos de disimulen el impacto ambiental del Tercer Cinturón en la zona de los Pinares de Venecia.

#### Otras propuestas.

- Eliminar el paso a desnivel de la avenida de Madrid.
- Paso ferroviario subterráneo desde La Almozara al Portillo.
- En contra de la Vía de Ribera.
- Tratamiento digno en la avenida de Navarra.

#### Estación de El Portillo.

- No hipotecar las vías del túnel de la avenida de Goya y Tenor Fleta para uso exclusivo del AVE.
- Cubrir las vías hasta el paso a desnivel de la avenida de Madrid.

#### Terrenos de la avenida de Navarra.

- Corredor verde Ebro-Castillo Palomar.
- Equipamientos deportivos.
- Transformar la Estación y el Cuartel Ferroviario en equipamientos y Museo del Ferrocarril de Aragón.
- Conexión verde desde la plaza Europa por la calle Santa Orosia.

#### Solares.

- Terrenos del antiguo Psiquiátrico: usos de equipamientos y ningún uso de viviendas.
- Calles Orús y Moncayo: mantenimiento de un chalet (municipal) como elemento histórico y equipamiento.
- Ciudad Escolar Pignatelli: que se mantengan los actuales usos. Comunicación peatonal entre Delicias y Valdefierro.
- Camping de Zaragoza: uso deportivo ("intercambiador ciudad-campo").

#### Canal y Depósitos de Casablanca.

- El Canal como eje natural y lúdico de la zona Suroeste de la ciudad.
- Dos pequeños lagos con embarcadero.
- En contra de la Vía Parque.

#### Seminario.

- Mantenimiento en su integridad.

#### Transporte público.

- Potenciar el transporte colectivo.
- Billete-hora.
- Líneas radiales (42 y 44).
- Tranvía moderno: en el Eje Avda. Madrid-Independencia-Avda. América, y tranvía circular, radial.
- Carriles bus.
- Peatonalizar el Coso e Independencia (sólo transporte colectivo).

### 3.1.6. Propuestas sectoriales generales de particulares.

#### **IGNACIO PÉREZ SARRIÓN.** Expediente nº 3.236.294/97 (74).

Propuestas para la creación de una red de carriles-bici. A diferencia de otras alegaciones sobre el mismo tema se hacen una serie de propuestas concretas.

- Se define el uso de la bicicleta para conseguir los objetivos de mejora de la circulación, reducción de la contaminación, mejora de la condición física de los ciudadanos y ganancia de espacios libres.
- Se proponen unos trazados basados en una red de circunvalación y unas conexiones con el centro de la ciudad.
- Se solicita incluir en el Plan General las previsiones para incluir la red en sus prescripciones. Se podría obligar al Ayuntamiento a incluir el carril-bici en los proyectos que afecten a vías urbanas, y obligar a los particulares a incluirlo en los Planes Parciales y Proyectos de Urbanización.
- Se aportan algunas ideas para la ejecución material y se propone que la financiación sea conjunta por el Ayuntamiento, la Diputación General y la Comunidad Europea.

#### **JUAN JOSÉ SERRANO ZAPATERÍA.** Expediente nº 3.237.962/97 (153).

Propone una serie de medidas sencillas para mejorar la conexión entre Las Delicias y La Almozara aprovechando los terrenos de Renfe y las vías y túneles en desuso:

- Prolongar la calle Braulio Foz cruzando por debajo de la autopista y continuando paralela a la vía del tren y la avenida de Navarra.
- Acceso directo desde la carretera de Logroño hasta la avenida Autonomía en La Almozara, ampliando y mejorando la carretera actual al Centro Deportivo Ebro.
- Prolongar la avenida Puerta de Sancho por debajo de la autopista y el ferrocarril hasta la calle Santa Orosia, descongestionando la calle Iriarte que pasaría a ser unidireccional.
- Ejecutar el tramo del Tercer Cinturón entre la avenida Pablo Ruiz Picasso y la calle Rioja, con acceso desde la autopista.

Se incluye un plano esquemático con las sugerencias.

#### **PROMOTORA INMOBILIARIA URBANA S.A.** Expediente 3.002.480/98 (252).

- Se establezca para todo el Suelo Urbanizable la máxima densidad de viviendas por hectárea legalmente posible.
- En los Suelos Urbanos no se limite la densidad de viviendas por hectárea, incluso en los sujetos a operaciones de reforma interior.

- En los suelos con planeamiento que se incorporen al nuevo Plan con sus características actuales se suprime la limitación de densidad de viviendas.

**SANTIAGO HERNÁNDEZ DE ANDRÉS.** Expediente 3.003.060/98 (266).

- Incorporar en el PGOU medidas de mayor control de contaminación lumínica, especialmente la prohibición de instalar luminarias esféricas ("globos") sin cubrimiento en el hemisferio superior, así como, el uso de lámparas de vapor de mercurio.
- Carril-bici en todas las avenidas y calles de nueva creación.

**CICLOS CABRERA.** Expediente nº 3.064.690/98 (396).

- Construir carriles-bici para favorecer el uso con seguridad de la bici.

**GILBERT TURÓN ABENOZA.** Expediente nº 3.005.709/98 (431).

- Cuarto Cinturón: por la zona Sur y Este está demasiado próxima al Tercer Cinturón y no enlaza puntos estratégico como son los polígonos industriales.
- El Cuarto Cinturón debería enlazar: Cabezo Redondo (Feria de Muestras), Cuarte de Huerva (Polígono Pignatelli), La Cartuja Baja, Lugarico de Cerdán, La Cartuja del Aula Dei y San Juan de Mozarrifar (Ciudad del Transporte).

**FRANCISCO JAVIER RODA LACASA.** (462).

- No se entiende que para la construcción de vivienda y/o anexos agrícolas se exija el certificado de explotación agraria prioritaria.
- La limitación de cabezas es excesivamente reducido.
- No se está conforme con la exigencia de determinada superficie para la construcción de edificios ligados a la agricultura o ganadería.
- No se está de acuerdo que para la construcción agrícola se exija dedicación exclusiva a la agricultura.

**ASUNCIÓN GARCÍA SESÉ.** Expediente 3.006.864/98 (466).

- Proyectar el trazado del Cuarto Cinturón al Este de Santa Isabel, uniendo los polígonos industriales de La Cartuja y Malpica.

**JOSÉ LUIS ZÚÑIGA BELTRÁN** y 3.500 firmas. Expediente 3.180.321/97 (579).

- Los 3.500 firmantes del manifiesto en defensa del Soto de Cantalobos piden que se busquen alternativas menos perjudiciales al trazado del Cuarto Cinturón. No se especifican alternativas concretas. La alegación se presentó en Octubre de 1997 y ya fue recogida en el Avance que salió a información pública al modificar el trazado al otro lado del Ebro.

En el manifiesto se habla de la importancia del Soto Cantalobos como enclave natural y de su fragilidad amenazada por el Cuarto Cinturón. Un representante del programa "Hombre y Biosfera" de la UNESCO planteó en 1996 la posibilidad de crear en Zaragoza una "Reserva de la Biosfera" entre los Galachos de Juslibol y de La Alfranca incluyendo los galachos, sotos y otros espacios ribereños de interés.

**FERNANDO POMAR PASCUAL** y 235 más. Expediente nº 3.007.529/98 (580).

Presentan sugerencia al trazado del Cuarto Cinturón a su paso por Santa Isabel.

- Proponen un trazado alternativo al previsto en el Avance, situándolo al Este del barrio de Santa Isabel. Iría desde la zona de La Cartuja en la carretera de Castellón hasta la zona del polígono industrial de Malpica en la carretera de Barcelona.

**JOSÉ CARLOS TABUENCA GALLARDO.** Alegación nº 3.007.701/98 (598).

- Que en el futuro Plan General no se establezca limitación de número de viviendas en los solares a edificar; amparado en el criterio de que el tamaño de las viviendas varía a lo largo de la vigencia de un Plan General, y que esta medida se puede aplicar de inmediato a todos los Suelos Urbanos y Urbanizables del Plan General vigente.

**JOSÉ ANTONIO DOMÍNGUEZ LLOVERÍA.** Expediente 3.008.806/98 (637).

- Opina que el Avance propugna un modelo expansivo de ciudad: viales, suelo urbanizable, movilidad de vehículos a motor; que no promueve el ahorro energético, ni se justifica la necesidad de aumentar el suelo urbanizable.

Solicita que en el Avance se incluyan los criterios de Desarrollo Sostenible y que se acompañe un Estudio de Impacto Ambiental.

**DANIEL ARTURO ABAD PALACIO.** Expediente 3.008.843/98 (640).

- Mejorar el transporte público con un monorail elevado, para salvaguardar el patrimonio histórico subterráneo que sería destruido con una línea de metro.
- Construir en general edificios grandes y altos con anchos espacios libres alrededor.
- Construir pistas de patinaje y muros para los "grafiteros".

## 3.2. Temas.

### 3.2.1. Sectoriales.

#### INFRAESTRUCTURAS.

##### Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- Infraestructuras del ciclo del agua:
  - En el Avance falta la expresión gráfica de las propuestas.
  - El Plan debe determinar las condiciones de incorporación a la red de los vertidos industriales.
  - Se debe incorporar un estudio de las capacidades de las redes de agua y alcantarillado que acote los límites de desarrollo de suelos.
  - Estudio de los niveles freáticos para su regulación y control para usos industriales y secundarios.
  - Apoyan el recrecimiento del embalse de Yesa para el abastecimiento del Área Metropolitana.
- Otras infraestructuras:
  - Consideran insuficiente su tratamiento en el Avance, sobre todo de las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones.

##### Colegios de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.

- Abastecimiento:
  - Traer el agua del Pirineo para el corredor del Ebro, comprendiendo 50 municipios desde Novillas hasta Fuentes de Ebro. Conviene realizar el recrecido de la Presa de Yesa, pero se podría traer el agua del Canal de Bardenas, usando la presa de La Loteta como embalse regulador.
  - Estudiar las aguas subterráneas del acuífero del Ebro para su posible utilización para usos industriales y secundarios.
  - Ampliar y reparar las redes y depósitos.
- Saneamiento:
  - Realizar un Plan Integral de saneamiento y depuración anticipándose a las necesidades según las ampliaciones de Suelo Urbanizable.

- Depuración:
  - Ampliar la depuradora de La Almozara.
  - Plan Integral del Huerva desde Muel, utilizando la Depuradora de La Cartuja o construyendo una nueva en la zona de Valdespartera.
  - Solucionar la depuración de Casetas y Garrapinillos con la futura depuradora de Utebo.
  - Nueva depuradora para el corredor del Gállego en la zona de Movera-Pastriz.
  - Depuración en Peñafloz conjuntamente con San Mateo, Zuera y Villanueva.

#### **Confederación de Empresarios de Zaragoza, Cámara de Comercio e Industria y Cooperativa de la Pequeña y Mediana Empresa.**

- Repiten la alegación del Colegio de Ingenieros de Caminos en lo referente a las infraestructuras hidráulicas y la falta de tratamiento de otras infraestructuras.
- Piden que se definan las zonas de reserva para corredores de infraestructuras antes de la aprobación del Plan General para no paralizar el desarrollo de nuevos suelos.
- El nuevo abastecimiento de agua debe basarse en el recrecimiento de Yesa.

#### **Ecología y Desarrollo.**

- Agua:
  - Traer agua para el abastecimiento desde el Pirineo, sin que esto suponga la necesidad de recrecer Yesa.
  - Denuncian que el agua del Ebro en los pueblos aguas abajo de Zaragoza no reúne las características legales de calidad para su potabilización.
  - Apoyan la construcción del azud así como otros planes para el Ebro, fomentando el uso lúdico y la presencia del agua en Zaragoza.
  - Estudiar el agua subterránea del acuífero regulando su gestión y preservación.
  - El agua depurada no se debe devolver al Ebro, sino utilizarla para la agricultura y otros usos.
  - Controlar los vertidos del Huerva y el Gállego.
  - Desdoblar los colectores de vertidos industriales y domésticos.
  - En el Puente de Piedra se puede dejar que los túneles previstos sirvan como desagüe en las crecidas peligrosas.

- Energía y salud:
  - Las conducciones eléctricas de alta tensión deben mantener una distancia de seguridad con las edificaciones. A la espera de estudios más rigurosos proponen una distancia de 1 metro cada 1.000 voltios.
  - Elaborar un mapa de las energías telúricas.

#### **Eléctricas Reunidas de Zaragoza.**

- Recuerdan la necesidad de coordinación entre el Ayuntamiento y la compañía para la planificación de las redes eléctricas.
- Establecer reservas de suelo para corredores energéticos en los Suelos Urbanizables.

#### **Chunta Aragonesista.**

- Establecer mecanismos de concertación entre Administraciones para la ejecución de las grandes infraestructuras y equipamientos.
- Modernizar la red de alcantarillado construyendo galerías subterráneas que contengan las redes de desagües, distribución y comunicaciones.
- Abastecimiento de agua desde la Loteta, Marracos o Embalse de Yesa sin llegar en ningún caso a recrecerlo.

## COMERCIO.

### Cámara Oficial de Comercio e Industria de Zaragoza.

- El sector comercial en Zaragoza ha evolucionado desde la existencia de un único centro de carácter urbano-regional, en el eje de la calle Alfonso-paseo Independencia-zona del paseo de Las Damas-San Ignacio de Loyola, hasta la actual existencia de tres centros regionales: el hipercentro tradicional mencionado, el eje avenida de Navarra-Centro Comercial Augusta-Alcampo, y el eje del Actur con los centros comerciales: Pryca y Grancasa.
  - Para cumplir los objetivos del Avance de apoyo al Casco Histórico, eje de centralidad en la Ribera del Ebro y nueva polaridad en el área del Portillo se debe evitar la formación de nuevas polaridades comerciales.
  - Criterios propuestos para el Plan General:
    - Hipercentro: centro comercial abierto en el Casco Histórico y en las zonas de Las Delicias y San Ignacio de Loyola.
    - Periurbano: crecimiento en los ejes previstos pero sometido a limitaciones de usos o sujeto a no rebasar ciertos niveles de impacto sobre el tejido comercial consolidado.
    - Barrios: fijar y consolidar áreas de polaridad, instalando locomotoras comerciales.
- Incentivar la diversificación de usos en las zonas comerciales. Evitar la zonificación con uso exclusivo comercial. Acercar comercio y residencia. Las plantas bajas deben estar ocupadas por los comercios y no quedar diáfanas.

### Federación de Empresarios de Comercio y Servicios de Zaragoza.

- Incorporación del urbanismo comercial al Plan General.
- Apoyo a un modelo de ciudad que favorezca el comercio de calle. Ciudad mediterránea no extensiva.
- Prohibición de nuevas grandes superficies comerciales. Declarar Zaragoza "zona saturada".
- Creación de la figura "Plan Especial de Zona Comercial".
- Redactar Programas de Orientación para equipamientos comerciales. Regular la actividad de cada zona respetando la iniciativa privada.
- Mejora de la calidad de la escena urbana: amueblamiento, alumbrado, arbolado. Crear focos de actividad.
- Apoyo al comercio en el Centro Histórico y otras zonas degradadas.
- Favorecer la peatonalización.
- Ordenanzas de superficies mínimas para cada tipo de comercio.
- Recuperar la calle tradicional. Evitar las manzanas con espacios privativos. Acceso a los portales de las viviendas desde la calle pública.

## **INDUSTRIA.**

### **CEZ, CEPyME y Cámara de Comercio.**

- Estas organizaciones sectoriales proponen la creación de infraestructuras relacionadas con el reciclado de residuos próximo a los polígonos industriales o en zonas alejadas del crecimiento de la ciudad, incluso creando un grado de especialización de industrias relacionadas con el sector del reciclado, industrial, comercial, fabril y construcción.
- De forma expresa ven interesante la creación de un polígono dedicado específicamente al reciclaje de vehículos usados, para agrupar las empresas del entorno de Zaragoza.
- En cuanto a la localización y asentamiento de la industria agroalimentaria, insta al ayuntamiento se pronuncie de qué lugares serían más idóneos para la implantación de dicha industria, proponiendo un Campus Agroalimentario en el entorno Aula Dei-Mercazaragoza, canalizando el potencial investigador existente.

### **Asociación Empresarial Provincial de Fabricantes de Áridos, Movimientos de Tierras y Excavaciones de Zaragoza.**

- Pone en conocimiento que mucho suelo clasificado como No Urbanizable de Protección de Regadío no se utiliza como tal y que podría explotarse para la extracción de áridos.

Los áridos hay que extraerlos en las zonas y emplazamientos que se presenten de una forma natural, por ello las plantas de extracción deben ubicarse en las zonas de explotación, por razones de tipo económico el árido debe extraerse en zonas próximas a su utilización.

### **Fundación Ecología y Desarrollo.**

- Propone que las industrias con emisiones de contaminantes gaseosos deben emplazarse en espacios elevados para favorecer la difusión y no en las partes más bajas.

### **Federación de Asociaciones de Barrios.**

- Entiende que la reserva de suelo industrial próxima al aeropuerto resulta adecuada para revitalizar el entorno. No así la ampliación prevista para el polígono de Malpica, dado que la capacidad del mismo no se ha ocupado en su totalidad.
- La reserva de terrenos al sur de la Ciudad del Transporte resulta contradictoria con la proximidad de una zona urbanizable, viendo más indicado adscribir esos terrenos urbanizables a la Ciudad del Transporte, Mercazaragoza y carretera de Huesca.

### **El Colegio de Ingenieros de Caminos.**

- Propone que más que delimitar Suelo Urbanizable Industrial, se opte por diseñar y proponer infraestructuras de comunicación, energía, aguas y sistemas de financiación para su construcción y explotación, facilitando que exista competitividad entre los suelos en los que estos usos sean admisibles.

En relación con la reconversión de los espacios industriales en transformación, consideramos que la renovación de industrias debe ser totalmente voluntaria, salvo por razones medioambientales o de prevención de accidentes.

### **Cooperativa de la Pequeña y Mediana Empresa (COPyME).**

- Propone la creación de micro-parques empresariales dedicados a Pymes industriales, agroindustriales, comerciales y de servicios. En este sentido se reitera su ofrecimiento y colaboración, aportando sus realizaciones en polígonos industriales de Aragón.

El establecimiento de estos micro-parques podrían situarse más allá de "la frontera" marcada por el Cuarto Cinturón.

### ACTIVIDADES GANADERAS.

De una manera genérica, las alegaciones correspondientes al presente apartado se concretan en:

- Junta de Villamayor (645) y Junta de Montañana (569).

Creación de Áreas de Expansión Ganadera.

- Sergio Samper Riva (687) y Junta de Villamayor (645).

Adecuación a la normativa de la Diputación General de Aragón, Decreto 200/1997, de 9 de Diciembre. BOA nº 147.

- Junta de Villamayor (645) y Asociación de Productores de Porcino (398).

Aumento de la edificabilidad de las fincas con destino ganadero.

- Francisco Javier Roda Lacasa (462) y Asociación de Productores de Porcino (398).

Disminución de la superficie mínima de las fincas en las que se pretenda realizar actividades pecuarias.

Permitir que la actividad pecuaria pueda ser ejercida a tiempo parcial y por lo tanto no sea exigida la condición de agricultor (Seguridad Social agraria, etc).

- Sergio Samper Rivas (687) y Asociación de Productores de Porcino (398).

Regulación de situaciones existentes.

### 3.2.2. Territoriales.

#### URBANIZACIONES IRREGULARES.

**Fundación Ecología y Desarrollo.** Expediente nº 3.014.939/98 (288).

- El Plan General debe establecer un criterio riguroso para evitar nuevas urbanizaciones ilegales.
- El Plan General debe marcar criterios de legalización, los posibles según la normativa autonómica en vigor (coste asumido por los infractores).

**Asociación de Propietarios de Urbanizaciones Periféricas.** Expediente nº 3.005.587/98 (427).

Varios supuestos en el proceso de reconducción al marco de la legalidad:

- Los propietarios podrían llevar a cabo las obras de urbanización, asumiendo las obligaciones de urbanización, y además algunas concretas de cesión o dotaciones (aplicable Plan Especial de Regularización Urbanística. DGA).
- En los casos en que no se pueda asumir la totalidad de obligaciones adoptar soluciones que no impliquen su plena legalización pero que permitan:
  - Mantener las edificaciones existentes y
  - Minorar su impacto sobre el medio ambiente.

Delimitar ámbitos de las edificaciones existentes para censarlas a efectos de su control, estableciendo un concreto régimen de conservación y mantenimiento e impidiendo obras posteriores de ampliación o mejora.

- Existen urbanizaciones que deberían ser clasificadas como Suelo Urbano por el grado de consolidación de su edificación y la dotación de servicios urbanísticos. La Administración podría imponer la elaboración, tramitación y ejecución de un Plan Especial.
- Clasificación como Suelo Urbanizable de las urbanizaciones que pudieran asumir la elaboración y ejecución posterior de un Plan Parcial con las oportunas dotaciones y cesiones.

**Nueva Izquierda.** Expediente 3.191.859/97 (5).

- Urbanizaciones ilegales: fenómeno producido por:
  - Actuaciones aisladas de carácter ilegal.
  - Permisividad municipal.

- El Ayuntamiento debe reconocer esta realidad y abordarla en conjunto para darle una solución definitiva. Salida dialogada, ofreciendo una respuesta urbanística municipal dentro de la Revisión del Plan General.

**Chunta Aragonesista.** Expediente nº 3.012.777/98 (689).

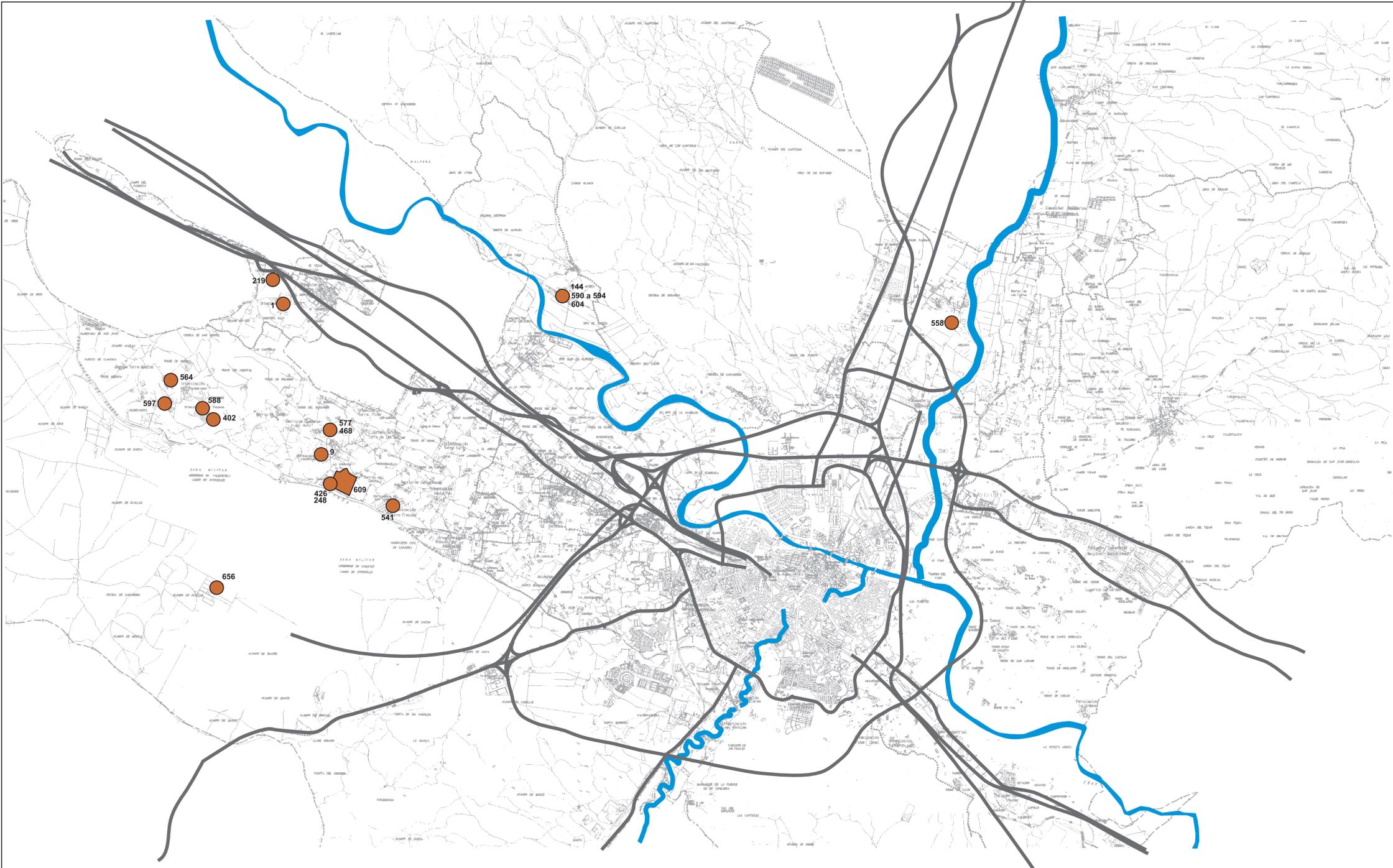
- El Plan General debe plantear una solución a través del planeamiento para evitar que se sigan generando daños medioambientales.

**Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.** Expediente nº 3.002.833/98 (261).

- El Avance no aborda este problema.
- Debe plantearse dar la solución a la legalización:
  - Información urbanística y administrativa.
  - Documentación cartográfica y topográfica.
  - Solución urbanística por zonas dentro de sus respectivas áreas:
    - Reparto de cargas: urbanización; legalización.
    - Normalización de comunicaciones y de servicios de estas zonas con las urbanas y urbanizables colindantes.

**Colegio de Abogados.** Expediente nº 3.008.623/98 (622).

- Se echa en falta una referencia específica a esta cuestión en el Avance. En el documento sometido a aprobación inicial se considera necesario se incorpore algún Estudio o referencia al problema.



**PROPUESTAS ACERCA DE URBANIZACIONES IRREGULARES**

## **MEDIO NATURAL.**

### **Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.**

- Advierten del riesgo de cambiar el trazado del Cuarto Cinturón ya que la anterior solución había pasado por Estudios Informativos y de Impacto.
- Las propuestas de creación de una red de espacios libres en relación con el Ebro deben ir acompañadas de un profundo análisis de los riesgos de inundación. Se debe hacer también un deslinde del Dominio Público Hidráulico.
- Consideran insuficientemente tratados en el Avance algunos temas como el abandono de los cultivos agrarios, los problemas ambientales de algunas industrias, los problemas del consumo en el nivel freático y la adecuación geotécnica de los terrenos.

### **Colegio Oficial de Arquitectos.**

- Proponen la redacción de un Plan Especial del Ebro, con carácter vinculante y suficiente grado de detalle, mejor que un Plan Director de Actuaciones.
- El ámbito del Plan debe comprender el Soto de Ranillas por un lado y la Huerta de Las Fuentes y el Soto de Cantalobos por el otro.

### **Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.**

- Desarrollar Planes Especiales de las riberas de los ríos y del Canal.
- Cubrimiento del cauce del Huerva prolongando el actual hasta el Parque Primo de Rivera y el Parque del Canódromo.

### **Confederación de Empresarios, Cámara de Comercio e Industria y Cooperativa de la Pequeña y Mediana Empresa.**

- Encuentran excesivo el espacio de Protección Estricta de Regadío entre Montañana y Peñaflo.
- Piden que se defina con rigor la protección del Aeropuerto, señalando compatibilidades de usos en las distintas zonas.

### **Izquierda Unida.**

- Añadir a los sistemas de espacios libres propuestos la red de cabañeras o pasos de ganado.
- Desarrollar un cinturón perimetral verde siguiendo el curso del Canal, el Tercer Cinturón y las riberas del Ebro, con ramificaciones.

- Conexión verde entre la arboleda de Macanaz y el Parque del Tío Jorge.
- Protección y recuperación como parques naturales de las zonas húmedas de Casetas: Ojo del Fraile, Ojo del Cura y Balsa de Torremediana.

#### **Chunta Aragonesista.**

- Creación de un sistema de zonas verdes comunicando los espacios abiertos públicos con itinerarios peatonales. Creación de una red para bicicletas. Peatonalización por áreas.
- Implantación del metro ligero como transporte público de alta calidad y baja agresión ambiental.
- Programa de separación de vertidos industriales y domésticos.
- Estudio del acuífero con vistas a su regulación y posible utilización.
- Fomentar los sistemas de energía solar y ahorro energético.
- Elaborar un catálogo de espacios naturales con medidas para su protección. Deben estar incluidos entre otros: el área espetaria, Vedado de Peñaflor, Peña del Cuervo en el Gállego, todos los Sotos del Ebro, balsas de Larralde, Torremediana, Ojo del Cura y Ojo del Fraile.
- Planes de recuperación de cuatro grandes zonas naturales: Riberas del Gállego (Norte), Meandro de Ranillas (Oeste), Sotos y Huerta de Las Fuentes (Este) y Parque Estepario (Sur).
- Sacar fuera del recinto urbano las actividades peligrosas, separando el tejido industrial y urbano.

#### **Nueva Izquierda.**

- Planes Especiales para los Ríos y el Canal.
- Mantener como servicios o espacios libres los terrenos del Camping en Valdefierro.
- Reservar espacios para la futura implantación de transportes públicos no contaminantes (tranvía).
- Introducir en las normas de edificación criterios de arquitectura bioclimática.

#### **Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza.**

- Modela de Ciudad Sostenible, con energías renovables, minimización y reciclaje de residuos, transportes públicos, tratamiento del agua, etc. Mantener las huertas.
- Tratamiento de las riberas del Canal y del Ebro, con Plan Especial mejor que Plan Director.
- Crear una red de corredores verdes. Proteger espacios naturales.
- Mantener el uso del Camping de Valdefierro.

#### **Asociación de Vecinos Delicias-Manuel Viola**

- Tratamiento del Canal como eje natural y lúdico. Oposición a la Vía Parque.
- Tratamiento especial de los ríos. Delimitación del dominio público hidráulico.
- Declarar Espacios Naturales Protegidos el soto de Ranillas al Oeste y la Huerta de Las Fuentes y el Soto Cantalobos al Este.
- Conexión del Parque de Las Delicias con el Parque Primo de Rivera y el Ebro.
- Reducir el uso de vehículos y vegetalizar las calles.

#### **Asociación de Vecinos Montes de Torrero.**

- Política de prevención de ruidos y contaminación. Desarrollo sostenible. No extender la ciudad.
- Plan Especial del Canal, con tratamiento de corredor verde que una los parques de la ciudad.
- Incorporan un escrito del Movimiento Vecinal y Ecologista con propuestas para la recuperación del Ebro.

#### **Unión de Asociaciones de Vecinos Cesaraugusta.**

- Estudiar el desarrollo de la Vía de Ribera de la Margen Izquierda de forma que no afecte a la recuperación de la ribera.
- Plan para la recuperación de las riberas del Huerva.

#### **Asociación de Vecinos Aldebarán-Valdefierro.**

- Propuestas para la recuperación de las riberas del Canal en ambas márgenes.

#### **Asociación Naturalista de Aragón (Ansar).**

- El Plan General debe ir acompañado de un Estudio de Impacto Ambiental según el R.D. 1.302/1996.
- Debe asumir los principios de Desarrollo Sostenible, Teoría de Ecosistemas, mantenimiento de la biodiversidad.
- Crear una red de espacios naturales formada por riberas huertas, vías pecuarias, zonas esteparias y áreas forestales.

### **Coordinadora Ecologista de Aragón.**

- Solicitan que los parajes conocidos como las balsas "Ojo del cura" y "Ojo del Fraile" sean incluidos en el Catálogo de Espacios Naturales Protegidos. Proponen una nueva clasificación de suelo llamada "Zona Periférica de Protección" en la que estarán incluidas las zonas limítrofes a la anterior.
- Lo mismo solicitan para la "Balsa de Larraide", Torre Medina en Garrapinillos.
- Solicitan que estas áreas sean clasificadas a todos los efectos como "Suelo No Urbanizable de Protección Especial".

### **Ecología y Desarrollo.**

- Afrontar en el Plan General el problema de las urbanizaciones ilegales por los problemas que causan en el medio ambiente.
- La "Idea estrella" del Plan debe ser convertir el Ebro en el gran parque central de Zaragoza, creando un corredor verde que recorra todo el término municipal.
- Crear una red de corredores peatonales arbolados, partiendo del anterior y del corredor del Canal, integrando parques, paseos y plazas urbanas.
- Recuperar para estos espacios la vegetación apropiada, utilizando especies autóctonas y manteniendo la diversidad.
- Introducir criterios y normativa de arquitectura y urbanismo bioclimático y de ahorro de energía.
- Tratamiento de residuo sólidos. En primer lugar reducir el volumen generado. Después adoptar medidas de recogida selectiva y de reciclaje.
- Principios para la protección de la naturaleza:
  - Zonificación geomorfológica. Estudiar los terrenos inadecuados para la urbanización.
  - Zonificación ecológica urbana. Defender la huerta, galachos, sotos y estepa.
  - Mantenimiento de espacios abiertos de grandes dimensiones.

### **Otras alegaciones.**

- El Manifiesto en Defensa del Soto de Cantalobos, con 3.500 firmas, pedía el cambio de trazado del Cuarto Cinturón cuando éste afectaba al Soto.
- La Asociación de Fabricantes de Áridos, Movimientos de Tierras y Excavaciones piden la modificación de las Normas para el Suelo No Urbanizable Protegido, para hacer uso compatible la extracción de áridos.
- Un particular solicita para el Suelo No Urbanizable Protegido rebajar las limitaciones para la construcción de viviendas unifamiliares aisladas.

- Varios grupos de astrónomos aficionados piden la prohibición de las farolas-globo y luminarias de bajo rendimiento, cuya luz se pierde en el cielo e impide la visión de las estrellas.
- La Sociedad Ornitológica de España señala cuatro áreas importantes para las aves en el término municipal.
- En general las propuestas de defensa de la huerta y del parque estepario chocan con las alegaciones presentadas por los propietarios que piden su urbanización. Constituyen una excepción los propietarios del soto de Ranillas que han pedido en sus alegaciones la clasificación de "Protección Estricta de Regadío".

### 3.2.3. Monográficos.

#### UNIVERSIDAD.

- La Diputación General de Aragón representada por el Departamento de Educación y Cultura, insta al Ayuntamiento a que los terrenos ubicados en el Área 4 del Actur (273.130 m<sup>2</sup>) aparecen como suelo de reserva para equipamiento, sean calificados para equipamiento deportivo y se incorporen al Plan con esa nueva calificación.
- El Colegio Oficial de Arquitectos sugiere para los terrenos ubicados en la zona norte del Actur, sean considerados como pieza estratégica del futuro desarrollo de la ciudad para usos universitarios o de investigación, siendo su delimitación el Cuarto Cinturón, la autovía de Huesca, la Ronda Norte Ferroviaria y el río Ebro.

Un Plan Especial de ordenación debería establecer los usos y ordenación de dicho ámbito.

- Nueva Izquierda también propone ampliar el Campus Universitario hasta la autovía de Huesca.
- Chunta Aragonesista dice que previamente al diseño del PGOU, se establezca una negociación con la DGA y la Universidad de Zaragoza de cara a establecer reservas de suelo e implantación de las infraestructuras necesarias para los proyectos que la institución universitaria pretende desarrollar.

## **CENTRO HISTÓRICO.**

Las propuestas presentadas para esta zona son:

### **Fundación Ecología y Desarrollo (288).**

- Propone como objetivo general la revitalización del Casco Histórico potenciando el tejido social residencial y comercial, como formas de vida específicas de esta zona de la ciudad; dando prioridad en los siguientes aspectos:
  - Rehabilitación de la edificación fundamentalmente residencial. Actuaciones de la Sociedad Municipal de la Vivienda en promoción de viviendas protegidas.
  - Realizar las actuaciones de rehabilitación conforme a la actual “estructura urbana”.
  - Evitar la invasión del sector terciario de oficinas y servicios, no así del pequeño y mediano comercio y del pequeño taller.
  - Rechazo al establecimiento de grandes superficies comerciales. Oposición a la operación del “Tubo”.
  - Oposición a la demolición del Teatro Fleta.
  - Revitalización de la actividad de la zona mediante la inclusión de un uso nuevo como Facultad Universitaria que induce más iniciativas en su ámbito.
  - Apoyo a las propuestas de peatonalización restricciones al tráfico contenidas en el Avance.

### **Asociación Provincial de Constructores Promotores (434).**

#### **Confederación de Empresarios de Zaragoza, Cámara de Comercio e Industria de Zaragoza y la CEPyME (601).**

Presentan una sugerencia conjunta.

- El principal problema del Casco Histórico no es arquitectónico sino sociológico, por lo que el problema es compaginar una política rehabilitadora y una puesta en valor del Casco con acciones sobre la población marginal que lo habita.
- Hay zonas muy distintas que requieren soluciones diferentes:
  - Una primera, donde podría actuar la iniciativa privada con pequeñas ayudas (reduciendo trabas burocráticas, flexibilidad de Ordenanzas, etc).
  - Otra zona donde se deben crear sociedades mixtas de rehabilitación.
  - Y otra tercera donde la degradación de edificios e infraestructuras y la escasez económica de los vecinos exigirían acciones públicas directamente.

- Que los planteamientos excesivamente conservacionistas, pueden producir efectos contrarios, contribuyendo al deterioro. Proponen que se contemple la sustitución de edificios como una actuación, no solo compatible sino necesaria, para la rehabilitación del Casco.
- Para realizar un plan de acción sobre el Casco, piden la constitución de un organismo municipal específico. Obtener la declaración de Área o Áreas de Rehabilitación que conlleve la declaración de urgencia a los efectos de expropiación forzosa.
- El comercio minorista es un elemento dinamizador del Casco Histórico, y debe recibir el apoyo necesario en promoción, y que no se le aplique la limitación de circulación, de carga o descarga, y de tratamiento de rótulos y fachadas.

#### **Asociación de Acción Pública para la Defensa del Patrimonio Aragonés (APUDEPA) (395).**

La alegación se refiere al barrio del Arrabal, en relación con su Patrimonio Cultural, tanto el industrial como el paisajístico-natural.

- En cuanto a Patrimonio Industrial la alegación se centra en las antiguas fábricas de "Azucarera de Aragón", "Maquinaria y Fundiciones del Ebro" y "La Nueva Harinera".
- En cuanto a Patrimonio Paisajístico-Natural se refiere la Huerta de San Lázaro, en la ribera del Ebro, entre el Puente de Piedra y el Puente de Hierro.

Se solicita:

- Que se incluya en el programa "Riberas del Ebro" la recuperación del tramo histórico denominado "Huerta de San Lázaro".
- Que el Plan General incluya la conservación de los tres conjuntos fabriles, declarando Bien de Interés Cultural la "Azucarera de Aragón" y Edificio de Interés Arquitectónico a "Maquinaria y Fundiciones del Ebro" y a "La Nueva Harinera".
- Que el Ayuntamiento sea riguroso en la aplicación de la legislación vigente sobre Patrimonio y que potencie la formación especializada de sus profesionales.
- Que se estudien propuestas de intervención y usos para estos edificios. Sugieren la creación de un Museo de las Ciencias y de la Técnica y la implantación de usos de carácter cultural y social de acuerdo con las necesidades del barrio.
- Que se recabe apoyo del Consejo de Europa.
- Que el Ayuntamiento edite una breve Guía Histórica del Arrabal.

La alegación incluye una "Memoria Histórica del Barrio del Arrabal" de 14 páginas, dividida en dos partes:

- La primera, desde el S. XVI a mediados del XIX, se refiere a la Huerta de San Lázaro como lugar de recreo y esparcimiento ciudadano.
- La segunda, S. XIX y XX se refiere al Arrabal como barrio de la Estación de Ferrocarril e Industrial. Se describe la historia, características e y estado actual de las tres fábricas.

#### **Promotora Inmobiliaria Urbana S.A. (251).**

- Propone que se puedan destinar a uso de oficinas la totalidad de los edificios catalogadas, independencia del grado de catalogación y por tanto de la protección que tienen. Se pide dejar sin efecto las limitaciones a los usos terciarios en el Casco Histórico.

#### **Nueva Izquierda (393).**

- Propone que se redacten Planes Específicos de las áreas de San Pablo y Magdalena-Tenerías.
- El catálogo de edificios debe elaborarse en función del valor histórico-artístico de los edificios y no según el interés económico de su mantenimiento.

## **BARRIOS RURALES.**

- En este periodo de sugerencias los escritos de los barrios rurales se han limitado con carácter general a definir su crecimiento, alentando de manera general a que los núcleos se amplíen a través de nuevos suelos urbanizables, en el caso de la zona Nordeste y de la Oeste.
- En la Orla Sureste, Santa Isabel, Movera y La Cartuja, la problemática se centra fundamentalmente en el viario, Cuarto Cinturón, conexiones Cª Barcelona, etc.
- La Unión de Asociaciones de Vecinos Cesaraugusta solicita la intervención de la Administración para la selección de nuevos suelos urbanos, de manera que permitan la edificación de viviendas, con una menor repercusión del precio del suelo en ellas.
- En el tema agrícola y ganadero también ha tenido una gran presencia, a este respecto:
  - Creación de áreas de expansión ganadera.
  - Adecuación de la normativa del Plan General a la normativa de la DGA (Decreto 200/1997, de 9 de diciembre. BOA nº 147) sobre instalaciones ganaderas.
  - Aumento de la edificabilidad de las fincas con destino ganadero.
  - Disminución de la superficie mínima de las fincas en las que se pretenda realizar instalaciones ganaderas.
  - Permitir que la actividad pecuaria pueda ser ejercida a tiempo parcial y por lo tanto no ser exigida la condición de agricultor (seguridad social agraria, etc).
  - Regulación urbanística de las situaciones existentes.

## CIUDAD EXISTENTE.

### Confederación de Empresarios, Cámara de Comercio e Industria, Cooperativa de la Pequeña y Mediana Empresa, Asociación de Constructores Promotores.

- Eliminar la limitación de número de viviendas, dejando libertad para hacer distintos tamaños de vivienda según las demandas del mercado. Para lograr esto solicitan fijar para todo el Suelo Urbanizable la densidad máxima de viviendas legalmente permitida y eliminar cualquier limitación de densidad en Planes Especiales de Reforma Interior y en Planeamiento Anterior Incorporado al Plan.
- Mayor agilidad administrativa en la tramitación de instrumentos urbanísticos y licencias de edificación.
- Nueva redacción más clara de las Normas. Extender a todo tipo de suelos la figura de la consulta vinculante prevista en la legislación en elaboración para los Suelos Urbanizables.
- No calificar suelos públicos para uso residencial. Únicamente para dotaciones y equipamientos.
- Posibilidad de destinar en su totalidad a uso de oficinas los edificios rehabilitados catalogados como de Interés Ambiental.
- Estudiar las Normas Urbanísticas en función de la capacidad real de las infraestructuras.

### Zonas saturadas de bares.

- La Unión de Asociaciones de Vecinos Cesaraugusta pide que se actúa con rigor en este tema, tanto en el Centro Histórico como en otras zonas.
- La Asociación de Empresarios de Cafés, Bares y Similares pide que se diferencia entre la hostelería tradicional y los locales molestos.

### Patrimonio Histórico.

- Chunta Aragonesista pide que el Catálogo se haga sólo por criterios culturales, sin tener en cuenta el valor económico o de mercado del inmueble.

Piden un Plan de Recuperación del Patrimonio Arqueológico y de las estaciones de ferrocarril y arquitectura industrial.

- La Asociación Cultural y Recreativa "Antonio Ubieta" y la Asociación de Acción Pública para la Defensa del Patrimonio Aragonés (APUDEPA) piden también protección para la arqueología industrial y solicitan la catalogación de la Fábrica de la Azucarera como Bien de Interés Cultural, y de Maquinista y Fundiciones del Ebro y de la Nueva Harinera como Interés Arquitectónico.

## Equipamientos.

- Chunta Aragonesista, Izquierda Unida y Nueva Izquierda y la Asociación de Vecinos de Delicias piden que en el Avance se incorpore un Plan de Equipamientos, con el estudio de las necesidades de cada zona y cumplimiento de estándares. Denuncian las posibles recalificaciones de suelo para viviendas en la Ciudad Escolar Pignatelli, Seminario, terrenos junto al Psiquiátrico, camping de Valdefierro y otros y defienden su uso como espacios libres y equipamientos.
- Las Asociaciones de Constructores Promotores y de Empresarios solicitan también que el suelo público se destine sólo a equipamientos y no a viviendas.

## Viviendas de Protección Oficial.

- Chunta Aragonesista, Izquierda Unida, Nueva Izquierda, Asociaciones vecinales, Sindicatos y Cooperativas piden que se priorice la vivienda protegida y de promoción pública, utilizando suelos públicos, calificando otros suelos o posibilitando la recalificación de suelos con otros usos. Se pretende llegar a un porcentaje del 60% de viviendas de Régimen General, 20% de Régimen Especial y 20% Libres.

Se pide también medidas para fomentar la rehabilitación, con ayudas y adaptación de normativa.

## Desarrollo excesivo.

- En general las mismas agrupaciones anteriores critican la expansión de la ciudad en nuevos suelos y defienden la ciudad existente y la rehabilitación.

Se considera excesivo el desarrollo en la Orla Oeste, avenida de Cataluña, Variante de Casetas y Juslibol.

## PROPUESTAS DE TRANSFORMACIÓN DE USOS.

Entre las sugerencias presentadas, un grupo a estudiar de manera independiente es el de las transformaciones de usos existentes, pudiendo diferenciarse en dos, los que se refieren a equipamientos existentes o zonas verdes y los que se refieren a industrias.

## EQUIPAMIENTOS.

Entre los equipamientos existentes cuya transformación se propone, destaca el grupo de varios centros deportivos, además se propone la transformación de dos colegios y un clínica; en algunos casos como el de la clínica del Pilar, la tipología de la edificación procede de la inicial construcción de viviendas unifamiliares del barrio, estando el mismo consolidado; en otros casos es precisa una mayor transformación del tejido urbano existente.

Entre las zonas deportivas, unas se encuentran sin actividad (C.D. Arenas o C.D. Montemolín) y otros en funcionamiento (Delicias y Stadium Venecia), la modificación propuesta en este último se refiere a una parte de la finca con el fin de financiar instalaciones. Este motivo se repite en dos solicitudes del Arzobispado, una en el Actur y otra en la avenida Alcalde Caballero, en los que se propone la compatibilidad del uso residencial con objeto de financiar los respectivos centros parroquiales. Los equipamientos no deportivos existentes cuya transformación se propone son: colegio Jesús y María en la avenida de Goya, colegio Montearagón, Seminario y la clínica del Pilar.

En este grupo es preciso incluir una petición presentada por Ibercaja con anterioridad al Avance del Plan General, en la que se solicita la transformación de la guardería San José en la Vía Hispanidad en residencial, si bien manteniendo en las plantas bajas el uso de guardería.

Además de estas peticiones relativas a cambios de usos existentes, se han presentado varias peticiones de modificación de la calificación actual, religiosos o deportivos, en los que se considera que el Plan califica ciertas parcelas por error, estos casos se dan fundamentalmente en los barrios rurales y son, a veces, parcelas colindantes con la iglesia.

Hay también alguna solicitud en ámbitos correspondientes a zonas verdes, en un caso (la finca El Gracijo en la Vía Parque) en la que se solicita la compatibilidad con usos docentes o asistenciales y en otros se solicita su eliminación (bordes del Canal).

Dentro de los equipamientos no ejecutados (ni obtenidos) cabe destacar la sugerencia presentada por Ebrosa, referente a la parcela de equipamiento docente prevista en la Unidad 38-A pero excluida del Proyecto de Compensación. Este equipamiento tiene destino privado (ampliación del colegio existente Escuelas Pías) y se manifiesta la ausencia de interés en su ampliación. Se propone transformar la parcela en residencial, uniendo la edificación resultante a la procedente del resto de la Unidad, planteando una calle que uniría el Camino Miraflores con la prolongación de la avenida Tenor Fleta.

## ZONAS INDUSTRIALES.

Las peticiones de transformación de zonas industriales se refieren fundamentalmente a dos aspectos: compatibilización del uso industrial con el comercial y, transformación del uso en residencial.

En el primero de los aspectos, las peticiones se concentran en las carreteras de Logroño y de Madrid, y en el Polígono Puerta de Sancho.

Las peticiones de cambio a uso residencial, se centran en su mayor parte en la avenida de Cataluña, coincidiendo en algún caso con la propuesta del Avance. La transformación de la avenida San Juan de la Peña a la altura de Campo Ebro también ha acumulado varias sugerencias (Dasa, Aceros Aragón, etc). En la carretera de Logroño también se han solicitado dos transformaciones (Ochoa y zona industrial al Este del Camino de La Noguera).

Ha habido también propuestas de modificaciones puntuales en zonas en desarrollo a ambos lados de Miguel Servet (U-10-1 y entorno del Príncipe Felipe) en las que piden modificaciones de las condiciones de desarrollo del Área de Intervención y aumento de edificabilidad en la zona E. Averly propone el mantenimiento de las condiciones de transformación.

Si bien no se trata de transformaciones de usos industriales propiamente dichas, se propone la transformación del suelo Urbanizable de uso productivo al Sur de la carretera de Logroño a uso residencial, tal y como aparecía en el primer borrador del Avance.

## PROPUESTA DE MODIFICACION DE USO DE EQUIPAMIENTOS PRIVADOS EXISTENTES

ALEGACIÓN Nº	LOCALIZACIÓN	SUPERFICIE m <sup>2</sup>	PROPUESTAS		Nº viviendas (aproximado)
			Edificabilidad/ Zonificación	Sup. edificable m <sup>2</sup>	
	Club Deportivo Arenas	19.687			147
	Guardería en Vía Hispanidad	7.777			87
42	C.D. Montemolín	38.765	A-3/1	2.840	128
168	C.D. Delicias	4.370	A-3/1		30
190	C.D. Stadium Venecia				250 <b>(1)</b>
657	Colegio Jesús y María	8.952	A-1/2	32.100	300
143	Colegio Monte Aragón	29.768	A-3/1	17.955	120
416	Seminario Diocesano (A)	41.000		101.354	881
416	Seminario Diocesano (B)	41.000		64.554	561
394	Clínica del Pilar	1634	1,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		20
417	Parcela religiosa en c/ Mariano Pineda	2.905 (1.000)			
418	Parcela religiosa en c/ Alcalde Caballero	4.500 (3.000)			

**(1)** Se ofrece la cesión de viario

**PETICIONES DE TRANSFORMACIÓN DE USO INDUSTRIAL A RESIDENCIAL.**

Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>36</b>	3.227.040/97 LUIS TORRES FELIPE Otorgar al Cº de Torrecillas nº 264 idéntico tratamiento que a la "Oxidrica" en Plan Especial Zona E. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>160</b>	3.239.219/97 EBROSA Sugerencia para los terrenos de la Zona E-11 en la c/ Miguel Servet. Zona 3-Torrero-Venecia-La Paz-San José-Las Fuentes
<b>176</b>	3.000.451/98 MARIA DEL CARMEN MUÑOZ GARAGALZA Zonificar antiguas naves industriales en Cª Zaragoza a Peñaflo km. 1 como residencial A-1 grado 4 2 m²/m² y/o comercial. Santa Isabel
<b>181</b>	3.000.169/98 TRANSPORTES OCHOA, S.A. Compensar en edificabilidad la pérdida del suelo, instalaciones y traslado de la actividad de transportes en la Avda. de Navarra. Zona 2-Almozara-Miraflores-Delicias-Universidad-Ruiseñores
<b>233</b>	3.001.373/98 BELAISCA Zonificar como A-1 grado 2 terrenos en Avda. San Juan de la Peña 180. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>234</b>	3.001.385/98 SOMPORT, C.B. Dividir el área U-43-1 en distintas áreas con condiciones homogéneas dentro de cada una. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>265</b>	3.003.058/98 PEDRO JULVEZ BARDAJI y otro Clasificar como Suelo Urbano residencial Zona A-1 grado 3 ó Zona E grado 1, nave y terreno anexo en Cº Epila 37 (Bº Miralbueno). Miralbueno

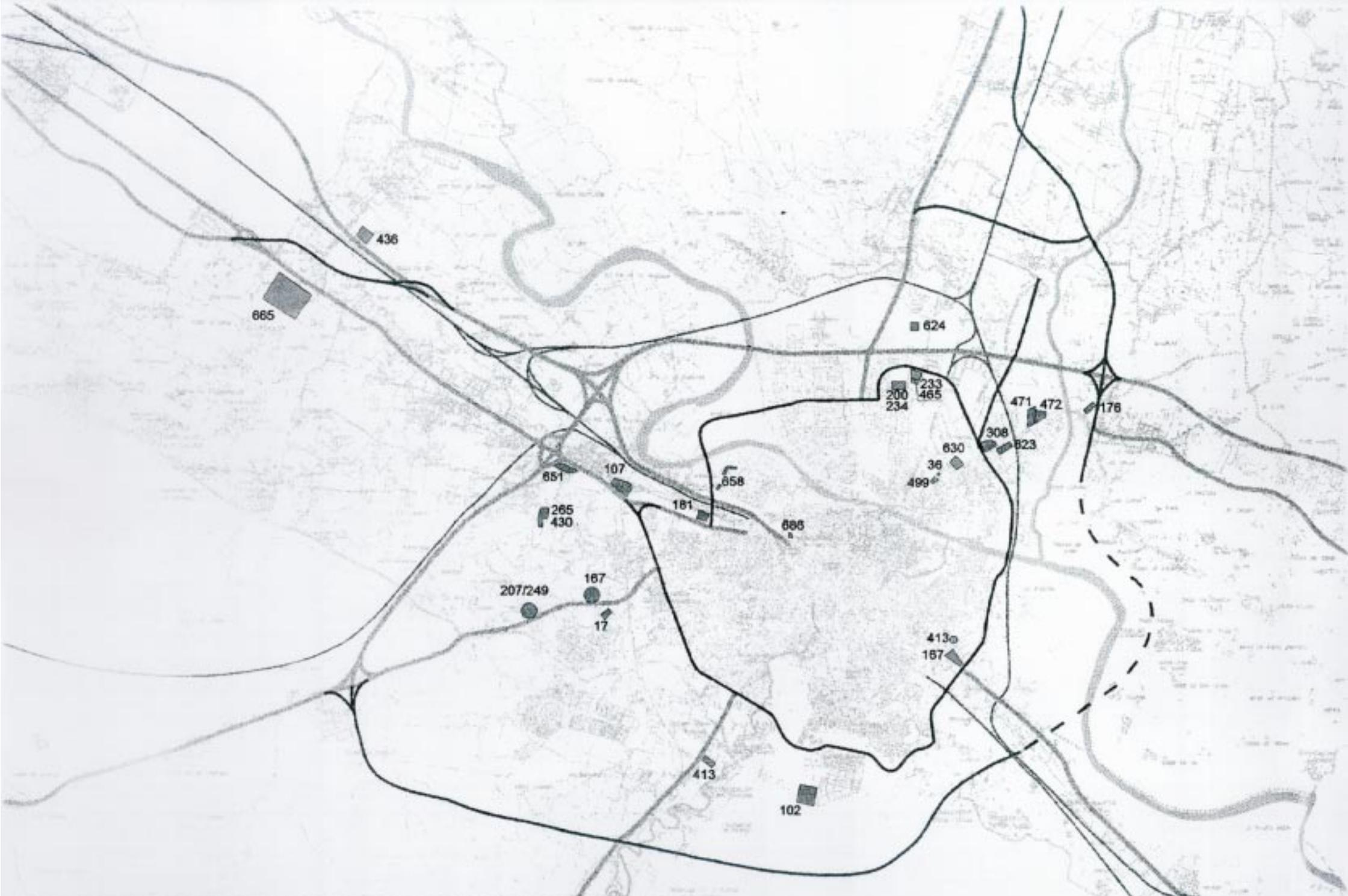
Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>308</b>	3.004.005/98 JULIAN GRAÑENA CARRILLO Calificar como Residencial los terrenos confluyentes en la Avda. Cataluña y Alcalde Caballero. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>413</b>	3.005.367/98 y 3.006.436/98 A.B.C. CONSTRUCCIONES ELECTROMECANICAS S.A. Calificar de uso urbano residencial, Zona A-1 Grado 2, el solar en c/s Yolanda de Bar, San Joaquín, José Guiral y M. Servet. Zona 3-Torrero-Venecia-La Paz-San José-Las Fuentes
<b>430</b>	3.005.697/98 JOSE ARIZA MORALES y otro Clasificar como Suelo Urbano terreno en Cº Epila 90, uso residencial Zona A-1 Grado 3, ó Zona E grado 1. Miralbueno
<b>436</b>	3.005.844/98 MIGUEL ANGEL BLASCO ALFRANCA Mantener el núcleo de viviendas en el Sector 62/1 y oposición a un uso industrial . Monzalbarba
<b>465</b>	3.006.253/98 BELAISCA S.A. Modificación puntual del Plan General para el sotar en Avda. San Juan de la Peña 180 y Camino de los Molinos s/n. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>473</b>	3.006.399/98 CONSTRUCCIONES MONEVA S.A. Clasificar como Suelo Urbano o Urbanizable la finca en Cº de la Almotilla. Cª Valencia
<b>499</b>	3.006.681/98 BLANCO S.A. Calificar como Zona E Grado 1 ó F5/0 el terreno en la Avda. Cataluña, 51-59. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro

Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>623</b>	3.008.647/98 CONSTRUCCIONES MONEVA S.A. y otra Renovar los usos de las fincas sitas en Avda. Cataluña 206 a 224 admitiendo "edificación residencial colectiva". Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>624</b>	3.008.659/98 JAVIER SOMOLINOS MARQUINA Transformar en suelo residencial la zona entre Autopista, Avda. Academia General Militar y la Ronda Norte Ferroviaria. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>630</b>	3.008.710/98 KALFRISA S.A. y otros Calificar como Zona E grado 1 los terrenos en la Avda. Cataluña 89 a 101. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>635</b>	3.008.782/98 CAJA RURAL DEL JALON SOCIEDAD COOPERATIVA DE CREDITO Cambiar el uso industrial a residencial en la Avda. San Juan de la Peña 184. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>646</b>	3.009.129/98 JESUS DOMINGUEZ BLASCO Calificar de uso hotelero, de restauración y estación de servicios terrenos sitos en "Venta de los Caballos". Cª Madrid
<b>658</b>	3.011.158/98 ELECTROACUSTICA GENERAL IBERICA S.A. Cambio de uso de industrial a residencial de las parcelas 7,25-31-31 de la submanzana a del Polígono Puerta de Sancho. Zona 2-Almozara-Miraflores-Delicias-Universidad-Ruiseñores
<b>665</b>	3.012.521/98 UNIVERSAL DE PROMOCIONES E INVERSIONES S.A. Asignar un uso productivo y residencial a los terrenos sitos detrás de la Gasolinera Las Ventas, dirección Casetas-Zaragoza. Cª Logroño

Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>700</b>	3.013.211/98 TALLERES DAGA S.A. Dividir el área de intervención U-43-1 en dos partes y modificar el estándar urbanístico del número de viviendas. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>702</b>	3.013.565/98 BUTANEbro S.L. Clasificar como Sistema General las instalaciones de la empresa en el antiguo Cº de Cuarte (Montes de Torrero). Zona 3-Torrero-Venecia-La Paz-San José-Las Fuentes
<b>707</b>	3.014.023/98 PEDRO CABEZA S.A. y otros Recalificar la zona A-6 a terciario o residencial (Cª Logroño margen derecha). Cª Logroño

**PETICIONES DE COMPATIBILIZACIÓN DEL USO COMERCIAL CON EL INDUSTRIAL.**

Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>471</b>	3.006.375/98 IGLESIAS S.A. Calificar como zona industrial y comercial al por menor terreno en Avda. Cataluña 243 en el área U-54-2.. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>472</b>	3.006.387/98 INMOBILIARIA RIAÑO S.A. Calificar como zona industrial y comercial al por menor terreno en Avda. Cataluña 249 en el área U-54-2.. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>649</b>	3.009.789/98 DIONISIO CONRADO SALAS BARTOLOME Ampliar en el Polígono 56 el uso comercial en las zonas A-6 con los de exposiciones, espacios de venta al por menor al público. Cª Madrid
<b>651</b>	3.011.050/98 CENTRO INMOBILIARIO CAJA DE MADRID S.A. Propuesta urbanística para los terrenos de la confluencia Cª Logroño-Cª Aeropuerto N-125. Cª Logroño



TRANSFORMACION DE USOS EXISTENTES - INDUSTRIAS

**PETICIONES DE RECALIFICACIÓN DE EQUIPAMIENTO A USO RESIDENCIAL.**

Número	Expediente. solicitante, asunto y emplazamiento	Número	Expediente. solicitante, asunto y emplazamiento
<b>42</b>	3.231.072/97 MARIA TERESA AROZ IBAÑEZ Clasificar los terrenos de la Comunidad de Bienes Piscina Montemolín como "Suelo Urbanizable con uso residencial de la más alta densidad". Zona 3-Torrero-Venecia-La Paz-San José-Las Fuentes	<b>417</b>	3.005.404/98 ARZOBISPADO DE ZARAGOZA Recalificar parte del solar para construir Centro Parroquial en la parcela P-36 del área 11-Actur Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>143</b>	3.237.497/97 FEDERACION DE ENTIDADES INMOBILIARIAS S.A. Calificar como Zona A-3 grado 1 el Colegio Montearagón en Pº Reyes de Aragón nº 21, con las especificaciones del art. 4.3.3. de las Normas del Plan General. Zona 4-Oliver-Valdefierro-Casablanca	<b>418</b>	3.005.416/98 PARROQUIA NTRA. SRA. DE NAZARET Recalificar la parcela A-10.5 para la construcción de un Complejo Parroquial. Zona 5 - Margen Izquierda del Ebro
<b>168</b>	3.239.378/97 STADIUM DELICIAS C.B. Clasificar como Edificable-Usos Residencial, con iguales parámetros que los colindantes, a los terrenos en Vía Hispanidad ang. c/ Ntra. Sra. de los Ángeles. Zona 4-Oliver-Valdefierro-Casablanca	<b>546</b>	3.007.163/98 JOSE LUIS FERRANDEZ VALENZUELA Clasificar como Suelo Urbano terrenos de equipamiento junto a las Piscinas Montemolín. Zona 3-Torrero-Venecia-La Paz-San José-Las Fuentes
<b>190</b>	3.240.400/97 PATRONATO SOCIAL CATOLICO DE TORRERO Clasificar como suelo Urbano parte de las instalaciones deportivas del Stadium Venecia, reclasificar como deportiva zona contigua a cambio de ceder los viales del Sistema General. Zona 3-Torrero-Venecia-La Paz-San José-Las Fuentes	<b>657</b>	3.011.146/98 y 3.011.207/98 CONGREGACION DE RELIGIOSAS DE JESUS-MARIA Calificar como residencial, Zona A-2 grado 2, terrenos del colegio en Avda. Goya. Zona 2-Almozara-Miraflores-Delicias-Universidad-Ruiseñores
<b>394</b>	3.004.677/98 CATALINA TEIXEIRA PALOMAR y otras Calificar con el uso de residencial la finca en Pº Ruiseñores 20 con c/ Fernando de Antequera y c/ Dr. Alcay. Zona 2-Almozara-Miraflores-Delicias-Universidad-Ruiseñores		
<b>416</b>	3.005.392/98 ARZOBISPADO DE ZARAGOZA Sugerencia de Modificación puntual de la zonificación de los terrenos del Seminario Diocesano. Zona 2-Almozara-Miraflores-Delicias-Universidad-Ruiseñores		



**TRANSFORMACION DE USOS EXISTENTES - EQUIPAMIENTOS**

**PETICIONES DE RECALIFICACIÓN DE SISTEMA GENERAL-ESPACIOS LIBRES A USO ASISTENCIAL.**

Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>369</b>	3.004.799/98 INMOBILIARIA MONTECANAL S.A. Desarrollar la finca "El Gracijo" (Area 89) con cualquier actividad asistencial o docente que tenga cabida en el corredor del Canal. Zona 4-Oliver-Valdefierro-Casablanca

**PETICIONES ADVIRTIENDO DE UN POSIBLE ERROR.**

Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>22</b>	3.217.254/97 ALFREDO PRADES PEREZ Cambiar la zonificación de Equipamientos y Servicios a A-2 grado 2 a la finca sita en c/ Juan de las Viñas, 3, del Bº La Cartuja. La Cartuja Baja
<b>25</b>	3.219.978/97 MANUEL SOBREVIELA RECIO Calificar como uso residencial la parcela sita en el Cº del Pílon, 110. Miralbueno
<b>182</b>	3.239.635/97 EMILIO LARRODE CARDONA Clasificar como Suelo Urbano finca en Bº Garrapinillos, Avda. de la Jota (antiguo Cº de las Cerolleras). Garrapinillos
<b>198</b>	3.241.310/97 ARTURO CABANE SANCHEZ y otro Respetar la edificaciónen c/ Nuevo Parque 18 recogida como zona verde. San Gregorio

Número	Expediente, solicitante, asunto y emplazamiento
<b>560</b>	3.007.309/98 FERMINA GRACIA MARTINEZ Calificar como residencial, en lugar de uso religioso, la manzana comprendida por el Pº de los Plátanos, Pº de los Muros y Juan de las Viñas. La Cartuja Baja
<b>561</b>	3.007.310/98 MARIA MAINAR LANCINA Clasificar como Suelo Urbano, uso residencial o equipamiento privado, campo de regadío en término de Almozara. Zona 2-Almozara-Miraflores-Delicias-Universidad-Ruiseñores
<b>647</b>	3.009.557/98 JOAQUIN IGNACIO MARTINEZ DE BAÑOS Calificar como de uso residencial finca en el Pº de la Sagrada, 36 (Bº Monzalbarba). Monzalbarba

### **3.2.4. Estructurales.**

#### **ÁREAS DE LOCALIZACIÓN ESPECIFICA.**

Se han delimitado cinco áreas de localización específica:

- Plataforma Logística del Aeropuerto
- Mercazaragoza
- Feria de Muestras
- Polígono de Reciclaje

Para el estudio de las sugerencias las dividiremos entre las que se han presentado por parte de las asociaciones y colegios profesionales, cámaras, organismos oficiales, grupos políticos y asociaciones vecinales, y las presentadas por los particulares.

#### **ALEGACIONES GENERALES.**

Referente a los centros para actividades logísticas:

El Colegio de Ingenieros de Caminos se muestra conforme con las propuestas y localizaciones (aeropuerto, Cª Huesca), el Colegio de Arquitectos sugiere que se amplíe el de la Cª de Huesca hasta el límite con la autovía.

Respecto al Aeropuerto:

La CEZ, la CCI y la CEPyME piden que, si bien están conformes con la misma, se defina el alcance, ámbito y usos compatibles con la mancha de ruidos, así como que se especifique la zona de reserva para el tranvía. Esta misma sugerencia se reitera por la CCI a modo particular y así mismo se complementa por la de la Asociación de Constructores y Promotores de Zaragoza, que solicita que se estudien alternativas para no perder aprovechamientos residenciales ubicando los usos compatibles con mayores niveles de ruidos en dichas áreas.

## ALEGACIONES PARTICULARES.

### Plataforma Logística del Aeropuerto.

Se han presentado 10 sugerencias.

- Dos de ellas se refieren a los terrenos calificados para actividades logísticas situados al norte del aeropuerto. Ambas están de acuerdo con la calificación, si bien, una solicita más información sobre las intensidades de uso y el otra que se permita todo tipo de uso industrial.
- Otras dos -las de mayor extensión- , se sitúan al sur. Una solicita la ampliación del área y a otra que comprende casi la totalidad de los propietarios solicita que se incorpore a la propiedad privada en la planificación y gestión de dichos terrenos.
- Dos se refieren a la zona calificada como de repoblación forestal, solicitando las dos la eliminación de la misma. Una parte la calificación para servicios de la zona contigua a la "Venta de los Caballos" y la otra la calificación de toda el área para equipamientos y actividades logística, reduciendo a su vez, la franja verde que discurre paralela al Canal Imperial.
- Una se refiere a los terrenos que rodean "La Peñaza" anteriormente calificados como SUNP que en el actual avance han quedado como SNU, solicitando los propietarios que se vuelva a la clasificación como urbanizable residencial con una densidad de 10 viv./Ha.
- Una sugerencia cuyo terreno incluye todo el área de SUNP 90/1 y terrenos contiguos, situados al norte de la vía que va desde la Cª de Madrid al aeropuerto, -suelo este calificado en el avance parcialmente como terminal de transporte y actividad logística- solicita que se le ponga como residencial o se permitan un tipo de actividades menos restrictivas en cuanto a usos (industrial, lúdico, etc).
- Otra sugerencia que afecta a los terrenos situados al sur de la Cª de Madrid justo antes de llegar al termino municipal de la Muela - que actualmente están clasificados como SNU- solicita que se califiquen para actividades logísticas.
- Otra referente a la urbanización ejecutada al margen de la legalidad urbanística y situada al norte del "Camping Boalar", solicita el reconocimiento de la situación actual bajo el apelativo de "urbanización blanda" o "semi-urbanización".

### Mercazaragoza.

- Otras tres se refieren a un terreno situado frente a la entrada a Mercazaragoza, y que el Plan General vigente clasifica como Sistema General de Equipamientos y Servicios. El Avance del Plan General asigna la clasificación de Equipamiento.

Dos de estas sugerencias proponen que este Suelo se clasifique como Urbano, aun cuando se mantenga el uso de Actividades Logísticas.

En la otra se pide, además, que el futuro Plan General fije el valor y el plazo para la expropiación consiguiente.

- Cinco de ellas se refieren a terrenos clasificados de Suelo Urbanizable No Programado por el Plan General vigente, con uso predominante de residencial. Están situados entre la

carretera de Huesca y el Ferrocarril, entre San Gregorio y San Juan de Mozarrifar (polígono SUNP 68/2 denominado Área 2.000).

El Avance asigna a esta zona, la más próxima al ferrocarril, el uso de "Terminales de Transporte y Actividades Logísticas".

Las sugerencias presentadas proponen que esta zona mantenga el uso residencial y el aprovechamiento urbanístico que le asigna el vigente Plan General de 1986.

### Feria de Muestras.

- Cuatro sugerencias se refieren a los terrenos contiguos a la Feria de Muestras, situados en el triángulo entre el 4º cinturón, la Cª de Madrid y la vía dorsal del aeropuerto en su último tramo de incorporación al 4º cinturón. Todos ellos están de acuerdo con la calificación como servicios complementarios de la Feria de Muestras si bien tres de ellos solicitan la ampliación del ámbito, incluyendo también los terrenos comprendidos entre el trazado del AVE y la dorsal del aeropuerto.

### Polígono de Reciclaje.

- Industrias López Soriano S.A. propone la creación de un terreno de su propiedad de unas 1.000 Ha. de un gran polígono de interés medioambiental para depósito y tratamiento de chatarras, residuos metálicos y de otro tipo.

Propone la expansión de la propia empresa con una industria de reciclaje de automóviles, que necesitaría unas 400 Ha. y la cesión a la Administración de 200 Ha. para el traslado de industrias molestas dispersas. El resto hasta 800 Ha. se dedicaría a zonas verdes e infraestructuras.

El terreno está situado junto a la carretera de Valmadrid. El futuro acceso se haría desde la futura Autovía que sale del Cuarto Cinturón. Las infraestructuras se conectarían a las de La Cartuja o se haría un nuevo abastecimiento desde el Canal y un emisario hasta la depuradora.

## GRANDES PIEZAS URBANAS.

Se han delimitado tres grandes piezas urbanas:

### EL EBRO.

- La Chunta Aragonesista-CHA (nº 691), y Nueva Izquierda (nº 394) proponen la conexión del Soto de La Almozara, el Parque de la Aljafería y de las restantes zonas verdes de Las Fuentes, mediante la recuperación del paso que existió en el paseo Echegaray y Caballero antes de ser convertido en vía rápida de circulación.
- El Colegio de Arquitectos (nº 663) propone la redacción de un Plan Director de Actuaciones sobre el Ebro para todo el conjunto, así como Planes Especiales para su desarrollo más pormenorizado, con el principal objetivo de potenciar su centralidad. En cuanto al ámbito pide la inclusión de la huerta de las Fuentes para redactar sobre dicha área un Plan Especial.
- El Colegio de Ingenieros de Caminos (nº 602) en relación con los espacios libres en el río Ebro considera necesario realizar un deslinde técnico de las zonas susceptibles de sufrir inundaciones.

Así mismo aunque deseables, ve difícilmente viables los Sistemas Generales de Espacios Libres de la revuelta del Ebro, y de la huerta de Las Fuentes, debido sobre todo a su gran tamaño.

Con respecto al azud, considera que se deberían estudiarse más profundamente los posibles efectos.

- El Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas (nº 261) propone la redacción de un Plan Especial de Riberas.
- La Fundación Ecología y Desarrollo (nº 288) propone lo siguiente:

Ante el encajonamiento del cauce, dice que la defensa de la ciudad frente a las avenidas, pasa por la apertura del cauce. Como medida concreta propone compatibilizar, en el nuevo vial subterráneo en la zona del pozo de San Lázaro, la función vial con la hidráulica de modo que los túneles hagan de desagües en los momentos de crecidas.

Ampliar la zona de policía de 100 m. a 200 m.

Eliminar el efecto barrera con el adecuado dimensionamiento vial de los tres nuevos puentes ya planificados.

Recalcar el efecto integrador del río en la ciudad, acentuando su papel estructurante en línea con lo expuesto por el Ayuntamiento. Aunque critica la contradicción entre los puntos expuestos y la realización en marcha.

Evitar los efectos barrera de los viales en concreto los de la próxima actuación de Vadorrey.

Apoyan la idea del Parque del Meandro de Ranillas y se reserva la opinión sobre el azud hasta contar con más datos.

Convertir al Ebro en el Parque Central de la ciudad.

- La Asociación Naturalista de Aragón-ANSAR (nº 639) pide el urgente deslinde del dominio público hidráulico, ampliándolo como medida cautelar a 200 m., así como la inclusión del Soto de la Almozara, el Soto de Cantalobos y el Soto de Ranillas en la calificación de Espacios Naturales Protegidos.
- La Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza-FABZ (nº 603) propone la redacción de un Plan Especial en lugar de un Plan Director. Para las riberas propone conservar su aspecto natural y su diversidad, crear un servicio de limpieza, conservación y vigilancia y lograr que el Ebro llegue a ser la calle Mayor de la Ciudad.
- La Asociación de Vecinos Montes de Torrero (nº 349) propone:

Redactar un Plan Global de Recuperación de Riberas y exigir a la Confederación Hidrográfica del Ebro el apeo y deslinde de las zonas correspondientes al cauce, al dominio público hidráulico y a la zona de policía.

Redactar un Plan de Saneamiento.

Dotar de una adecuada figura legal de protección los sotos y galachos y establecer medidas para detener y paliar el progresivo deterioro de las riberas, tales como la creación de una brigada municipal dedicada a la vigilancia, limpieza y conservación, cierre de pistas de acceso a galachos, creación de Aulas de Naturaleza junto al río.

La Ribera del Ebro debe ser una gran zona verde lineal, buscando la recuperación del aspecto natural, con un tratamiento de paseo arbolado en ambas orillas y una fácil accesibilidad, cuidando el amueblamiento urbano y plantando especies autóctonas.

- La Asociación de Vecinos de Delicias "Manuel Viola" propone que el Soto de Ranillas, la Huerta de Las Fuentes y el Soto de Cantalobos sean declarados Espacios Naturales Protegidos, así como la delimitación del dominio público hidráulico del río.
- La Asociación de Vecinos Cesaraugusta (nº 599) propone reconsiderar la Vía de Rivera de la margen izquierda.
- José Luis Zúñiga y 3.500 personas más (nº 579) piden la conservación de los Sotos y Galachos del Ebro y de la Huerta de Las Fuentes, preservándolos del impacto ambiental del Cuarto Cinturón.

### ORLA SUROESTE.

Se han presentado 7 sugerencias.

- Concretamente tres de ellas (nºs. 49, 419 y 390) piden la reconsideración de la mancha de ruido, de éstas, la nº 390 situada en la franja paralela a la Cª de Madrid, solicita además que se califique como suelo urbanizable para actividades logísticas.
- Otra (nº 408) no afectada por la mancha de ruido solicita que se le delimite como unidad de ejecución independiente para su rápida ejecución.
- En los terrenos de la PSV hay dos sugerencias, una presentada por IGS, solicita la recalificación como suelo urbano y la otra propone una nueva ordenación más coherente con el conjunto urbano.

- La última, que no presenta plano de localización, propone una nueva ordenación de las zonas verdes.

#### **AVENIDA NAVARRA Y ESTACIÓN DEL PORTILLO.**

- La Junta Aragonesista (nº 695) propone; situar la estación del AVE en el aeropuerto, unido con el Portillo con una lanzadera; potenciar la zona ferroviaria de la Avda. Navarra como nueva centralidad administrativa y residencial; soterrar la estación y cubrir las vías en la Avda. de Navarra; y rediseñar la zona del Portillo.
- Nueva Izquierda (nº 393) sugiere situar la estación intermodal en la Avenida de Navarra y calificar el espacio de la actual Estación del Portillo como zona verde.
- El Colegio de Ingenieros de Caminos (nº 602) apoya el actual diseño de la estación así como su vinculación urbanística con los terrenos ferroviarios de la Avenida de Navarra, potenciando usos administrativos y empresariales en dicha zona y facilitando las comunicaciones peatonales con el entorno. Todo ello con el objetivo de potenciar la centralidad de dicha zona.
- El Colegio de Arquitectos (nº 663) propone el soterramiento de las vías en estación del Portillo y en el comienzo de la franja ferroviaria de la Avenida de Navarra, lo que permitiría la eliminación la plataforma elevada en el Portillo y el cubrimiento de las vías entre Delicias y Almozara. Así mismo propone la reordenación de los terrenos ferroviarias hasta la urbanización "Torres de San Lamberto".
- El Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas (nº 261) propone dejar la estación del Portillo para trenes convencionales y de cercanías y situar la estación del AVE en el aeropuerto junto al 4º cinturón, con una lanzadera de conexión entre las dos, manteniendo la situación de la estación de autobuses en el Portillo.
- La CEZ, CCI, y la CEPyME (nº 601) apoyan el actual enfoque para la estación del Portillo y consideran necesario que se sitúe allí la estación de autobuses.
- La Asociación de Vecinos de Delicias "Manuel Viola" (nº 648) propone la eliminación del paso a nivel de la Avenida de Madrid, soterrando las vías y dejando estas a nivel con autopista que quedaría tratada como vía urbana. En los terrenos de la Avenida de Navarra se plantea un corredor verde que una Delicias con el Ebro, equipamientos deportivos, un museo del ferrocarril de Aragón y equipamientos en la antigua estación de Delicias, así mismo la reutilización de la antigua vía que unía con la plaza de Europa como corredor verde. En esta zona no habla nada de viviendas o cualquier otro uso lucrativo.
- La Asociación del Ferrocarril y Tranvías (nº 632) esta de acuerdo con el mantenimientos de la antigua estación de Delicias y propone ubicar en ella un museo del ferrocarril, así mismo propone mantener las naves del ferrocarril central de Aragón y trasladar la estructura de hormigón prefabricado de la nave de Paque-Exprés junto a la estación de Delicias para guardar allí los vehículos del futuro museo.
- Un particular (nº 153) propone el aprovechamiento del antiguo ferrocarril que va a la plaza de Europa como calle de conexión entre este punto y la calle Santa Orosia, y la prolongación de la Avenida Puerta Sancho por debajo del ferrocarril y la autopista, hasta la calle Santa Orosia.
- También como sugerencia particular Transportes Ochoa (nº 181) solicita el cambio de uso industrial a residencial con una edificabilidad de 3 m2/m2.

## PROPUESTAS DE RECLASIFICACIÓN DE NUEVOS SUELOS.

La propuesta de nuevos suelos para desarrollo urbanístico provienen en su casi totalidad de los propietarios del suelo, diferenciándose claramente por su destino, residenciales o de usos productivos.

### USOS RESIDENCIALES.

- La localización de estas propuestas es totalmente dispersa contándose su mayor número en ampliaciones pequeñas de los suelos urbanos de los núcleos rurales, no obstante la mayor extensión solicitada corresponde a suelos que el Avance propone como Suelos No Urbanizables o Protegidos (de ribera, de monte, etc) e incluso Urbanizables de uso productivo.
- Con referencia a los suelos que el Plan propone como Suelo No Urbanizable genérico destacan tres solicitudes, los entornos del Zorongo, de La Peñaza y de la Ciudad Deportiva Zaragoza. Entre estas tres solicitudes suman un total de 912 Has. y 17.610 viviendas. De éstas, el entorno de La Peñaza corresponde a suelos clasificados en el actual Plan General como Urbanizables No Programados.
- De entre los suelos que el Avance propone como zonas de protección, parques fluviales o montes de repoblación destacan los correspondientes a los Montes de Torrero, de Huerta de Las Fuentes, Torre Montoya y Revuelta del Ebro. Entre estos suman un total de 625 Has. con una propuesta global de 23.775 viviendas.
- En cuanto a suelos que el Avance propone como de usos productivos o de servicios, la propuesta de cambio a uso residencial se centra en los corredores de la carretera de Huesca (91 Has. y 3785 viv.) y en la carretera de Logroño (63 Has. y 1.269 viv.).
- La casi totalidad del resto de las sugerencias se refieren a ampliaciones de los suelos rurales o intersticios que se han quedado entre actuaciones ejecutadas y viarios, destacando como hecho singular las propuestas en torno al río Huerva en la zona de la Fuente de la Junquera, desde el Canal hasta el trazado del Cuarto Cinturón, en la que se han producido un total de 10 propuestas.
- Se puede calcular en una estimación aproximada, que las propuestas presentadas suponen suelo para más de 56.000 viviendas.
- También se ha dado el caso de peticiones de desclasificación de usos residenciales a no urbanizables, en Casetas, entre la Variante y el núcleo urbano, y en la zona Sur de Villamayor.

### USOS PRODUCTIVOS.

- Las propuestas de zonas de usos productivos se han centrado en dos áreas, la carretera de Madrid, zona de influencia del Aeropuerto y la carretera de Castellón.

Si bien en la primera se refieren a Actividades Logísticas puestas en relación no sólo con el aeropuerto sino con el trazado del AVE en esta zona, en la segunda las propuestas suponen ampliaciones del fuerte tejido industrial existente, destacando una solicitud en una finca de 1.000 Has. para usos derivados del reciclaje.

**SUGERENCIAS AL AVANCE DEL PLAN GENERAL.**

**Solicitudes de clasificación de nuevos suelos residenciales.**

EMPLAZAMIENTO	SUGERENCIA Nº	SUPERFICIE (Ha.)	EDIFICABILIDAD (viv./Ha.)	TOTAL (viv.)
---------------	---------------	------------------	---------------------------	--------------

**Zona 1 - Centro**

**Zona 2 - Almozara - Ruiseñores**

**Zona 3 - Torrero - La Paz**

Torre Montoya (164)	21,00	75	1.575
Huerta de Las Fuentes (172)	382,00	35	13.370
Pinares de Venecia (Parque Sur) (218)	177,00	40	7.080
Parque Estepario (631)	35,00	20	700
<b>Total:</b>	<b>615,00</b>		<b>22.725</b>

**Zona 4 - Oliver - Casablanca**

**Zona 5 - Margen Izquierda Actur**

CAF (704)	15,00	35	525
Camino de Los Molinos (621)	20,35	32	651
Reuelta del Ebro (447)	10,50	100	1.050
FF.CC., Tercer Cinturón y Variante (600)	7,10	75	533
<b>Total:</b>	<b>52,95</b>		<b>2.759</b>

**Cª Valencia**

Varias parcelas en el Camino a Cuarte y Cadrete.	35,50	10	355
Ciudad Deportiva y Fondo de Garantías de Depósitos Bancarios (578)	185,00	32	5.920
<b>Total:</b>	<b>220,50</b>		<b>6.275</b>

**Cª Huesca**

Junto a "El Zorongo" (449)	442,00	20	8.840
Polígono SUNP 68/2 y 68/1 (440 y 446)	64,00	40	2.560
Familia Palomar (258)	27,00	45	1.215
<b>Total:</b>	<b>533,00</b>		<b>12.615</b>

**Cª Castellón**

Margen izquierda Cª Castellón (161)	5,50	30	165
<b>Total:</b>	<b>5,50</b>		<b>165</b>

**Cª Logroño**

Al Norte de la Variante (18)	1,43	25	36
Al Norte de la Variante (460)	4,55	25	114
Al Sur de la Variante (703)	63,45	20	1.269
<b>Total:</b>	<b>69,43</b>		<b>1.419</b>

EMPLAZAMIENTO	SUGERENCIA Nº	SUPERFICIE (Ha.)	EDIFICABILIDAD (viv./Ha.)	TOTAL (viv.)
---------------	---------------	------------------	---------------------------	--------------

**Cª Madrid**

Al Oeste del Cuarto Cinturón (552)	56,50	20	1.130
Entorno de La Peñaza (670)	285,00	10	2.850
<b>Total:</b>	<b>341,50</b>		<b>3.980</b>

**San Juan de Mozarrifar**

Al Norte del Barrio (48)	17,81	25	445
<b>Total:</b>	<b>17,81</b>		<b>445</b>

**Peñaflor**

Al Este del Barrio (99)	41,18	15	618
<b>Total:</b>	<b>41,18</b>		<b>618</b>

**Montañana**

Al Oeste de la carretera (43)	13,00	25	325
Al Oeste de la carretera (267)	1,40	49	69
<b>Total:</b>	<b>14,40</b>		<b>394</b>

**Santa Isabel**

Al Sur del Barrio (221 y 575)	13,62	35	477
Al Este, dirección a Villamayor	6,50	35	228
<b>Total:</b>	<b>20,12</b>		<b>704</b>

**Movera**

Al Sureste del Barrio (44)	8,00	35	280
Al Norte del Barrio (52)	28,00	20	560
Norte y Sur del Barrio (410)	28,50	35	998
<b>Total:</b>	<b>64,50</b>		<b>1.838</b>

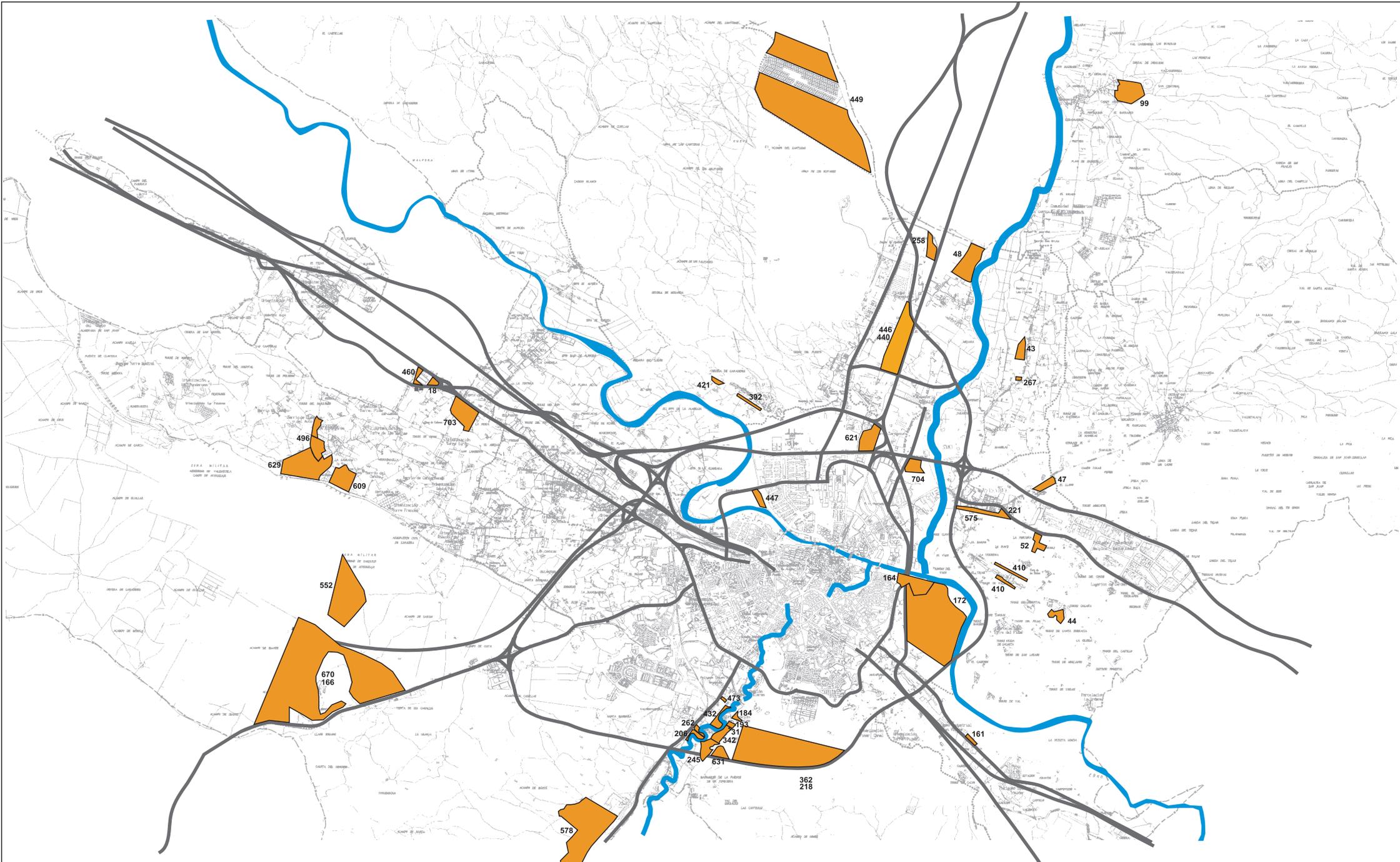
**Garrapinillos**

Al Oeste del Barrio (496)	39,50	25	988
Al Sur del Barrio (629)	20,80	20	416
Urbanización Condes-Fuentes (609)	29,63	11,30	335
<b>Total:</b>	<b>60,30</b>		<b>1.738</b>

**Juslibol**

Al Oeste del Barrio (421)	11,71	25	293
Al Sur del Barrio (392)	15,10	25	378
<b>Total:</b>	<b>26,81</b>		<b>670</b>

**TOTAL SUPERFICIE: 2.083,00**      **TOTAL VIVIENDAS: 56.344**

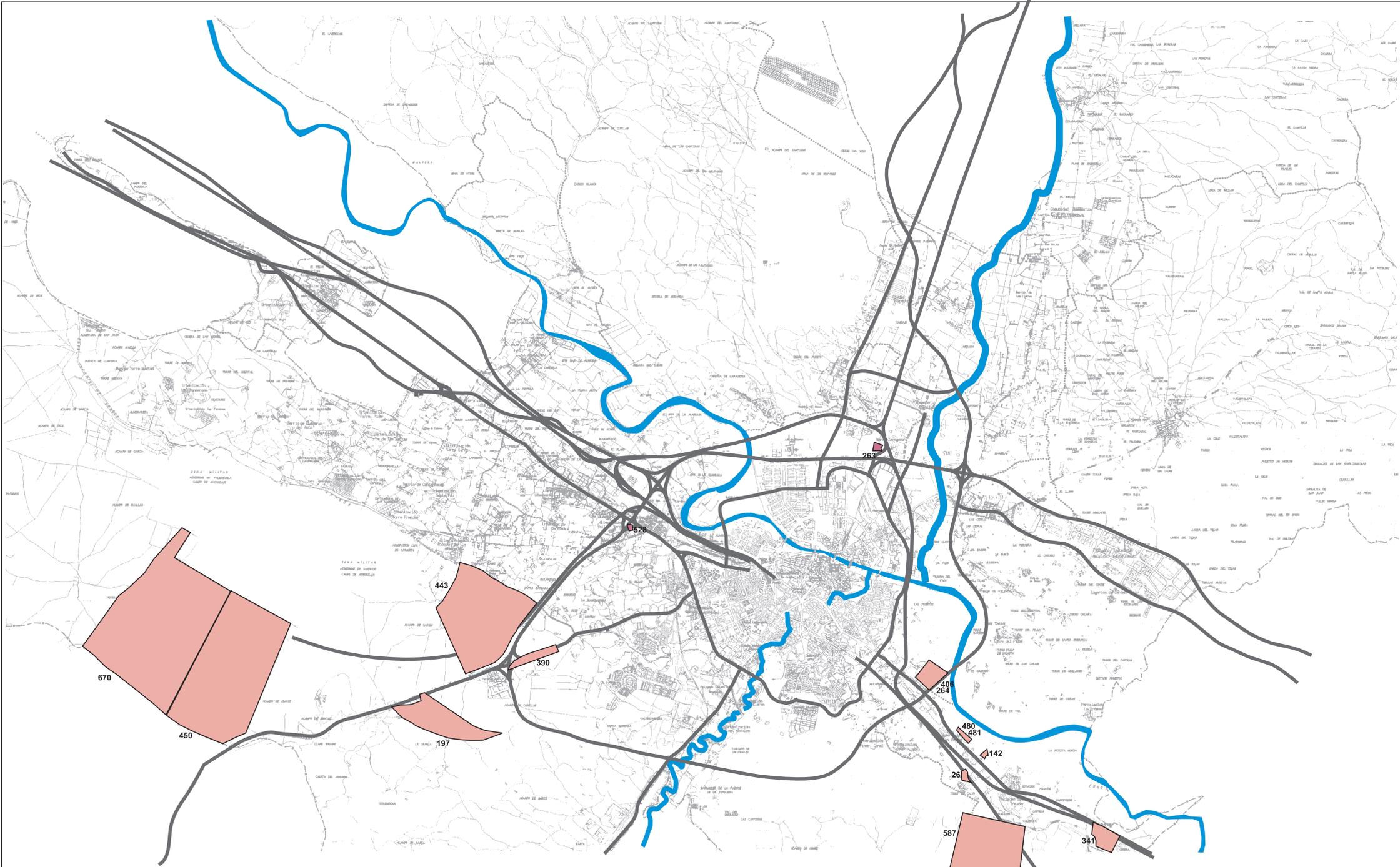


**PROPUESTAS DE RECLASIFICACION DE NUEVOS SUELOS RESIDENCIALES**

**SUGERENCIAS AL AVANCE DEL PLAN GENERAL.**

**Solicitudes de clasificación de nuevos suelos industriales, usos productivos y actividades logísticas.**

EMPLAZAMIENTO	SUGERENCIA Nº	SUPERFICIE (Ha.)	EDIFICABILIDAD (viv./Ha.)	TOTAL (viv.)
<b>Zona 3 - Torrero - San José</b>	Junto al Príncipe Felipe (555)	2,00		
	Total:	2,00		
<b>Zona 5 - Margen Izquierda Actur</b>	Margen izquierda, junto a la autopista (263)	0,90		
	Total:	0,90		
<b>Cª Castellón</b>	Entre Cª Castellón y Cuarto Cinturón (406)	47,74		
	Margen izquierda Cª Castellón (341)	48,00		
	Margen izquierda Cª Castellón (587)	1.000,00		
	Margen derecha Cª Castellón (26)	2,00		
	Margen izquierda (142) Junto a Cementerio de La Cartuja	1,20		
	Margen izquierda Cª Castellón (480)	0,60		
	Margen izquierda Cª Castellón (481)	1,00		
	Total:	1,10		
	Total:	1.101,64		
<b>Cª Logroño</b>	Junto a la Autovía de Madrid (528)	1,90		
	Total:	1,90		
<b>Cª Madrid</b>	Junto a la Feria de Muestras. Área de servicios (10)	9,17	1	
	Junto a la Feria de Muestras. Área de servicios (197)	135,00		
	Acampo Casellas (390)	33,00		
	Acampo Gascón (443)	400,00		
	Acampo Ibáñez (450)	700,00		
	Plataforma Logística (670)	654,92		
	Total:	1.932,09		
<b>TOTAL SUPERFICIE:</b>		<b>3.038,53 Ha.</b>		



**PROPUESTAS DE RECLASIFICACION DE NUEVOS SUELOS DE USOS PRODUCTIVOS**

## TRANSPORTE.

En otros informes se ha tratado todo lo relacionado con la red general viaria y de ferrocarriles, estaciones de tren y autobús y aeropuerto.

Los temas más tratados en las alegaciones son:

### TRANVÍA.

- Tranvía o metro ligero para mejorar el transporte colectivo, complementando el autobús en las líneas más congestionadas.

Las líneas propuestas son:

- Universidad, Actur, plaza de España, Gran Vía, Romareda, Casablanca.  
(AA.VV. Actur, Colegio ITOP, FABZ).
- Avenida de Madrid, paseo de la Independencia, avenida de América.  
(AA.VV. Delicias, Colegio ITOP, FABZ).
- Metro ligero comunicando el centro y los barrios periféricos y polígonos industriales utilizando la red ferroviaria.  
(AA.VV. Delicias, Colegio ITOP, CEZ, Cámara de Comercio y CEPyME, FABZ).
- Implantación de tranvía o metro ligero, sin especificar recorrido.  
(Ecología y Desarrollo, Izquierda Unida, Chunta Aragonesista).
- Mantener reservas de espacios para estaciones o apeaderos.  
(AA.VV. Delicias, AA.VV. La Cartuja).
- Utilización del túnel de Goya y Tenor Fleta para trenes de cercanías y metro.  
(COAA, Colegio ITOP, Nueva Izquierda, Junta Vecinal y AA.VV. La Cartuja).
- Hay una alegación que propone como alternativa al metro una línea de monorraíl elevado, para proteger el patrimonio enterrado.

### CARRIL-BICI.

- Varias alegaciones solicitan la creación de una red de carriles-bici para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte y no sólo como ocio, mejorando el tráfico y el medio ambiente, sin especificar propuestas concretas.  
(AA.VV. Montes de Torrero, Ciclos Cabrera, Sociedad Naturalista Medofosa, Aedenat-Ecofontaneros, Coordinadora Ecologista de Aragón, Bicultura, Colectivo Pedalea, Recicleta, La Veloz Ciclomensajeros, Gran Vía Bike's, Nueva Izquierda, Chunta Aragonesista).
- Tres alegaciones presentan propuestas para la creación de la red de carriles-bici:

- Ignacio Pérez Sarrión propone unos trazados basados en una red de circunvalación y unas conexiones con el centro. Solicita incluir en el Plan General las previsiones para incluir la red en sus prescripciones. Se podría obligar al Ayuntamiento a incluir el carril-bici en los proyectos que afectan a vías urbanas, y obligar a los particulares a incluirlo en los Planes Parciales y Proyectos de Urbanización. Aporta algunas ideas para la ejecución material y propone que la financiación sea conjunta entre el Ayuntamiento, la Diputación General y la Comunidad Europea.
- Ecología y Desarrollo presenta un estudio para la creación de una red de carriles-bici, con 16 planos de posibles itinerarios y croquis con las características de 6 opciones de carriles-bici: en medianas grandes, medianas pequeñas, aceras amplias, paseos centrales, calzadas y zonas pedregosas.
- Nueva Izquierda propone un recorrido de circunvalación por el Canal, Tercer Cinturón y Ribera del Ebro.

### PEATONALIZACIÓN.

- La Asociación de Vecinos Delicias-Manuel Viola propone peatonalizar el Coso y la avenida de la Independencia, permitiendo solo el transporte público.
- Ecología y Desarrollo propone adoptar medidas para restringir el tráfico de paso favoreciendo el de residentes, evitando las peatonalizaciones duras que crean desiertos urbanos.
- Chunta Aragonesista propone extender la peatonalización a distintas zonas de la ciudad y la creación de una red de itinerarios peatonales basada en paseos y zonas verdes.

### APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN.

- Situados en accesos y circunvalaciones, junto a centros de intercambio.  
(Colegio de Ingenieros de Caminos, Fundación Ecología y Desarrollo).

### OTRAS ALEGACIONES.

- Calificar todo el suelo junto a la Ciudad del Transporte, entre la carretera de Huesca y el Cuarto Cinturón como "Terminales de Transporte y Actividades Logísticas".  
(Colegio Oficial de Arquitectos).
- Creación de un Museo del Ferrocarril junto a la Estación de Delicias.  
(Asociación de Amigos del Ferrocarril y el Tranvía).

## MODELO DE CIUDAD Y POLÍTICA DE SUELO.

### Colegio de Ingenieros de Caminos (nº 602).

- Sugiere que aún siendo válida la limitación genérica del Cuarto Cinturón para suelos residenciales, se deje abierta la posibilidad de que la Ciudad siga creciendo más allá del mismo.
- Considera adecuadas las propuestas de implantación de las "Actividades Logísticas" y propone compatibilizar las actividades de pequeña y mediana industria con zonas residenciales.
- Sugiere completar la propuesta de centralidad con algún otro espacio central en la Orla Este.
- En cuanto a política de suelo solicita que el Plan señala prioridades y posibilidades de financiación mixta, desarrolle acciones específicas con el objetivo de reducir el problema del mercado inmobiliario que incorpore alguna normativa específica para que las plusvalías originadas por la transformación de usos del suelo reviertan en la Ciudad.

### Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas (nº 261).

- Propone la creación de un Patrimonio Municipal del Suelo y el control y solución a las urbanizaciones y edificaciones ilegales.

### Diputación Provincial de Zaragoza-DPZ (nº 562).

- Pide que se le tenga en cuenta a la hora de desarrollar el modelo urbano propuesto para las concertaciones interadministrativas entre varios municipios.

### Cooperativa de la Pequeña y Mediana Empresa-COPyME (nº 438).

- Solicita que para la construcción de vivienda libre se asegure Suelo de Precio Limitado para que se de una buena relación calidad-precio.

### Cámara Oficial de Comercio e Industria de Zaragoza (nº 434).

- Hecha en falta una mayor oferta de suelo en los barrios, tanto para uso residencial como industrial.
- Así mismo solicita que se prevea que la oferta de suelo sea superior a la demanda.
- Por otra parte la Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Zaragoza propone más oferta de suelo, solicitando que el suelo previsto en el Avance como urbanizable se clasifique como urbanizable delimitado, pasando el resto del término municipal a considerarse como urbanizable no delimitado (a menos que sea urbano o, motivadamente, no urbanizable).

- También solicita que no se limite el número de viviendas y que esta medida se anticipe, a través de la modificación inmediata del Plan General vigente.

### Colegio de Abogados de Zaragoza (nº 622).

- Pide un estudio económico-financiero real, la puesta en marcha del Registro de solares, una política de suelo para construir viviendas de VPO, mejor coordinación de las Administraciones públicas, y mayor uniformidad en la aplicación a la iniciativa privada de la gestión del Plan.

### Fundación Ecología y Desarrollo (nº 288).

- Defiende la ciudad compacta frente a la dispersión y por ello, pese a que el Avance no ha optado por una liberalización generalizada de todo el suelo no protegido expresamente, como se proponía en el Proyecto de Ley del Suelo estatal, considera que la extensión de las nuevas áreas urbanizables es desproporcionada.
- También critica la creación de nuevo suelo urbanizable en la Orla Suroeste, dados los problemas de ruido existentes en la zona.

### TERCER CINTURÓN. TERRENOS EN SU ENTORNO.

#### Pinares de Venecia, desde la vía Hispanidad hasta el segundo cruce del Canal.

- El Stadium Venecia ofrece la cesión gratuita de terrenos de su propiedad afectados por el Tercer cinturón y por la prolongación de la calle Fray Julián Garcés y el nudo de enlace. A cambio solicita que se le cedan terrenos colindantes calificados como Zona Verde Pública, cambiando su calificación a Equipamiento Privado Deportivo, y además clasificar como Suelo Urbano Residencial los terrenos ocupados por el campo de fútbol, lindantes con la calle Fray Julián Garcés.
- Solicitud de modificación del Plan General para posibilitar la construcción de un cementerio privado en un terreno colindante con el cementerio muy cercano al Cinturón. El acceso no debería afectar al Cinturón ya que se realizaría a través del cementerio actual.
- La Comisión Gestora del Área 88/1, propietarios de 50 Has. en el actual Suelo Urbanizable No Programado 88/1, entre el Tercer y Cuarto Cinturón y el Canal. Proponen la clasificación como Suelo Urbanizable Delimitado, tramitando el Plan Parcial simultáneamente con el Plan General.

Superficie bruta: .....83 Has.

Sistemas Generales de Espacios Libres y Viario: .....20,75 Has.

Superficie neta de Sector: .....62,25 Has.

Densidad propuesta: ..... 55 viv/ha; total: 3.424 viviendas

Dotaciones del Plan Parcial (verde, docente, viales y otros): .....29,91 Has.

#### Canal - Cª Castellón.

- Terreno situado en la prolongación de Tenor Fleeta, entre el Tercer y el Cuarto Cinturón, vial de unión entre ambos y la vía del ferrocarril. Clasificado como Suelo Urbanizable Residencial en el Avance. Superficie total de 86 Has. Proponen:

Cesión para Sistemas Generales (Tercer y Cuarto Cinturón, conexión entre ambos y con Tenor Fleeta): ..... 18 Has.

Uso dominante: .....residencial, compatible con comercial y ocio.

Edificabilidad: .....0,75 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> equipamiento comercial y ocio, 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> vivienda.

Densidad: .....75 viv/ha (como en H-2 grado 1).

- Actual Suelo Urbanizable No Programado 16/1. Clasificar como Suelo Urbano o Urbanizable Programado. No incluir el Príncipe Felipe en la edificabilidad, dejándolo fuera del Sector como Sistema General. No fijar densidad máxima o número de viviendas.
- La Coordinadora de Feriantes pide que se mantenga el recinto ferial en su emplazamiento actual, ampliado con terrenos colindantes, convirtiéndolo en un Parque Ferial o Espacio Lúdico permanente al pie del Tercer Cinturón, que sería utilizado por los feriantes durante las fiestas.

#### Las Fuentes, desde la Cª Castellón hasta el Ebro.

- Área de Intervención U-10-1. Se piden modificaciones del Área excluyendo un edificio de 30 viviendas ya construido y algunas parcelas colindantes con Miguel Servet. También se pide suprimir la limitación de número de viviendas.
- Piscinas de Montemolín y otros terrenos entre Veterinaria y el Tercer Cinturón, calificados en el terreno como Equipamiento. Solicitan la calificación de Suelo Urbano Residencial.
- Huerta de Las Fuentes. Alegación con 85 firmas, que representan a los propietarios de 380 Has. Muestran su rechazo a la calificación de "Corredor Fluvial" y solicitan la clasificación como Suelo Urbanizable.

Superficie total: ..... 382,35 Has.

Densidad: ..... 35 viv/ha.

Superficie de equipamiento: ..... 57,50 Has.

..... (situados junto al Tercer Cinturón y Miguel Servet)

Superficie del Corredor Fluvial: ..... 70 Has. a lo largo del río.

- Tres alegaciones de fincas colindantes con el cinturón: la primera situada al Este en la Zona de Huerta, pide la clasificación de Suelo Urbano. La segunda, también al Este y colindante con el Stadium Las Fuentes, pide ser calificada como equipamiento. La tercera, en el límite del barrio, calificada en parte como equipamiento y en parte como Verde Urbano, pide ser calificada como Urbano Residencial o como equipamiento.
- Finca denominada "Torre Montoya" de 25 Has. junto al Ebro y el Tercer Cinturón. Clasificar como Suelo Urbanizable a cambio de ceder suelo para Sistema de Espacios Libres y Viario, y urbanizar el tramo de la prolongación del Pº Echegaray y Caballero.

Superficie de Suelo Urbanizable: ..... 21 Ha.

Densidad: ..... 75 viv/ha.

#### Desde el río Ebro hasta la avenida de Cataluña.

- La Ronda de la Hispanidad a su paso por la Margen Izquierda está despertando muchas expectativas y aunque se está en trámite de expropiación de los terrenos afectados se han presentado varias propuestas de sus propietarios relativas fundamentalmente a los restos de fincas resultantes de esta expropiación: mientras en unos casos se plantea su obtención a base de adscripción a Suelos Urbanizables, en otros se solicitan su calificación para usos lucrativos vinculados con el cinturón e incluso Zonas "F" o nuevos Suelos Urbanizables, como el triángulo situado entre el Cinturón, la avenida de Cataluña y el FF.CC.
- Mención aparte merece la problemática existente en el Sector 52-B en el que existen una serie de solares, situados entre las construcciones actuales y el Tercer Cinturón, para los que el Plan General vigente exige la redacción de un Estudio de viabilidad. Según acuerdo adoptado por la M.I. Comisión de Gobierno en fecha 5 de diciembre de 1997 (expte. nº 3.171.689/97) las condiciones de ejecución de los suelos vacantes del Sector 52-B deben de resolverse "en el marco de la Revisión-Adaptación del vigente PGOU".
- Varios propietarios del Sector 52-B-2 solicitan que se clasifique como Suelo Urbano.

- En el encuentro entre la avenida La Jota y el Cinturón se pide mayor altura y edificabilidad a cambio de la cesión de los terrenos afectados.

#### Avenida de Cataluña - Actur.

- Varias alegaciones en este tramo piden el cambio de calificación de uso industrial a residencial, en terrenos situados junto al Tercer cinturón en Alcalde Caballero y en el encuentro con la Autopista.

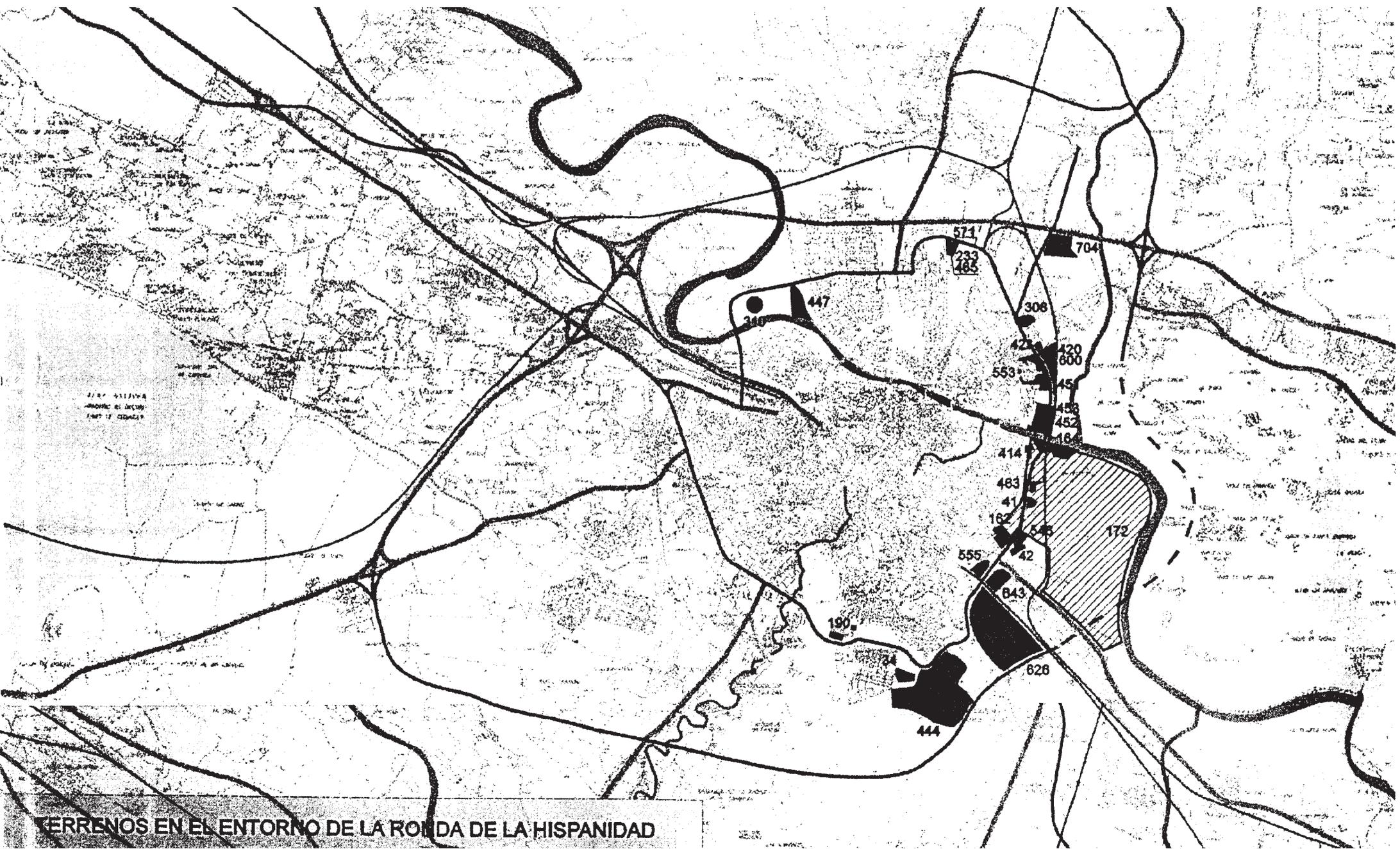
La Asociación de Vecinos del Picarral también pide el cambio de uso en el triángulo formado por Alcalde Caballero, Camino de Los Molinos y San Juan de la Peña.

Esta Asociación sugiere también que Alcalde Caballero empalme con la Autopista en su punto más cercano, antes del Camino de Los Molinos, y evite así el paso del Tercer Cinturón por el barrio, dada la escasa distancia entre el Segundo y el Cuarto Cinturón.

#### Revuelta del Ebro.

- La propuesta del Avance para este ámbito destinado a Zona Verde urbana, dentro del Corredor Fluvial, ha provocado reacciones opuestas: por un lado se han presentado un total de 28 escritos solicitando el mantenimiento de la zona como Protección estricta de Regadío; se trata, al parecer, de los actuales propietarios que utilizan el suelo para usos agrícolas, por otro, se han presentado escritos que sugieren la calificación de parte de este área como urbanizable a efectos de poder gestionar la supuesta necesidad de obtención de los terrenos por parte de la Administración.

Se pide la clasificación como Suelo Urbano, con una edificabilidad de 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y sin límite de densidad, de una franja de 100 a 200 m. de fondo junto a la avenida de Ranillas.



TERRENOS EN EL ENTORNO DE LA RONDA DE LA HISPANIDAD

## TRAZADO DEL TERCER CINTURÓN.

Asociación Naturalista de Aragón. (ANSAR).

- Apoyan la propuesta vecinal de llevarlo por detrás del Cementerio. Retirarlo lo más posible en la zona de Cala Verde. Evitar el paso por una zona con grandes plátanos en Torre Montoya y río Ebro. Modificar el trazado en el Soto de Ranillas.

Izquierda Unida.

- Apoyan la propuesta vecinal del trazado por detrás del Cementerio para salvar los Pinares de Venecia. Acercar la Ronda del Rabal al límite de Puerta de Sancho para reducir la afección al Meandro del Ebro.

Asociación de Vecinos de Delicias Manuel Viola.

- Desmantelar el nudo de la avenida de Navarra y Vía de la Hispanidad, y conectar Vía de la Hispanidad con la Autopista a través de la carretera de Logroño junto a Torres de San Lamberto, dejando así la avenida de Navarra fuera del Tercer Cinturón.

La prolongación de la calle Rioja conectaría con la autopista convertido en calle y en Tercer Cinturón.

Cruce del Ebro en diagonal dese la avenida de Francia hasta la calle Pablo Ruiz Picasso.

Disminuir el impacto en los Pinares de Venecia con enterramientos o falsos túneles.

Colegio de Arquitectos.

- Modificar el trazado de la Ronda del Rabal entre La Almozara y el Actur acercándose a la traza urbana y reduciendo el impacto sobre el Soto de Ranillas con una curva más directa.

Nudo a dos niveles entre la Ronda del Rabal y la Autopista.

Conexión entre el Tercer y Cuarto Cinturón en la avenida de Los Pirineos.

Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza.

- Priorizar la construcción del Cuarto Cinturón y suprimir el Tercero en la zona Sur. En caso de que se haga apoyan la alternativa por detrás del Cementerio.

Modificar la Ronda del Rabal como en alegaciones anteriores.

Asociación de Vecinos Montes de Torrero.

Apoyan la alternativa de la Coordinadora Venecia-Torrero-La Paz por detrás del Cementerio.

Asociación de Vecinos del Actur-Rey Fernando.

- Modificar la Ronda del Rabal en la prolongación de la calle Pablo Ruiz Picasso reduciendo la afección al meandro del Soto de Ranillas.

Asociación de Vecinos Picarral.

- Conectar la avenida del Alcalde Caballero con la Autopista en el punto más cercano desviando así el Tercer Cinturón y evitando su paso por el barrio.

Asociación de Vecinos Alfonso I El Batallador.

- Trazado por detrás del Cementerio.

## RESUMEN DE PROPUESTAS MÁS IMPORTANTES:

- Trazado por detrás del Cementerio:
  - Ansar.
  - Izquierda Unida.
  - Federación de Asociaciones de barrios.
  - Asociación de Vecinos Montes de torrero.
  - Asociación de Vecinos Alfonso I El Batallador.
- Modificar el trazado de la Ronda del Rabal acercándose a la Puerta de Sancho y reduciendo la afección al Soto de Ranillas:
  - Ansar.
  - Izquierda Unida.
  - AA.VV. Delicias-Manuel Viola.
  - Colegio de Arquitectos.
  - Federación de Asociaciones de Barrios.
  - AA.VV. Actur-Rey Fernando.

#### CUARTO CINTURÓN.

- Confederación de Empresarios de Zaragoza, Cámara de Comercio e Industria y la Cooperativa de la Pequeña y Mediana Empresa.

Se oponen a cualquier cambio de trazado, como el propuesto en el Avance para la Huerta de Las Fuentes, si puede suponer algún retraso en la ejecución.

- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón.

Se oponen a la modificación del trazado en la Huerta de Las Fuentes ya que contradice el estudio de impacto efectuado y afectaría a la Huerta de Movera. Consideran que la afección al Soto de Cantalobos es mínima. El nuevo trazado complica y encarece el puente sobre el Ebro y alarga el recorrido en un kilómetro, con el consiguiente coste energético. Además posibilita la especulación urbanística en la zona de la Huerta de Las Fuentes.

- Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.

Considera que la modificación del trazado no es necesaria y advierte de que puede suponer retrasos en la ejecución.

- José Luis Zúñiga y otros.

Tres mil quinientos firmantes del manifiesto en defensa del Soto de Cantalobos.

- Doscientos treinta y cinco firmantes, vecinos de Santa Isabel.

Oposición al paso del Cuarto Cinturón, solicitando su traslado a Malpica.

- Cuarenta y cuatro alegaciones con el mismo texto.

Solicitan que se lleve el trazado al Este de Santa Isabel, integrando todo el núcleo urbano en la ciudad y uniendo los polígonos industriales de La Cartuja y Malpica.

- Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR).

La construcción del Cuarto Cinturón debe ser prioritaria respecto del Tercero.

Llevar el trazado más al Este en el paso por el Canal, salvando los Pinares y la Huerta de Miraflores.

En la orilla izquierda del Ebro llevarlo al Este de Santa Isabel empalmando con la A-2, o más al Este hasta Malpica coincidiendo con el trazado de la carretera La Cartuja-Malpica.

- Izquierda Unida.

Desviar hacia el Este el eje Norte-Sur o Autovía Somport-Sagunto. Por el Sur empalmaría con el Cuarto Cinturón por el Este. Por el Norte el acceso desde la carretera de Huesca iría por la margen izquierda del Gállego hasta Zuera.

Desviar también el Cuarto Cinturón, al Este de los Pinares de Valdegurriana, Huerta de Miraflores y Santa Isabel.

- Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón.

Desplazar el Cuarto Cinturón hacia el Este, cruzando la carretera de Castellón por donde está prevista la carretera La Cartuja-Malpica.

Conexión entre el Tercer y Cuarto Cinturón en la avenida de Los Pirineos.

Hacer un nudo de conexión entre la prolongación de la Variante de Casetas y el Cuarto Cinturón.

- Nueva Izquierda.

Después de evitar la Huerta de Las Fuentes y el Soto de Cantalobos seguir por la margen izquierda del Gállego hasta empalmar con la carretera de Huesca en los alrededores de Zuera.

- Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.

Trazado desde el Ebro hasta Peñaflo por la margen izquierda del Gállego. Conexión con la carretera de Huesca después de Peñaflo o después de San Juan.

- Alcaldía de Barrio y Asociación de Vecinos de La Cartuja.

Desviar hacia el Este en el cruce con la carretera de Castellón salvando los Pinares de Valdegurriana y el Soto de Cantalobos. Llevar también al Este el empalme con el eje Norte-Sur.

- Alcaldía de Barrio de Movera.

Oposición al cambio de trazado por afectar a la Huerta de Movera. Por otro lado piden acceso directo al barrio desde el nuevo trazado.

- Particular.

Trazado más exterior uniendo polígonos industriales: Feria de Muestras, Cuarte, La Cartuja, Malpica, Aula Dei, Ciudad del Transporte.

#### RESUMEN DE PROPUESTAS.

- Oposición al cambio de trazado en la Huerta de Las Fuentes al otro lado del Ebro:

- Confederación de Empresarios, Cámara de Comercio, Cooperativa de la Pequeña y Mediana Empresa.

- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- Demarcación de Carreteras del Estado.

- Alcaldía de Barrio de Movera.

- Apoyo al cambio de trazado, salvando el Soto de Cantalobos:

- Resto de alegaciones.

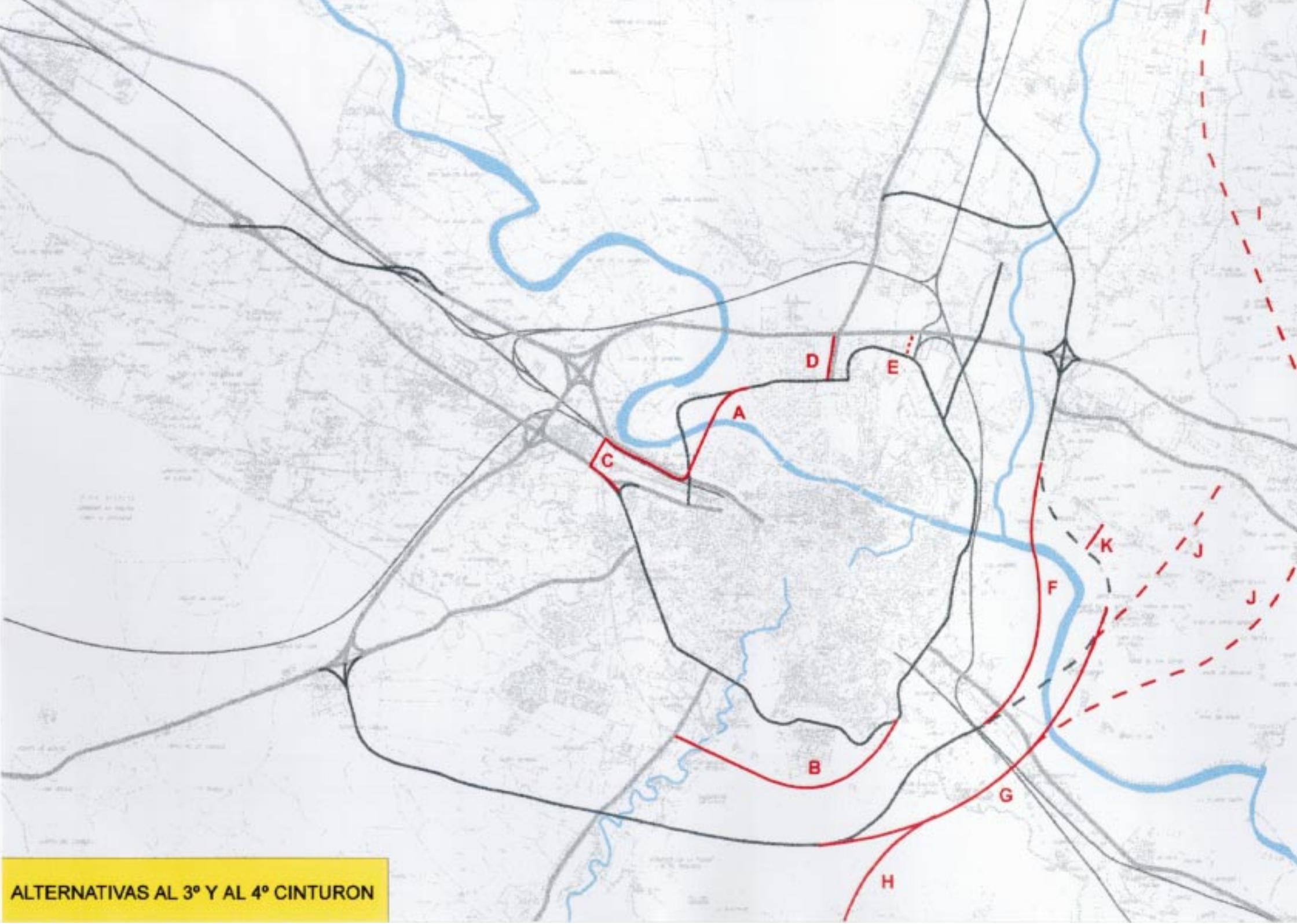
- Desviar el trazado hacia el Este en el cruce con el Canal y la carretera de Castellón:
  - Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR).
  - Izquierda Unida.
  - Colegio de Arquitectos.
  - Nueva Izquierda.
  - Alcaldía de Barrio y Asociación de Vecinos de La Cartuja.
- Desviar el trazado al Este de Santa Isabel, enlazando con la N-II y la Autopista en Malpica:
  - Las anteriores.
  - Alegación con 235 firmas.
  - Cuarenta y cuatro alegaciones con el mismo texto.
- Desviar hacia el Este el enlace por el Sur del Cuarto Cinturón con la Autovía Somport-Sagunto:
  - Izquierda Unida.
  - Alcaldía de Barrio y Asociación de Vecinos de La Cartuja.
- Llevar la prolongación del Cuarto Cinturón por la margen izquierda del Gállego y empalmar más al Norte con la carretera de Huesca:
  - Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR).
  - Izquierda Unida.
  - Nueva Izquierda.
  - Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.

#### TERCER CINTURÓN.

- A Asociación Naturalista de Aragón - ANSAR.  
Izquierda Unida.  
AA.VV. Delicias - Manuel Viola.  
Colegios de Arquitectos.  
Federación de Asociaciones de Barrios.  
AA.VV. Rey Fernando - Actur.
- B Asociación Naturalista de Aragón - Ansar.  
Izquierda Unida.  
Federación de Asociaciones de Barrios.  
AA.VV. Montes de Torrero.
- C AA.VV. Delicias - Manuel Viola.
- D Colegio de Arquitectos.

#### CUARTO CINTURÓN.

- F Confederación de Empresarios, Cámara de Comercio e Industria.  
Confederación de la Pequeña y Mediana Empresa.  
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.  
Demarcación de Carreteras del Estado.  
Alcaldía de Barrio de Movera.
- G Asociación Naturalista de Aragón - ANSAR.  
Izquierda Unida.  
Colegio de Arquitectos.  
Nueva Izquierda.  
Alcaldía de Barrio de la Cartuja.  
AA.VV. La Cartuja.
- H Izquierda Unida.  
Alcaldía de Barrio de la Cartuja.
- I Asociación Naturalista de Aragón - ANSAR.  
Izquierda Unida.  
Nueva Izquierda.  
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
- J Alegación con 235 firmas - procedentes del Barrio de Santa Isabel.  
44 Alegaciones iguales.
- K Alcaldía de Barrio de Movera.



ALTERNATIVAS AL 3° Y AL 4° CINTURON

## FERROCARRIL.

### Izquierda Unida (nº 701)

#### Fundación Ecología y Desarrollo (nº 288)

#### Asociación Naturalista de Aragón-ANSAR (nº 636)

- Proponen hacer la Ronda Sur en lugar de la Norte y mantener las vías del túnel de Goya con ancho Renfe, dejando la estación del AVE en fondo de saco.

### Nueva Izquierda (nº 393).

- Solicita la previsión de ramales ferroviarios desde la vía Monzón-Barcelona con Mercazaragoza, la Montañanesa y la Ciudad del Transporte, así como el mantenimiento del aprovechamiento de el túnel ferroviarios de Goya para su utilización en un futuro ferroviario de cercanías en todo eje metropolitano Este-Oeste.

### Colegio de Ingenieros de Caminos (nº 602).

- Apoya la propuesta de la Línea de Alta Velocidad y, propone; mantener la estación de Miraflores y el ramal de salida hacia el Norte como reserva; dejar otra reserva paralela al AVE para una futura Ronda Sur. También están de acuerdo con las propuestas de ferrocarril de cercanías aunque consideran que actualmente no hay población suficiente que garantice un numero mínimo de usuarios.

### Colegio Oficial de Arquitectos (nº 663).

- Propone la modificación de la solución adoptada en la salida del túnel de la avenida del Tenor Fleta manteniendo el soterramiento de las vías hasta pasado el Cuarto Cinturón; la conservación de la curva de la circunvalación ferroviaria del final de la Avda. Goya para reserva de un posible tranvía; y el desmantelamiento de las playas de clasificación de Renfe en los terrenos ferroviarios de la Avda. de Navarra, trasladándolo a la Plataforma Logística del Aeropuerto de Zaragoza.

### Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas (nº 261).

- Propone dejar la estación del Portillo para trenes convencionales y de cercanías y situar la estación del AVE en el Aeropuerto junto al Cuarto Cinturón, con una lanzadera de conexión entre las dos. Manteniendo la situación de la estación de autobuses en El Portillo.

### Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza-FABZ (nº 603).

- Propone construir la Ronda Sur en lugar de la Norte, mantener el ferrocarril convencional en el túnel de Goya, establecer dos líneas de ferrocarril suburbano y estudiar tanto el soterramiento de las vías como la ubicación de la estación del AVE en el Aeropuerto.

### Asociación de Vecinos de Delicias Manuel Viola .

- Propone compatibilizar el túnel de la avenida de Goya tanto para ancho Renfe como para paso del AVE y esto no es posible dar prioridad al tren convencional. El resto de las propuestas se centran en el área del Portillo y avenida de Navarra.

### Asociación de Vecinos del Actur Rey Fernando (nº 352).

- Propone hacer la Ronda Sur Ferroviaria en lugar de la Norte.

### Asociación de Vecinos Montes de Torrero (nº 350).

- Propone situar la estación del AVE en el Aeropuerto, y conectarlo con el Portillo con una lanzadera, así como potenciar los trenes de cercanías frente al AVE.

### Junta Vecinal de La Cartuja Baja (nº 550).

- Propone construir la Ronda Sur en lugar de la Norte, mantener el túnel de Goya con ancho Renfe, prolongar la vía con ancho Renfe desde el polígono de La Cartuja hasta la zona industrial de Tudor y hacer reserva de terrenos para las futuras estaciones de cercanías.

## 4. INFORME A LAS SUGERENCIAS PRESENTADAS AL AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA

### ÍNDICE

#### PRESENTACIÓN.

#### EL CONTENIDO DEL PLAN.

- Enfoque general del Plan.
- Demandas sobre el contenido del Plan.
- La ordenación metropolitana y las infraestructuras básicas.

#### EL MEDIO NATURAL.

##### LOS ARGUMENTOS SOBRE EL MEDIO NATURAL.

##### EL MEDIO NATURAL EN EL MODELO TERRITORIAL DEL PLAN.

1. La racionalidad del desarrollo urbanístico.
2. Los sistemas naturales como estructurantes del modelo.
3. La importancia del medio natural en el espacio metropolitano.

#### LOS ELEMENTOS DEL MODELO TERRITORIAL.

##### SISTEMA DE COMUNICACIONES.

- Cuarto Cinturón.
- Variante exterior del eje Norte-Sur.
- Tramo Sur de la Ronda de la Hispanidad.
- Ronda del Rabal.
- Otras vías arteriales.
  - Conexión Vía Hispanidad - Autopista A-68.
  - Conexión avenida de Los Pirineos - Pablo Picasso y avenida Alcalde Caballero - Ronda Norte.
  - Acceso Norte:
    - Nuevo acceso de la A2 a Malpica.
    - Carretera de Castellón: accesos al polígono industrial Tudor y a la carretera de Torrecilla de Valmadrid.
    - Acceso a Movera desde el Cuarto Cinturón.
    - Vía Carretera de Castellón-Movera y Malpica.
    - Vía parque del Canal.

##### SISTEMA FERROVIARIO.

- Ronda Norte y Ronda Sur.
- La localización de la estación de AV y la continuidad de las vías de ancho convencional.

##### ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS.

- Plataforma logística y aeropuerto.
- Áreas de la carretera de Huesca.
- Actividades de reciclaje.
- La Universidad.

#### MODELO DE DESARROLLO URBANO: CRECIMIENTO EXTENSIVO O TRANSFORMACIÓN URBANA.

La tendencia a la extensión de la ciudad.  
El modelo de desarrollo urbano del Avance.  
Desarrollo por los bordes Este y Oeste.  
Los límites del crecimiento central.  
El papel de la vivienda unifamiliar.  
Suelo para actividades productivas.

#### LOS ARGUMENTOS SOBRE EL DESARROLLO EXTENSIVO.

Sugerencias de Colectivos.  
Sugerencias de particulares.  
Referencia a áreas concretas.

#### ÁREAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD EXISTENTE.

##### TRANSFORMACIÓN DE LOS SUELOS FERROVIARIOS.

Actuaciones precedentes.  
Nuevas propuestas y estado actual de la cuestión.  
Criterios de actuación.

##### LA ORDENACIÓN DE LA RIBERA DEL EBRO.

La figura del Plan Especial.  
Contenido del Avance.

##### TRANSFORMACIÓN DE USOS INDUSTRIALES.

Transformación de uso de equipamientos privados.

##### SUELOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

##### BORDES URBANOS E INTERSTICIOS EN LOS CORREDORES DE ACCESO.

##### LOS BORDES DE LA RONDA DE LA HISPANIDAD.

#### LA CIUDAD CONSOLIDADA Y EL CENTRO HISTÓRICO.

##### EL CENTRO HISTÓRICO.

##### LA ORDENACIÓN DEL COMERCIO.

##### EL TRANSPORTE.

Nuevos modos de transporte.  
Redes de carriles-bici y peatonales.

#### LOS BARRIOS EXTERIORES.

Barrios de Oliver y Valdefierro.  
Cuestiones generales comunes a los barrios exteriores.  
Alfocea.  
La Cartuja Baja.  
Casetas.  
Garrapinillos.  
Juslibol.

Miralbueno.  
Montañana.  
Monzalbarba.  
Movera.  
Peñaflor.  
San Gregorio.  
San Juan de Mozarrifar.  
Santa Isabel.  
Torrecilla de Valmadrid.  
Villamayor.

#### EL SUELO NO URBANIZABLE.

##### LA PROTECCIÓN DEL MEDIO NATURAL.

Instrumentos de planificación, protección y desarrollo.  
Actuaciones sobre la calidad del medio.  
Actuaciones en ríos.

##### LA HUERTA DE ZARAGOZA.

Meandro de Ranillas y huerta de las Fuentes.  
Los núcleos rurales.

##### ACTIVIDADES EN EL MEDIO NATURAL.

Actividades del sector primario.  
Las actividades periurbanas.  
Las parcelaciones irregulares.

##### LAS URBANIZACIONES IRREGULARES.

La vivienda periurbana como producto inmobiliario.  
Vías para la intervención:  
Situaciones con infracción prescrita.

## PRESENTACIÓN.

En la primera parte del informe se ha presentado el contenido de las alegaciones en tres formas:

- Listado de los expedientes en que se contienen las sugerencias recibidas con una breve descripción del contenido.
- Resumen del contenido de los escritos de sugerencias clasificado por áreas territoriales: grandes zonas de ciudad, corredores de las carreteras, barrios.
- Resumen del citado contenido clasificado por temas: medio natural, sistema arterial y ferroviario, áreas estratégicas, nuevos suelos, temas sectoriales, etc.
- Además se han expuesto por separado y en resumen las aportaciones de grupos políticos, colectivos profesionales y ciudadanos, etc, que suelen referirse al Avance en conjunto, a fin de que las respectivas posiciones y puntos de vista queden de manifiesto y no se dispersen con el análisis temático efectuado.

Esta segunda parte contiene el informe técnico a las aportaciones. El contenido se examina, no como respuesta a cada particular y colectivo ni individualizadamente, sino por temas y a la luz de los criterios y objetivos utilizados en el Avance, y con el nivel de generalidad que corresponde a esta fase del trabajo, sin entrar en cuestiones de clasificación o calificaciones detalladas, regulación normativa, etc.

La exposición del informe se articula en la forma siguiente: en primer lugar se tratan cuestiones de tipo general sobre el enfoque del Plan y su contenido; después se consideran sucesivamente el medio natural y su relación con la organización del territorio, las distintas partes del modelo territorial - las grandes infraestructuras, las áreas estratégicas, y el modelo de desarrollo; posteriormente los elementos para la transformación de la ciudad, aspectos sectoriales, barrios, etc.

I.C. de Zaragoza, Abril de 1998

EL JEFE DE LA OFICINA DE  
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL,

## EL CONTENIDO DEL PLAN.

### Enfoque general del Plan.

De las sugerencias, principalmente de grupos políticos y colectivos profesionales, se desprende la siguiente propuesta para los rasgos característicos del Plan:

- Un Plan que responda a un "proyecto de ciudad", fruto de un consenso socio-político y basado exclusivamente en criterios emanados de la propia Ciudad, con independencia de la concurrencia de competencia otras administraciones o de los acuerdos posteriores a los que se llegue con ellas; y en cuya plasmación se cuente con aportaciones externas a través de expertos en la materia, concursos, convenios, etc.
- Integrado en el entorno metropolitano y coherente con el Plan Estratégico.
- Con una normativa clara, a la vez flexible y que garantice la seguridad jurídica.
- En cuanto a la gestión, que se base en contratos-programa con las distintas administraciones; que incluya un programa de actuaciones sectoriales, y establezca prioridades, costes y cauces de financiación, pública o mixta -ya desde el Avance-.
- Que se ejecute ágilmente, en especial el planeamiento público y la tramitación administrativa de instrumentos urbanísticos y licencias.

Los atributos generales que anteceden son los propios de cualquier plan urbano de este nivel: ejercer de forma autónoma la potestad planificadora municipal, en un marco de concertación, administrando con acierto los medios de todo tipo disponibles. El concurso de técnicos o expertos exteriores de prestigio en las operaciones estratégicas y proyectos-emblema es práctica común en otras capitales, con ejemplos suficientemente conocidos. El criterio de la Oficina Técnica del Plan es lógicamente favorable a que se incorporen al proceso del Plan los recursos mas cualificados.

### Demandas sobre el contenido del Plan.

En cuanto al contenido del Plan, las sugerencias presentadas, especialmente las de colectivos, contienen demandas de todo tipo que amplían dicho contenido hacia lo territorial -ordenación metropolitana, infraestructuras territoriales-, hacia lo sectorial - comercio, servicios, transportes, actividades, medio físico, etc- y a diseños detallados. Se demanda incluso lo que el Avance ya propone.

Este amplio abanico de demandas, que ya surgió en respuesta al documento de Criterios de 1993, viene facilitado por la tradición existente de participación pública en torno al Plan General, más amplia que en otros tipos de planes, y también por la dimensión del territorio municipal y las peculiares relaciones con los municipios contiguos, que inevitablemente llevan a tratar en el Plan temas territoriales.

No es recomendable ni realista intentar hacer del Plan General un instrumento que abarque todo lo que concierne a la ciudad desde la escala del territorio a la del barrio. El Plan debe tener estabilidad, y no requerir frecuentes modificaciones significativas para adecuar sus determinaciones a la realidad en temas territoriales, sectoriales o de detalle que el Plan no puede anticipar.

Para ello el contenido del Plan debe ser el esencial propio de esta figura, con las previsiones necesarias para su articulación -además del planeamiento de desarrollo- con otros tres tipos de instrumentos:

- Directrices, proyectos u otras operaciones de escala territorial: Directriz metropolitana, del Canal, plataforma logística, etc.

- Proyectos directores u operaciones urbanas estratégicas: entorno de los cinturones, suelos ferroviarios, el Ebro.
- Planes sectoriales diversos: PORN, de protección, de transporte, sectores de equipamiento, etc.

### La ordenación metropolitana y las infraestructuras básicas.

Entre los requerimientos que se hacen al Plan General destacan los que conciernen a la escala territorial. Algunos son inseparables de la Capital: la localización y destino de las áreas estratégicas de actividad, las grandes infraestructuras de comunicaciones.

Otros -como el modelo de desarrollo y usos del suelo, la protección del medio natural y su papel en el modelo, las infraestructuras hidráulicas y de transporte- son elementos de la ordenación del territorio que conciernen al Gobierno de Aragón y no solamente a la Capital, pero las demandas respectivas se manifiestan a través del Avance, tal vez por falta de ocasiones, de toma de conciencia o de una difusión tan amplia, en los instrumentos territoriales.

Los ríos y las infraestructuras del ciclo del agua suscitan particular atención; aunque el Avance ya refleja criterios y actuaciones en marcha en esta materia (PORN de los Sotos y Galachos del Ebro, Directrices Parciales del Huerva y del Canal, colector del Huerva, proyecto de convenio con el Ministerio de Medio Ambiente para el abastecimiento de la comarca de Zaragoza, etc) las sugerencias reclaman soluciones a:

- Abastecimiento con agua del Pirineo, con distintas opiniones sobre recrecimiento o no del embalse de Yesa, utilización del embalse de La Loteta, etc.
- Protección y explotación de las aguas freáticas.
- Previsión de infraestructuras de abastecimiento, distribución y saneamiento. Establecimiento de galerías de servicios.
- Control de vertidos, separadamente para aguas industriales y domésticas.
- Previsión de infraestructuras energéticas.

Esta línea de peticiones ilustra bien la tendencia, ya expuesta, a hacer del Plan General el cauce de todo tipo de demandas; y a la vez refleja una lógica aspiración a que se impulsen acciones de política territorial para Zaragoza y su entorno.

Para ello sería necesario proseguir y ampliar la línea de actuaciones ya iniciada con el Gobierno de Aragón, con la implicación en su caso de la Administración del Estado para realizar un programa de actuaciones concertadas en materias de infraestructura hidráulica, de transportes y de protección y gestión del medio ambiente y la Naturaleza. El marco adecuado para dicho programa no corresponde necesariamente al Plan General.

## EL MEDIO NATURAL.

### LOS ARGUMENTOS SOBRE EL MEDIO NATURAL.

Las sugerencias al Avance en esta materia tienen como fondo los argumentos de tipo disciplinar que más adelante se tratan, y demandan en general medidas de preservación de espacios naturales y de integración de éstos en la planificación, en forma de redes de espacios, naturales y urbanos. Se solicitan también medidas para la calidad y economía de los recursos. Las demandas pueden sintetizarse en:

- Aplicación de los principios generales de zonificación geomorfológica del territorio, - excluyendo los terrenos inadecuados para la urbanización- y de zonificación ecológica, excluyendo los espacios naturales de interés; mantenimiento de la biodiversidad, grandes espacios abiertos, etc.
- Medidas de protección: de la huerta, de las zonas húmedas de dolinas, balsas, etc.; de los sotos y galachos fluviales, de bosques naturales, de zonas esteparias, de áreas de interés para las aves, catalogación de los espacios naturales, etc.
- Planes para los ríos y el Canal, con especial atención al Ebro. Estudio de zonas inundables, deslindes del dominio hidráulico, recuperación de riberas.
- Medidas de calidad y economía de los recursos y prevención del ruido: actuaciones en materia de residuos sólidos, separación de vertidos - según origen doméstico o industrial- y depuración, renovación de redes, protección y utilización de acuíferos, nuevos abastecimientos de agua (con y sin Yesa), ordenanzas y ordenación bioclimática de la edificación, medidas de ahorro de energía, mapas de ruido.

A continuación se trata del papel del medio natural en el modelo territorial y su equilibrio con el desarrollo urbano. Las medidas para su integración y protección y las actividades del sector primario y periurbanas se tratan en el apartado dedicado al suelo No Urbanizable.

#### EL MEDIO NATURAL EN EL MODELO TERRITORIAL DEL PLAN.

El medio natural es la base y el soporte de la organización territorial. El Avance debe integrar sus criterios y propuestas respecto al mismo con la exposición del modelo territorial, teniendo en cuenta:

- Su peso como factor de contraste de la racionalidad del desarrollo urbanístico.
- El papel estructurante y determinante del modelo de desarrollo que desempeñan los sistemas naturales.
- La importancia para Zaragoza -un sistema urbano concentrado en un territorio de gran extensión- del medio circundante, no sólo física, sino cultural y económica.

A continuación se examinan estos tres aspectos.

##### 1. La racionalidad del desarrollo urbanístico.

La reciente Ley del Suelo plantea un enfoque "residual" del suelo urbanizable como el que queda después de excluir los que merezcan algún tipo de protección, y los que resulten inadecuados para el desarrollo urbano.

El criterio de desarrollo racional más objetivamente fundamentado y universal que existe actualmente es el de la sostenibilidad y la prevención de problemas medioambientales atacando las raíces estructurales del problema, entre ellas el modelo de desarrollo de las ciudades. Éste es el argumento de fondo de muchas sugerencias al Avance; y si bien ese factor de racionalidad no se puede medir y pesar, es oportuno que en el Avance se expongan más ampliamente los criterios a este respecto.

Los estudios e investigaciones en el campo del desarrollo sostenible aplicado a las áreas urbanas se traducen en principios o tendencias de actuación cuyo seguimiento no constituye una obligación jurídica, pero que en aspectos como los transportes, calidad del aire y del agua, ahorro energético, etc. inspiran de forma progresiva las directivas de la UE.

El desarrollo socioeconómico se halla concentrado en las ciudades que compiten en un contexto de economía globalizada, y cuando se produce, va acompañado de crecimiento físico. Los siguientes párrafos del "documento de Noordwijk" de la UE "Esquema de desarrollo del espacio comunitario",<sup>1</sup> describen adecuadamente la cuestión.

"Los europeos necesitan más espacio. El consumo de suelo por habitante aumenta: cuantos menos habitantes hay por vivienda, más viviendas hay; cuanto más movilidad, más infraestructuras; cuanto más riqueza, más propiedad. En la periferia de las ciudades, el suelo es menos caro, la residencia más agradable y las zonas residenciales, como las otras ciudades, son más accesibles por carretera. Ciudades y pueblos continúan, pues, desarrollándose, a menudo de manera bastante anárquica. Esta extensión aumenta los costos de las infraestructuras urbanas, la circulación en la ciudad, el consumo de energía y degrada la calidad del paisaje rural y del medio ambiente. Va totalmente en contra del modelo de ciudad sostenible.

La mayoría de las regiones urbanas en Europa se enfrentan a este problema de la extensión de las ciudades. Si se han de encontrar soluciones estructurales para tratar los problemas ecológicos fundamentales, no cabe descuidar esta cuestión.

En varios lugares de la Unión Europea, particularmente donde el suelo es relativamente escaso, se han tomado medidas de planificación tales como "la ciudad compacta", la requalificación de espacios urbanizados de antiguo y operaciones de viviendas nuevas en los centros urbanos orientadas a objetivos específicos (...)".

El texto que antecede ilustra la relación que existe entre el modelo de desarrollo urbano utilizado en la planificación y la prevención de futuros problemas ecológicos.

La forma de ocupación del territorio y la distribución de densidad de los asentamientos, condicionan el modelo de transporte e inciden en las condiciones de equilibrio con el medio y de sostenibilidad del desarrollo. Las formas de ocupación dispersa y con baja densidad son las más desfavorables a estos efectos, si bien la excesiva concentración tiene otros inconvenientes que posteriormente se exponen.

En Zaragoza se dan otras posibilidades de desarrollo compatibles con criterios de sostenibilidad:

- La "aglomeración central" de la ciudad es un caso de desarrollo concentrado, favorable al transporte colectivo y el desplazamiento peatonal donde la alta densidad media facilita la diversidad de funciones y la vida de relación.
- La existencia de barrios exteriores y de municipios metropolitanos proporciona una red de núcleos que, debidamente reforzados y estructurados pueden servir de base a un desarrollo descentralizado, concentrado alrededor de ellos, algunos con funciones de centros secundarios, exteriores a la aglomeración central.
- La comarca de Zaragoza tiene unas características naturales y geo-morfológicas muy marcadas, donde destacan los cursos de agua, con los bio-sistemas asociados a ellos, y formaciones vegetales tan contrapuestas como la estepa y la huerta. Estas características son especialmente favorables a la aplicación de un modelo de ciudad integrada con las características naturales del territorio a través de:

Los ríos y espacios naturales como elementos que estructuran el modelo y aportan amplios espacios verdes y de recreo, naturales y urbanos.

La utilización del suelo conforme a sus aptitudes naturales.

<sup>1</sup> Schema de Developpement de l'Espace Communautaire (SDEC); Primer proyecto oficial presentado a la reunión de ministros de Ordenación del territorio de los Estados Miembros en Noordwijk en Junio de 1997

El modelo de organización territorial esbozado en el Avance habría de estructurarse con claridad en torno a estos conceptos básicos.

## 2. Los sistemas naturales como estructurantes del modelo.

El Avance ya aplica criterios generales de zonificación geomorfológica para señalar suelos inadecuados para hipotéticos procesos de urbanización. A efectos del modelo de organización territorial éstos deben considerarse conjuntamente con los espacios naturales sujetos a protección, con los ríos y la huerta, que el Avance también trata, y proponer medios para su articulación dentro del modelo global.

A estos efectos se incorporan previsiones para los planes directores de los ríos, con un Avance para el Plan del Ebro, y en el capítulo sobre suelo No Urbanizable se proponen medidas concernientes a la integración y protección de los sistemas naturales y la huerta.

## 3. La importancia del medio natural en el espacio metropolitano.

La aspiración de Zaragoza a integrarse con peso propio en la red de ciudades a escala nacional e internacional, se corresponde, en la escala del territorio próximo, con la función de metrópoli integradora del mismo. Se trata de que el conjunto de municipios que lo forman, manteniendo su identidad diferenciada y sus potencialidades, participen de las funciones urbanas, el desarrollo, la calidad de vida y el nivel de servicios de forma más homogénea; no como partes más o menos periféricas de la ciudad, sino integrados en un sistema urbano global.

En el reto de estructurar un sistema urbano en este entorno, el medio natural juega un papel esencial, no sólo en busca de un desarrollo sostenible, sino como factor de la calidad y la estructuración de ese mismo desarrollo en el espacio.

En especial, la huerta es el espacio predominante en dicho entorno y parte inseparable de identidad y la cultura de la ciudad. Tradicionalmente ha mantenido una intensa relación con ella; hoy esas relaciones, como la agricultura y las costumbres, han cambiado, y muestra tendencia a convertirse en un espacio periurbano, mero receptor de los usos que "no encajan" en la ciudad central.

La vocación integradora de Zaragoza pasa por la integración de la huerta dentro del sistema urbano, como cultura, paisaje y espacio, en busca de un equilibrio o simbiosis con la ciudad. Ello requiere de un lado preservarla y de otro potenciar los elementos capaces de estructurarla en el conjunto -arbolado, edificaciones características, núcleos tradicionales, sistema de caminos y riegos - y dotarla de otros nuevos: accesibilidad, usos compatibles, etc.

## LOS ELEMENTOS DEL MODELO TERRITORIAL.

Además de los sistemas naturales, el modelo de organización territorial se basa en otros elementos artificiales: los sistemas de comunicaciones, de espacios libres, de áreas para el desarrollo productivo o residencial. Seguidamente se examinan estos elementos en relación con las sugerencias recibidas.

## SISTEMA DE COMUNICACIONES.

Las modificaciones de las vías arteriales de comunicación son uno de los motivos que más se repiten en las aportaciones al Avance. No se cuestiona su necesidad, sino su trazado, que es objeto de alternativas, todas ellas ya expuestas en otros momentos de su trayectoria administrativa, pues todos los trazados que se objetan cuentan con proyecto redactado o en redacción.

## Cuarto Cinturón.

Para el cierre del Cuarto Cinturón por el Sureste se hacen tres propuestas distintas:

- Reconsiderar el criterio adoptado en el Avance de desplazar su traza a la margen izquierda del Ebro, por los retrasos que supone en el proyecto ya adjudicado.
- Desplazar el tramo Sudeste unos 800 m. en dicha dirección.
- Desplazar todo el cierre del Cinturón hacia el Este fuera de las huertas de Movera, las Fuentes, etc.

El Proyecto del Cuarto Cinturón fué adjudicado por el Ministerio en dos tramos cuyo punto de contacto es la carretera de Castellón. El acuerdo plenario de 17 de octubre de 1997 sometiendo a información pública el Avance introdujo como criterio desplazar la traza del segundo tramo fuera de la huerta de las Fuentes, lo que conlleva nuevos trámites para establecer el trazado alternativo y reorientar el proyecto; con este motivo algunas sugerencias advierten sobre los retrasos que tendría la ejecución y la conveniencia de recuperar el trazado preexistente.

Las propuestas de nuevas modificaciones se refieren a nuevos desplazamientos del segundo tramo y también del primero (Sur). Como factor de oportunidad, hay que señalar que el Proyecto del tramo primero se encuentra en redacción y debe entregarse el próximo mes de Julio; el desfase entre los dos tramos parece confirmarse, y la aceptación de tales modificaciones conllevaría ante todo desechar este Proyecto y reiniciar los Estudios Informativos y de Impacto para las soluciones alternativas.

Respecto al fondo de las propuestas de desplazar la traza hacia el Este (en una de las propuestas, a la altura de las esclusas de Valdegurriana) no puede afirmarse sin un nuevo estudio que su impacto ambiental sea menor que el ya aceptado para el proyecto; ni se aprecian especiales ventajas en encerrar mayor superficie urbana en su interior, al menos frente al coste de oportunidad de reiniciar las actuaciones.

En cuanto a otros trazados del tramo Este fuera del barrio de Santa Isabel, el paso del Cinturón a través del polígono de Malpica no parece posible, ya que, aunque lo cruzase en viaducto por la calle central, no hay espacio suficiente para salvar adecuadamente el Lugarico de Cerdán y realizar las necesarias intersecciones con la N-II y la A-2. Un problema análogo presenta el paso siguiendo el límite entre los términos municipales de Zaragoza y la Puebla de Alfindén.

En ambos casos la traza para reencontrar la carretera de Huesca tendría que seguir un recorrido por la huerta del Ebro y del Gállego igual o superior al de la solución actual, aproximándose a Villamayor y/o Peñaflores según fuera la traza. El tramo que atraviesa la huerta del Ebro tiene la misma longitud en todos los casos, y al alejarse de la ciudad se aproxima a los sotos y galachos situados aguas abajo. Por otra parte, desplazar el Cinturón significa perder las conexiones con la Ciudad del Transporte, Mercazaragoza, Aula Dei, etc, que hace posibles la solución actual, y la comunicación rápida de Movera, Santa Isabel, Montañana y San Juan de Mozarrifar con el resto de la ciudad y especialmente con el eje del Gállego.

## Variante exterior del eje Norte-Sur.

Se ha planteado (Colegio de ICCP) una reserva de suelo para una variante externa de comunicación por carretera en el sentido Norte-Sur, alejado de la ciudad, que a más largo plazo actúe como "by-pass" para tráficos de paso que no se detengan en Zaragoza, quedando los tramos Norte y Este del Cuarto Cinturón, actualmente en proyecto con funciones de vía metropolitana. La propuesta habría de introducirse en la ordenación territorial (Directrices Metropolitanas) por afectar a varios municipios.

### **Tramo Sur de la Ronda de la Hispanidad.**

Varias asociaciones vecinales y el grupo de IU apoyan el trazado por detrás del cementerio. El Proyecto de la Ronda de la Hispanidad se encuentra en fase administrativa previa a la contratación de las obras por el Ministerio de Fomento. La petición no se basa en hechos sobrevenidos, sino que supone un cambio de criterio municipal que, en el momento actual tendría consecuencias jurídico-administrativas de importancia.

**Ronda del Rabal** (conexión entre la avenida de Navarra y la calle Pablo Picasso atravesando el meandro de Ranillas).

Las sugerencias proponen que el trazado sea a lo largo de la Avda. de Francia del barrio de La Almozara y cruce oblicuamente el Ebro, para reducir la afección al meandro de Ranillas.

La solución actualmente existente se deriva de un proyecto-emblema, encargado por el Ayuntamiento a profesionales prestigiosos, que incluye la realización de dos puentes seguidos de gran longitud (Puente del Arpa y puente sobre el Ebro) con tipos estructurales distintos (atirantado y de arco), cuyo tamaño y singularidad tiene ha influido en el trazado adoptado.

La solución existente se separa del barrio, evitando la afección al soto de la Almozara y cruza perpendicularmente el río lo que lleva a un mayor recorrido por la huerta de Ranillas. El puente se proyecta peraltado, con la misma altura en el centro que el puente de La Unión, unos 6 m. más que el puente de la Almozara o de la autopista, -altura que no viene exigida en este caso por el paso de vías de ribera-. Para alcanzar esta cota el acceso al puente se eleva, separándose varios metros de la rasante de la avenida de Francia.

Esta solución deja entre la Ronda y la citada Avenida un espacio triangular de unas 4,8 Ha de superficie, en el que el terreno natural está más bajo que las calles del barrio, por lo que la rampa de acceso al puente corta el espacio de la ribera con terraplenes de cierta altura. En el Avance el puente del Arpa desaparece como consecuencia de la reordenación del suelo ferroviario de la Avda. de Navarra.

La alternativa propuesta en las sugerencias responde a un enfoque distinto, consistente en unir la calzada de la Ronda a la avenida de Francia; el puente se plantea en prolongación recta de la avenida, lo que afecta más al soto de árboles y menos a la huerta del meandro.

En el vigente Plan General la Ronda estaba prevista unida a la Avda. de Francia, como ahora se propone, pero con motivo del proyecto de los puentes la Corporación acordó unánimemente la modificación del Plan General separando la vía de la edificación del barrio.

En esta solución, la Ronda conecta directamente con el viario del barrio; no corta el espacio ribereño con el acceso al puente, encierra menos superficie de huerta con la orilla del río -que pasará a integrarse en el parque de ribera- y el trazado es más corto.

En cambio, hace pasar un intenso tráfico por la calle perimetral del barrio, lo que no es coherente con las razones que llevaron a la Corporación a modificar el trazado en sentido inverso, y con los criterios seguidos en la Ronda de la Hispanidad. Afecta a una parte del soto de la Almozara; el puente resulta oblicuo respecto al río, lo que implica mayor longitud y coste y desechar el proyecto existente. Aunque todos los puentes urbanos sobre el Ebro tienen estructuras notables, en este caso la oblicuidad y la proximidad al barrio, al cerramiento y el frontón del Club deportivo el Soto, etc. podrían aconsejar una estructura más convencional.

El trazado de esta Ronda habrá de sufrir en cualquier caso reajustes de planta y de perfil como consecuencia de la solución que se adopte para el ferrocarril en la Avda. de Navarra y para adecuar la rasante de los accesos al puente con la Avda. de Francia y con la continuidad del espacio de ribera, tratando como parque el comprendido entre el barrio y la Ronda. Asimismo habría de mantenerse el alejamiento de la vivienda de la vía y las condiciones de uso no

residencial del planeamiento vigente en la actuación Puerta de Sancho para las manzanas situadas en el perímetro del barrio.

### **Otras vías arteriales.**

#### **Conexión Vía Hispanidad - Autopista A-68.**

Se ha propuesto la conexión citada como forma de derivar tráfico de la Avda. de Navarra. La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón dispone del Estudio Informativo EI-4-Z-11 para la conexión citada, que se sitúa en el encuentro del camino de la Noguera con la autovía de Logroño. La solución contemplada en el Estudio no posibilita todos los movimientos con la autopista; es oportuno efectuar las reservas de suelo que hagan posible construir una intersección completa que derive tráficos de la avenida de Navarra hacia la entrada de la autopista A-68, transformada en vía urbana.

#### **Conexión avenida de Los Pirineos - Pablo Picasso y avenida Alcalde Caballero - Ronda Norte.**

Se ha solicitado prever conexiones entre la Ronda de la Hispanidad y la Ronda Norte en los puntos citados. En ambos casos la situación alrededor está consolidada, por lo que las posibles soluciones habrían de contar con el espacio disponible.

En la autopista, la separación existente entre el enlace de la avenida de los Pirineos y el proyectado para el cierre de la Ronda de la Hispanidad con el camino de Cogullada no permite situar un enlace intermedio con acceso desde la calzada actual. Técnicamente es posible construir calzadas laterales de servicio a ambos lados de la autopista -utilizando la banda de protección de suelo existente- entre los dos enlaces, que permitan salidas intermedias, cuando la situación del tráfico lo aconseje.

### **Acceso Norte.**

El Avance contempla la posibilidad de que la conexión del Acceso Norte del Cuarto Cinturón se prolongue hasta Villanueva de Gállego rodeando por el lado Oeste la autovía actual, que quedaría como vía urbana para el tráfico local de las áreas productivas y del corredor Zaragoza - Villanueva. La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón ha considerado esta opción interesante en su aportación al Avance; los propietarios colindantes han solicitado mantener la vía según el Estudio Informativo aprobado.

### **Nuevo acceso de la A2 a Malpica.**

Se ha solicitado ampliar la capacidad del acceso actual y un acceso nuevo entre el actual y la Estación de Servicio existente. Cabe plantear una solución para los movimientos desde y hacia Zaragoza, con entrada por una vía servicio antes de la Estación y salida en paso superior sobre la autopista, manteniendo los movimientos correspondientes al lado de Barcelona por el acceso actual.

### **Carretera de Castellón: accesos al polígono industrial Tudor y a la carretera de Torrecilla de Valmadrid.**

Se ha propuesto la conexión de la carretera de Torrecilla con la de Castellón a través del Polígono industrial, pendiente de urbanizar. De esta forma se eliminaría el giro de vehículos pesados en la travesía sin tener que ejecutar antes la futura variante prevista para la carretera al Sur del barrio. Para facilitar esta solución y teniendo en cuenta los retoques propuestos para los suelos urbanizables en este lado del barrio, se considera de interés estudiar un acceso para el polígono desde la variante, al Sur de la vía férrea, separado de la intersección entre la variante y la travesía, que se resolvería así de modo más simple.

### Acceso a Movera desde el Cuarto Cinturón.

Las sugerencias del Barrio de Movera discrepan del trazado de la vía por la margen Norte del Ebro, aunque solicitan que, si se hace, incluya un acceso al barrio desde el mismo. Esta solución es consecuencia lógica del cambio de trazado del Cinturón; el acceso, para contar con separación suficiente a los enlaces más próximos, estaría al Sur del barrio, y a una distancia del mismo equivalente a la mitad de la que hay desde la carretera de Barcelona.

El nuevo acceso puede combinarse con la ordenación de los bordes del barrio para establecer una variante urbana de la carretera actual y conectar con la carretera del lado de Pastriz, evitando tráfico de paso por el barrio, por lo que la solución resulta ventajosa.

### Vía Carretera de Castellón-Movera y Malpica.

Como consecuencia también del cambio de trazado del Cinturón, la traza prevista en principio - pendiente de un Estudio Informativo encargado por el Gobierno de Aragón- resulta demasiado cercana al mismo, y la conexión del cinturón con Movera prácticamente duplicaría el recorrido.

En consecuencia habría que retomar un trazado más próximo al barrio de La Cartuja, y como fase previa, completar el nuevo acceso desde el Cuarto Cinturón con el acondicionamiento del camino de la carretera de Pastriz al Lugarico de Cerdán.

La previsión de estos nuevos accesos y la mejora de los existentes es contradictoria con las peticiones de establecer corredores urbanos a lo largo de ellos.

### Vía parque del Canal.

El Avance plantea esta vía con funciones y carácter netamente urbanos, para la conexión de barrios nuevos y existentes y sin direccionalidad desde los cinturones que facilite su utilización por tráfico pesado. Su situación dentro del corredor verde del Canal motiva, principalmente en la representación vecinal de Valdefierro, peticiones de que se suprima o se convenga con los vecinos.

Actualmente ya existen flujos de personas entre Valdefierro y Montecanal por motivos de trabajo, de centros de enseñanza o servicios, que hacen necesaria la comunicación, y las relaciones entre ambos márgenes del Canal se multiplicarán en el futuro. Esas relaciones exigen la nueva vía, precisamente para evitar la circulación por las márgenes del Canal que ha sido la solución histórica en el resto de la Ciudad.

El primer tramo de la vía resolvería una nueva entrada a Valdefierro, al centro de FP del Santo Ángel y al eje de equipamiento de Montecanal, sustituyendo el paso por el Puente de la Acequia de Enmedio sobre el Canal, que habría de incorporarse, rehabilitado, al parque para dar continuidad peatonal a las áreas de equipamiento de ambos márgenes.

### SISTEMA FERROVIARIO.

Las sugerencias y alternativas en esta materia aparecen prácticamente en todos las aportaciones de colectivos y contienen las combinaciones posibles de los siguientes elementos: la opción Sur o Norte para la circunvalación ferroviaria, la localización de la estación del AVE y el tipo de trenes que deben circular por el túnel urbano de la Avda. de Goya y la construcción bajo rasante de la estación del Portillo y sus accesos.

### Ronda Norte y Ronda Sur.

Varias sugerencias plantean una Ronda Sur Ferroviaria de ancho convencional frente a la Ronda Norte propuesta en el Avance. Las ventajas que se aducen son que la Ronda Sur discurre por completo externamente a la ciudad, mientras que la Ronda Norte queda tangente al

Campus universitario del Actur y al arco Norte del Cuarto Cinturón; y también que la Ronda Sur, pasando por las inmediaciones del aeropuerto favorece la creación de una Plataforma Logística en dicho punto.

La Ronda Sur supone construir unos 32 km. de doble vía y duplicar la vía existente en el actual enlace ferroviario entre San Gregorio y Miraflores. A efectos de mercancías, serviría de tramo común a todas las líneas ferroviarias que pasan por Zaragoza (Madrid, Castejón, Canfranc, Barcelona-Lérida, Barcelona-Caspe y Caminreal) pasando al Sur del aeropuerto, con un gran espacio para futuros desarrollos, que alcanzaría sus máximas oportunidades con la apertura de un Paso Transpirenaico a baja cota y una línea de mercancías de ancho internacional llegando hasta dicha plataforma.

En cuanto a los viajeros, la Ronda Sur no permite conectar con el Portillo directamente, por lo que se han sugerido dos opciones: mantener vías de ancho convencional en el túnel de Goya, o acceder los viajeros de Canfranc, Lérida y Caspe al Portillo por la Ronda Sur y la vía de Caminreal debidamente conectada con ella (lo que alargaría los actuales recorridos en unos 9 km.).

Al no resolver el acceso de viajeros, la relación de la Ronda Sur con la llegada de la LAV es remota, y no está incluida en el Plan Director de actuaciones para los accesos ferroviarios a Zaragoza. Su ejecución para la puesta en servicio simultáneamente con la AV se considera una hipótesis irreal, y la ejecución posterior supondría perder la oportunidad ligada a los nuevos accesos y prorrogar el paso de mercancías de todo tipo por El Portillo junto a los andenes de AV.

### La localización de la estación de AV y la continuidad de las vías de ancho convencional.

Algunas sugerencias plantean localizar la estación de Alta Velocidad en el aeropuerto, unida con el Portillo mediante una lanzadera. La opción tiene por objeto liberar el túnel de Goya para su utilización por trenes de ancho convencional, regionales y de cercanías, dando prioridad a éstos en la utilización del corredor que atraviesa la ciudad.

En la hipótesis del Avance de acceso de trenes en ancho convencional a El Portillo por la Ronda Norte, los únicos viajeros que tienen recorridos mayores respecto a la situación actual son los de la línea de Tarragona por Caspe; a estos efectos sería más lógica una lanzadera -en forma de transporte urbano- entre la estación de Miraflores y el centro o el Portillo, que una lanzadera a la estación de Alta Velocidad.

La razón principal de las propuestas que dan prioridad al ancho convencional en el túnel de Goya es, como se ha dicho, la utilización de las vías para líneas de cercanías o suburbanas conectando El Portillo con las Fuentes, la Jota, etc. y los municipios próximos. A este respecto se observa lo siguiente:

a) El acceso de los viajeros de Alta Velocidad al centro mismo de la capital es de la máxima importancia para la comunicación con otras capitales. En el futuro, el volumen de usuarios de la Alta Velocidad con origen/destino Zaragoza-Madrid y Zaragoza-Barcelona podría ser comparable con el de viajeros directos Madrid-Barcelona. Consecuentemente, debe tenderse a reforzar el papel de Zaragoza como nudo de acceso a la red de Alta Velocidad, facilitando la utilización de la línea; la situación externa de la estación, o alejada del centro, o en fondo de saco, saliendo el AVE en retroceso, -todo ello se ha propuesto- no favorecen ese papel; la situación en el aeropuerto tampoco está justificada por una supuesta intermodalidad avión-tren. En consecuencia la localización central de la estación debe ser prioritaria.

La localización de la estación en la avenida de Navarra, también sugerida, da prioridad a establecer un espacio libre en la actual estación, pero no cambia el funcionamiento del sistema ferroviario respecto de la localización en el Portillo, y supone alejar aproximadamente 1 km. la terminal del centro.

b) Una segunda opción planteada para mantener en continuidad los trenes de ancho convencional por el interior de la ciudad es la transformación del túnel de Goya de manera que coexistan los dos anchos, internacional y ordinario. Una opción es destinar una vía (de las dos que contiene el túnel) al ancho Renfe y otra al ancho internacional (UIC) lo que supone limitar la capacidad de los accesos a una única vía en doble sentido para cada ancho; otra posibilidad es rehacer el túnel en toda su longitud con 3 vías, o aplicar tecnología de vías compatibles para los dos anchos.

En cualquier caso, el resultado sería una vía en continuidad de ancho convencional, lo que parece insuficiente para recoger parte del tráfico regional -que la Ronda Norte ya resuelve- y especialmente para unas teóricas líneas de cercanías, con las frecuencias que ello implica.

El tercer argumento en torno al Sistema Ferroviario es la solución bajo rasante de la estación y las vías de acceso, que ha sido objeto de informe separado. Los datos para resolver sobre esta opción están pendientes del estudio de alternativas que se contrató con un Consultor externo; la hipótesis para dicho Estudio se basa en la solución Norte para el acceso de ancho convencional.

Un óptimo teórico que cumpla todos los requerimientos sería obtener en el túnel de Goya-Tenor Fleta capacidad suficiente de ancho internacional y convencional para mantener todas las circulaciones de trenes regionales, cercanías y suburbano, el AVE la intermodalidad en el centro; efectuar el desvío de las mercancías por una Ronda Sur que pase por el aeropuerto y se integre en una Plataforma logística intermodal, en la que se sitúen las actuales instalaciones de la avenida de Navarra; y construir bajo rasante el corredor de acceso y los andenes de la estación intermodal para su máxima integración en la ciudad. Esta opción no es realista, ni compatible con la implantación a plazo corto de la LAV que impulsa toda la transformación, por lo que debe adoptarse otra que no persiga el óptimo teórico sino basada en prioridades.

Como conclusiones se plantean las siguientes:

- Debe mantenerse la estación intermodal en el Portillo y la ejecución prioritaria y urgente de la Ronda Norte Ferroviaria como parte de la implantación de la LAV, para derivar el paso de mercancías fuera del túnel de Goya -que se destinaría a vías de ancho internacional- y de la estación del Portillo, con las condiciones que se establezcan en la Declaración de Impacto Ambiental.
- La intermodalidad del transporte ferrocarril-carretera habría de basarse inicialmente en las instalaciones de contenedores y mercancías en el corredor de la carretera de Logroño y en la estación de mercancías de Zaragoza-Arrabal.
- Entre las previsiones para la implantación de una plataforma logística en el aeropuerto habrá de incluirse una conexión ferroviaria a la misma en atención a la posibilidad de industrias aeronáuticas o de otro tipo que generen demanda de transporte ferroviario. A la vez, cabe establecer una reserva de suelo para una futura Ronda Sur exclusivamente para mercancías y centralizar las instalaciones de transporte en el futuro en el área del Aeropuerto, en función del desarrollo que adquieran las actividades logísticas basadas inicialmente en la intermodalidad avión-carretera, y de los progresos en el proyecto de un ferrocarril transpirenaico de ancho internacional conectado con la plataforma logística.

Las soluciones correspondientes deben concertarse con el Gobierno de Aragón y del Estado y los Órganos Gestores, la Renfe, y el GIF.

Las sugerencias sobre El Portillo se tratan con las operaciones de transformación urbana.

## ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS.

Las áreas para actividades estratégicas para el futuro no han sido objetadas en las sugerencias, sino que en general hay concordancia con las propuestas. Los aspectos más destacables sobre las mismas son:

### Plataforma logística y aeropuerto.

Las peticiones de colectivos se orientan a que se precise la compatibilidad de usos en las zonas afectadas por el ruido o a desarrollar la relación de la plataforma con otras infraestructuras. Destacan las peticiones de particulares de grandes fincas en ese entorno cuyo fin genérico es participar en los futuros desarrollos.

Para la ordenación de este área se ha encargado por el Gobierno de Aragón un Anteproyecto, a partir del que podrán proponerse las condiciones adecuadas de relación con otras infraestructuras, de régimen de suelo y de participación de los particulares en la gestión.

En el ámbito han de incluirse las previsiones para la Feria de Muestras y su entorno. Como criterio general habría de darse prioridad a las medidas de iniciativa pública necesarias para impulsar la nueva área y las infraestructuras necesarias sin las cuales la acción privada difícilmente podría tomar impulso.

### Áreas de la carretera de Huesca.

Hay posiciones distintas entre propietarios y colectivos sobre si debe ampliarse o excluirse el uso residencial en la franja lindante con la carretera. Las sugerencias de profesionales y empresarios van en el sentido de crear un área de servicios del transporte de gran amplitud entre el término de Villanueva y el barrio de San Gregorio. Una posibilidad intermedia es ampliar los usos del transporte hasta el límite del término y mantener un corredor urbano residencial entre los barrios de San Gregorio y San Juan de Mozarrifar.

### Actividades de reciclaje.

En concordancia con la propuesta del Avance de posibilitar estas actividades en el cuadrante Sudeste del término municipal, se ha presentado una iniciativa de un industrial del sector para la creación de un gran polígono de reciclaje en una finca concreta, cuyas características son comunes a gran parte del suelo del término municipal; la clasificación no se basaría en las condiciones objetivas del suelo, sino en el interés general que pueda contener el proyecto. La clasificación de antemano como urbanizable no garantiza la ejecución de éste, y en cambio habilita para desarrollar otras actividades dentro de un régimen general de usos, que podrían desarrollarse en fincas similares. Por otra parte, la gran superficie afectada por la transformación de uso y la naturaleza de la actividad requerirían Estudio de Impacto Ambiental.

Se desprende de todo ello la procedencia de actuar, en su caso, de forma convenida lo que podría hacerse a través de la declaración de interés social, sin perjuicio de que una vez implantado el proyecto de forma estable se consolidase la clasificación del suelo.

### La Universidad.

El Avance plantea, entre otros extremos, posibles ampliaciones en el Seminario, mediante convenio, por el norte del Actur, hasta la ribera del Ebro, y en Aula Dei, próximo al Gállego. A falta de sugerencias específicas, se plantea tratar los asuntos que siguen.

a) Campus del Actur y Área deportiva de la DGA: concertar el tratamiento de esta pieza urbana, para lo que se proponen como criterios:

- Evitar los grandes recintos cerrados que actúan como barreras entre otros tejidos.

- Introducir ejes con diversas funciones, usos y espacios públicos que favorezcan la comunicación a través de ellos y la continuidad entre la pieza universitaria y la ribera del Ebro.
  - Ordenar las implantaciones universitarias y deportivas de forma que atraigan e incentiven la utilización de la ribera.
- b) Funciones de la Universidad como impulso a áreas urbanas. En las alegaciones de grupos municipales aparecen iniciativas para ampliar en el Cuartel de Palafox, para localizar algún servicio en el Casco Histórico, y una invitación a concertar reservas de suelo para los proyectos de la institución universitaria.

#### **MODELO DE DESARROLLO URBANO: CRECIMIENTO EXTENSIVO O TRANSFORMACIÓN URBANA.**

##### **La tendencia a la extensión de la ciudad.**

Se ha expuesto anteriormente la tendencia general en las regiones urbanas europeas a la expansión. En Zaragoza esa tendencia se apoya además en otros factores:

- La elevada densidad media de la "aglomeración central" no permite algunos modos de residencia ni actividades productivas o de ocio de baja ocupación de suelo.
- Los suelos disponibles o próximos en esa aglomeración forman un mercado de oferta controlada y gran rigidez.
- Los cinturones y nuevas infraestructuras suponen nuevas oportunidades de accesibilidad.

El crecimiento en extensión por los bordes de la "aglomeración central" de Zaragoza viene favorecido a su vez por otras causas:

- La necesidad de dar un adecuado remate a los bordes urbanos en algunos tramos.
- La contigüidad con áreas de reciente urbanización, con servicios y líneas de transporte.
- La existencia de suelos urbanizables del Plan de 1986 sobre los que se han realizado de hecho o de derecho iniciativas tendentes a su urbanización.

Las razones de rigidez de oferta de suelo inherentes al modelo concentrado, común a la mayoría de las ciudades españolas, reforzadas por el modelo urbanístico de las sucesivas Leyes, han llevado al legislador estatal a posibilitar cambios en dicho modelo a través de la nueva Ley del Suelo, que, a juzgar por las sugerencias recibidas del sector inmobiliario y algunos propietarios de suelo, han suscitado expectativas sobre un modelo "liberalizador" de la oferta de suelo urbanizable, cuya puesta en práctica se invoca.

El modelo de desarrollo extensivo tiene inconvenientes que también han sido expuestos: va en contra de los criterios de sostenibilidad, compite con la naturaleza y tiene un coste más alto de transportes e infraestructuras, de su posterior mantenimiento y de prestación en general de los servicios públicos. No obstante, las ventajas e inconvenientes aquí expuestos de forma general han de matizarse para la realidad concreta de Zaragoza.

##### **El modelo de desarrollo urbano del Avance.**

El modelo de desarrollo propuesto en el Avance combina distintas formas de crecimiento: transformación interna, desarrollo por dos tramos del borde urbano, crecimiento alrededor de núcleos de barrios exteriores y "rellenos" de suelos en los corredores de los accesos.

Los elementos de transformación interna se tratan en próximos apartados.

##### **Desarrollo por los bordes Este y Oeste.**

El desarrollo unido a la aglomeración central se sitúa en las orlas Este y Oeste. El borde Este de la ciudad tiene unos límites naturales claros en la huerta de Las Fuentes y en los pinares de Valdegurriana. El "hueco" intermedio, entre la carretera de Castellón y el Canal Imperial corresponde a bordes irregulares de los barrios de San José, Montemolín y las Fuentes hasta la Ronda de la Hispanidad y al espacio entre ésta y el cuarto cinturón. La Orla Este se sitúa en este espacio, sobre la vía que conecta los cinturones entre sí y el encuentro de la Ronda de la Hispanidad con las penetraciones al centro de tenor Fleta y Cesáreo Alierta, una oportunidad para vertebrar este borde de la ciudad alrededor de la Ronda con viviendas y áreas de centralidad.

La Orla Oeste tiene ya clasificación como Suelo Urbanizable en el Plan de 1986 en la parte situada al Sur de la carretera de Madrid -la más cuestionada en las sugerencias- y en ella existen iniciativas en curso, representadas por PAUs anteriores y posteriores al Decreto de medidas liberalizadoras que suprimió la distinción entre suelo urbanizable programado y no programado; su mantenimiento y ampliación al resto de los suelos comprendidos dentro del Cuarto Cinturón considera este hecho y también la conveniencia de integrar en una malla urbana barrios aislados de los bordes como Miralbueno, Oliver y Valdefierro, y de introducir funciones de residencia junto a las proyectadas áreas nuevas de actividad especializada en la carretera de Madrid y Aeropuerto.

##### **Los límites del crecimiento central.**

No existe una forma objetiva de establecer el límite idóneo entre el crecimiento de la aglomeración central por estos bordes y otras formas de crecimiento descentralizado. Zaragoza no es una de las regiones urbanas europeas a las que se refiere el documento de Noordwijk ya citado, en que el suelo es escaso y la principal opción es la ciudad compacta y la regeneración de suelos ya utilizados antes.

En Zaragoza se parte de un modelo concentrado, incluso en exceso; se trata de no perder las ventajas de ese modelo, de no crear el problema que afecta a otras ciudades más extensas, de prevenir para ahorrarse más tarde costosas soluciones. Parece indudable que hay un margen para el desarrollo, pero ese margen es una apuesta y no es objetivable; y no parecen justificadas desde un punto de vista disciplinar y de sostenibilidad posiciones radicales como mantener el desarrollo en los límites del suelo urbanizable del Plan de 1986, como demandan algunas sugerencias.

El Cuarto Cinturón representa un límite obvio a la forma de desarrollo propia de la aglomeración central. Este papel del cinturón en el modelo no ha quedado claro, a juzgar por algunas manifestaciones, por lo que conviene precisarlo más.

a) La falta de detalle en el Avance sobre el contenido de las áreas de suelo urbanizable y los cuadros estimativos de capacidad de vivienda han dado pie a manifestaciones de que el Avance propugna la repetición de fórmulas anteriores.

Por el contrario, la existencia de áreas de crecimiento dentro del Cuarto Cinturón no supone reproducir en los nuevos suelos los tipos de tejido y las zonas de regulación de la ciudad actual y del Plan vigente. Los propietarios, por su parte, así lo reclaman, y en sus peticiones suelen incluir el tipo de zona del plan actual al que quieren que se les asigne, por lo que debe aclararse que las analogías que se establezcan entre las áreas de nuevo desarrollo y las zonas de regulación del plan actual carecen en el momento presente de todo fundamento.

b) La forma de crecimiento dentro del cinturón no impide que haya otras formas de crecimiento fuera del mismo, si bien en el horizonte del Avance, sólo se consideran exteriormente al mismo los crecimientos nucleados por los barrios y los "rellenos" en los corredores.

c) Fuera de dichas formas no deberían aceptarse desarrollos en áreas y manchas dispersas. No es realista pensar que en Zaragoza se puede crear ex-novo, en situación exterior y aislada, un barrio con suficiente volumen, diversidad y servicios como para tener una identidad urbana propia; no sería asumible impulsar la creación de tales barrios cuando existen otros centenarios que reclaman alcanzar ese nivel.

#### **El papel de la vivienda unifamiliar.**

Las sugerencias muestran una tendencia a orientar las promociones exteriores -como hacen explícitamente varias peticiones de clasificación de nuevos suelos- a "islas" con predominio de vivienda unifamiliar extensiva.

Cabe distinguir distintos modelos de urbanización unifamiliar según su grado de integración en la trama y en la vida urbana de su entorno. El modelo apropiado para barrios exteriores es una urbanización abierta, conectada con la malla viaria del barrio, donde los vecinos mantienen algún tipo de relación cotidiana con el mismo, compra o servicios, mediante desplazamientos cortos (ello no supone excluir otras tipologías y opciones en el barrio).

Otro caso es la utilización de tipologías unifamiliares para completar el entramado urbano, como tejido de "relleno". La vivienda unifamiliar acepta con gran flexibilidad respecto de otros tipos de residencia, la adaptación al terreno y emplazamientos más aislados, lo que permite su utilización en huecos difíciles de llenar con otros usos y completar y mejorar en calidad tejidos incompletos.

El modelo de urbanización aislada, cerrada, que se relaciona con centros de trabajo, enseñanza y compras de la Ciudad a través del automóvil responde a un patrón de actividad periférica que antes resta que aporta elementos positivos al territorio, por lo que las correspondientes demandas habrían de resolverse a través de las otras formas mencionadas de desarrollo.

#### **Suelo para actividades productivas.**

El Avance contiene varias propuestas de suelos urbanizables para este tipo de actividad. Varias circunstancias favorecen la aparición de suelos para este uso: los cinturones arteriales y otras vías de comunicación suponen nuevas oportunidades de accesibilidad para suelos próximos; los bordes de las áreas industriales existentes aportan nuevos suelos con condiciones de accesibilidad favorables para este destino. Abundan las solicitudes de nueva clasificación residencial, y de permitir otros usos en áreas industriales, pero las peticiones de calificación de nuevos suelos para uso productivo son escasas.

No hay demanda de polígonos industriales convencionales en la ciudad; sin embargo se presentan periódicamente demandas de suelo para actividades productivas no estrictamente industriales unidas a los accesos a la ciudad y a las vías de comunicación: exposiciones, ciertas modalidades de comercio, distribución, mensajerías, transportes, servicios hoteleros, ocio e incluso oficinas. Dado que en el Plan vigente los suelos de los principales corredores de acceso mantienen la calificación industrial, las demandas recaen principalmente sobre parcelas de uso industrial, en el sentido de ampliar las posibilidades de uso, o se orientan hacia el suelo rústico, a través del interés social o por analogía con actividades permitidas.

Este tipo de actividades que se encuentran en cualquier gran capital demanda condiciones de utilización del suelo muy diferentes de la de un polígono industrial de naves aisladas o adosadas; requeriría áreas con baja ocupación de suelo, espacios para arbolado y estacionamiento, no organizados en polígonos y manzanas, ni con una malla interior de calles. Las infraestructuras se reducen en muchos casos a las conexiones con las redes generales. Las actividades correspondientes suelen responder a operadores de una escala distinta de la pequeña o mediana empresa que demanda naves o parcelas ya urbanizadas y no se plantea gestionar la urbanización de un suelo nuevo.

Resolver estas necesidades a una distinta escala de trabajo de muchas empresas que pueden estar interesadas en situarse alrededor de la ciudad lleva a abordar en el Avance suelos urbanizables de uso productivo, cuyo objeto no debe confundirse con el de las zonas industriales tradicionales, sino que estaría orientado a usos productivos mixtos, con un abanico amplio de usos posibles (fabricación, almacenamiento, servicios, ocio, deportes, oficinas, ciertas modalidades comerciales, etc.), debidamente homogeneizados a efectos de su equivalencia. La previsión puede orientarse hacia suelos urbanizables no delimitados, sujetos a Planes Parciales cuya principal obligación reglamentaria de cesión de suelo es para zona verde, cuya delimitación pueda efectuarse a medida que se presenten las demandas. La labor de fomento de la Administración se traduciría en facilitar infraestructuras generales próximas a los corredores de acceso para facilitar las implantaciones.

#### **LOS ARGUMENTOS SOBRE EL DESARROLLO EXTENSIVO.**

##### **Sugerencias de Colectivos.**

Las posiciones generales presentadas por colectivos son antagonicas y descansan sobre argumentos de fondo: grupos políticos (IU, CHA, NI) y varias asociaciones vecinales, grupos ecologistas, etc., argumentan en el sentido de recortar de forma más o menos drástica el suelo urbanizable; y empresarios del sector inmobiliario en el sentido liberalizador.

Las discrepancias teóricas con el carácter expansivo atribuido al modelo del Avance se traducen principalmente, en el momento de concretar los suelos "excesivos", en la Orla Oeste y especialmente en los terrenos entre la Carretera de Madrid, la Urbanización Montecanal y el 4º Cinturón.

Las particulares circunstancias que concurren en la Orla Oeste ha motivado sugerencias que, sin oponerse a su incorporación al suelo urbanizable, se refieren a las condiciones que han de exigirse a esa incorporación, especialmente la delimitación y uso de la zona afectada por niveles altos de ruido, y la conveniencia de un enfoque de conjunto del área. Otras solicitan mayor concreción o reconsideración de la zona afectada por niveles sonoros altos.

La franja establecida por el estudio de impacto acústico es resultado de un estudio prospectivo basado en un modelo teórico, con fines de prevención, y no admite una delimitación exacta sobre el terreno. La reconsideración que se solicita supone optar entre mayor margen para el desarrollo de usos urbanísticos o para el desarrollo del aeropuerto, por lo que el camino es compatibilizar el desarrollo urbanístico con usos productivos o de servicios a determinar que admitan niveles fónicos altos especialmente en horas nocturnas.

Se ratifica la necesidad de enfocar de forma conjunta la ordenación interna de la orla, su división en sectores, el abanico de usos posibles y las áreas de asignación preferente de usos, la solución adecuada a la hidrología del terreno, a las condiciones heterogéneas del suelo y a las infraestructuras. Los derechos adquiridos que en su caso asistan a los propietarios del suelo incluido en el PAU iniciado de oficio por el Ayuntamiento en este área habrían de materializarse dentro de la potestad municipal planificadora con arreglo a los criterios generales de ordenación.

No ha sido cuestionado el crecimiento por la Orla Este -bordes de S. José, Montemolín, La Paz, etc.- Los colectivos que plantean restringir el suelo urbanizable suelen coincidir en la petición de desplazar hacia el Este el 4º Cinturón unos 800 m., lo que conlleva evidentes oportunidades para ampliar esta orla.

En los corredores de la Carretera de Logroño y de Huesca las discrepancias se centran en el destino de dos áreas de suelo urbanizables (franja entre Venta del Oliviar y límite del término en la primera; franja junto a la vía férrea en la segunda) que unos proponen de uso productivo y otros residencial. La franja de la carretera de Logroño presenta limitaciones geotécnicas que aconsejan una baja y selectiva ocupación de suelo con estudios previos, poco compatible con uso residencial.

En los Barrios Exteriores no aparecen grandes discrepancias, aunque se plantean reducciones de suelo urbanizable principalmente en La Cartuja y Montañana, y ligeras ampliaciones en otros casos. El barrio de Garrapinillos se aparta de la pauta general, por la expansión que registra mediante parcelaciones irregulares próximas al mismo, que ha llevado a algunos propietarios a abogar por una solución liberalizadora del suelo del entorno muy distinta de las posiciones de otros barrios.

#### Sugerencias de particulares.

Los propietarios de suelo se refieren a fincas y situaciones concretas -aunque las propuestas suman una gran extensión- y frecuentemente sus argumentos se basan en supuestas analogías con otras situaciones.

En general las peticiones proponen cifras de aprovechamiento o solicitan que éstas se definan. El Avance no debe establecer expectativas de valor ni aprovechamientos del suelo, que en el caso de los urbanizables no delimitados ni siquiera sería una determinación del Plan. La flexibilidad que se le pide para adaptarse a distintos usos, demandas de mercado, etc. no facilita un establecimiento preciso de precios del suelo.

Las pautas de localización de las principales áreas de suelo propuestas en las sugerencias son:

- a) Bordes del Cuarto Cinturón: Camino de Cuarte, Monte de Torrero, huerta de Las Fuentes, Carretera de Huesca.
- b) Un arco semicircular al Oeste de la ciudad formado por El Zorongo, lindes con Utebo, Garrapinillos, Acampo de Barta.
- c) Piezas menores en los barrios exteriores.

#### Referencia a áreas concretas.

Suelos entre el Camino de Cuarte y el Monte de Torrero: se trata de una franja de suelo urbanizable de 150 a 200 m. de anchura situada entre el camino, que en un tramo linda con el cauce del Huerva y el pie del escarpe del monte, al lado opuesto de las urbanizaciones Fuente de la Junquera y el Realengo. La permanencia como un "resto" de suelo no urbanizable tenderá a situaciones de abandono, indisciplina o usos poco apropiados para una colindancia con zonas urbanas. La posible incorporación al suelo urbanizable permitiría liberar suelo de uso público en la orilla del Huerva y rehacer el camino más lejos del cauce; a la vez la urbanización precisaría un estudio pormenorizado de las condiciones de desagüe de la ladera.

Montes de Torrero: suelo comprendido entre el Cuarto Cinturón y los pinares. Las condiciones favorables para su incorporación al desarrollo urbano que concurren en las orlas este y oeste, contiguas y capaces de contribuir a integrar barrios urbanos existentes no se dan en este caso, en que los suelos están aislados y separados del resto por el pinar y el Cementerio.

Descartado el uso para vivienda como principal, las posibles alternativas son:

- Mantener como suelo no urbanizable. Se trata de montes cuyas posibilidades de explotación agrícola son reducidas, particularmente por su proximidad al área urbana y quedar encerradas por el Cuarto Cinturón y el by-pass del AVE. Para evitar la tendencia a la degradación por vertidos, actividades u ocupaciones incontroladas, etc. habría de utilizarse algún tipo de protección activa.
- Protección activa y repoblación forestal o con especies propias de la formación esteparia: las características para lo segundo son mejores en otras áreas del término. Una repoblación más convencional como ampliación de la masa forestal del pinar requeriría algún incentivo o adquisición de suelos por la Administración.

- Obtención de suelos como parte del Sistema general de espacio libre de la Ciudad. Supone la expropiación del suelo a plazo medio, que podría complementarse cargando parte del suelo a sectores del suelo urbanizable para su obtención a través de la participación en el aprovechamiento de los mismos. Esta fórmula se vería dificultada por la gran extensión de los terrenos, por su falta de homogeneidad con otros suelos urbanizables y por la conveniencia de dar prioridad a la obtención de otras dotaciones de la ciudad.
- Clasificar parte del suelo como urbanizable para usos productivos o de servicios asociados al inmediato Cuarto Cinturón y al futuro enlace de éste con el Acceso Este a la ciudad, con baja ocupación de suelo, y otra parte como Sistema General de espacios libres complementarios del pinar con cargo a los sectores anteriores.

En todo caso habrían de excluirse nuevas clasificaciones de suelo dispersas fuera del tramo sur del Cuarto Cinturón.

Huerta de Las Fuentes: El criterio introducido en el Avance respecto a desplazar la traza del Cuarto Cinturón fuera de esta huerta y preservarla para su futura incorporación a un parque fluvial y la situación respecto del cauce de avenidas del río hacen incompatibles las propuestas recibidas de nueva clasificación.

Franja de suelo en la carretera de Huesca frente a la Academia General. El objeto de las sugerencias se orienta a establecer una gran superficie de actividad del transporte entre el límite del término de Zaragoza y el barrio de San Gregorio. La propuesta del Avance es mantener un desarrollo lineal de viviendas a lo largo de la carretera de Huesca uniendo los barrios de San Gregorio y S. Juan de Mozarrifar. Esta opción pretende evitar el posible enclavamiento del segundo de estos barrios dentro de una zona extensa de transportes, es compatible con el mantenimiento de esta calificación hasta el límite del término, y no resta posibilidades a su desarrollo.

Franja entre la Venta del Olivar y el límite del término. Todo el corredor tiene en distinto grado riesgos geotécnicos de hundimientos por dolinas. La colindancia con la carretera es una evidente oportunidad, pero sería preciso efectuar sondeos previos y estudios geotécnicos detallados y utilizar solamente tipologías con baja ocupación de suelo, manteniendo como Suelo Urbanizable lo necesario para completar los corredores; por lo que cabría mantener su destino a usos productivos mixtos con baja ocupación de suelo.

En las áreas próximas a El Zorongo y La Peñaza habría de aplicarse el criterio general sobre áreas unifamiliares dispersas.

#### ÁREAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD EXISTENTE.

##### TRANSFORMACIÓN DE LOS SUELOS FERROVIARIOS.

Zaragoza es un importantísimo nudo ferroviario que estructura el Noroeste de la península, en viajeros y mercancías al confluir las líneas de Madrid-Barcelona (vía Lérida), Zaragoza-Castejón, Zaragoza-Tarragona (vía Caspe) y Sagunto-Zaragoza. Las instalaciones en que estas funciones ferroviarias tienen lugar se sitúan en las siguientes áreas.

- Los terrenos de la actual estación de El Portillo.
- El complejo Delicias-Almozara, que contiene la estación clasificadora de la Almozara, la estación Zaragoza-Delicias y los talleres de material, motor y remolcado, todo ello situado a lo largo de la avenida de Navarra.
- El Centro Intermodal de Mercancías (CIM) situado en la carretera de Logroño.
- La estación de mercancías de Zaragoza-Arrabal.

Con motivo de la implantación de la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa es preciso realizar una remodelación total de los accesos ferroviarios a la Capital cuyo esquema se ha expuesto al tratar del sistema de comunicaciones. En relación con El Portillo la situación se resume a continuación.

#### **Actuaciones precedentes.**

Desde un principio la DGA, el Ayuntamiento y la Renfe plantearon de común acuerdo que la estación de AV se situase en El Portillo con carácter intermodal. Por dichas instituciones se estableció en 1993 un Convenio que culminó en la redacción de un anteproyecto de Centro de Transporte de Viajeros (CTV) en El Portillo, de carácter intermodal, destinado a trenes de ancho internacional y convencional, autobuses y transportes urbanos.

Posteriormente, a partir de 1995 y en desarrollo de dicho anteproyecto, el Gobierno de Aragón redactó un proyecto básico y de construcción para la parte destinada a estación de autobuses, para su ejecución anticipada dentro del complejo intermodal.

En todas las actuaciones citadas, quedaba pendiente de establecer la incidencia del acceso de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa sobre las instalaciones del complejo Delicias-Almozara-CIM.

A efectos de dicho acceso el Ministerio de Fomento redactó el Estudio Informativo de la Ronda Norte de ancho convencional, ya expuesto al tratar de los accesos ferroviarios. Asimismo el Ministerio de Fomento ha redactado y sometido a información pública (1997) el Estudio Informativo del acceso a Zaragoza de la Línea de Alta Velocidad, en el que se acepta la entrada de la línea por el Sur del Aeropuerto; el trazado objeto del Estudio finaliza a la altura del Portazgo de San Lamberto, y el proyecto correspondiente se encuentra en redacción.

Las previsiones que anteceden implican que las instalaciones de Las Delicias y La Almozara quedan afectadas por la llegada de la Línea de Alta Velocidad.

El Avance inicialmente recogió las soluciones aceptadas por la Administración concernientes al CTV y al acceso de la LAV. Asimismo la actuación en los terrenos en la avenida de Navarra se planteó para los suelos cuya desafección se estimaba como posible a corto o medio plazo.

#### **Nuevas propuestas y estado actual de la cuestión.**

Las sugerencias recibidas, ampliamente difundidas, se orientan en dos sentidos: la eliminación de todas las instalaciones del complejo Delicias-Almozara en el horizonte del Plan General y el soterramiento de las vías de acceso a El Portillo, y de la propia estación, con dos variantes de solución.

Como consecuencia están en curso las siguientes líneas de actuación:

Iniciar con la Administración gestiones tendentes a establecer un plan de actuaciones a corto, medio y largo plazo para dejar libres de uso ferroviario los terrenos del complejo Delicias-Almozara en la avenida de Navarra.

Contratar con un consultor especializado estudios sobre la forma y opciones para resolver el soterramiento de las vías, estudio que se encuentra actualmente en elaboración.

Simultáneamente con la contratación del estudio citado, la Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de Renfe ha licitado (marzo 1998) la contratación de otro estudio para la remodelación del complejo ferroviario Zaragoza-El Portillo-Delicias-La Almozara-CIM.

El citado estudio es consecuencia lógica de la afección de las vías de ancho internacional a las instalaciones actuales, por lo que se hace necesario cualquiera que sea la situación de la

rasante de la estación. El estudio iniciado por el Ayuntamiento y el Gobierno de Aragón se refiere específicamente a las soluciones aplicables al soterramiento, parcial o total.

Las decisiones sobre la solución que finalmente se adopte habrán de considerar el resultado de ambos.

El horizonte temporal del estudio llega hasta la puesta en servicio de la línea Madrid-Barcelona incluido el by-pass sur del AVE, por lo que el traslado a plazo más largo de las instalaciones de la avenida de Navarra quedaría en principio fuera de dicho horizonte, al menos en lo que se refiere a la totalidad de las mismas.

#### **Criterios de actuación.**

El Avance ya atribuye la mayor importancia al potencial de transformación de la ciudad de la estación de El Portillo y a la urbanización de los suelos ferroviarios con motivo de los nuevos accesos a la misma. No obstante, es positivo aceptar como horizonte final la transformación completa del suelo ferroviario de la Avda. de Navarra con traslado de la totalidad de las instalaciones actuales.

La actuación en estos suelos habría de someterse a un Convenio con la Administración del Estado, en que se establezca el marco necesario para el traslado por fases de la estación clasificadora y los talleres y la ordenación subsiguiente de los suelos que se liberen.

En una primera fase asociada a la llegada de la LAV, el objeto debe ser optimizar el cubrimiento longitudinal de las vías y la continuidad transversal entre Delicias y La Almozara, en condiciones necesariamente compatibles con la funcionalidad del servicio ferroviario; el mantenimiento del edificio de la estación del ferrocarril central de Aragón y la inclusión de usos de centralidad asociados a usos culturales, terciarios y de vivienda.

Se ratifica el criterio ya propuesto en el Avance de transformar el acceso de la autopista A-68 en una avenida urbana con el consiguiente rediseño de sus elementos y márgenes y cruces peatonales a nivel.

Las fincas particulares incluidas en la reordenación de los terrenos ferroviarios deben quedar a resultas de la ordenación que se establezca para el conjunto.

La Estación intermodal debe optimizar la relación con los tejidos circundantes a través de los actuales suelos ferroviarios, y facilitar la relación con la calle Conde Aranda y el barrio de San Pablo; a este fin la operación debe englobar, como ya propone el Avance el entorno del edificio Pignatelli y el cuartel de la Policía Nacional a través de actuaciones convenidas con las Administraciones respectivas, sin prejuzgar el contenido de dichas remodelaciones.

Tanto en El Portillo como en la Avenida de Navarra, la solución final de diseño queda abierta a las alternativas posibles de cubrimiento con estructura o diversos grados de soterramiento de las vías respecto a la rasante de las calles, en función de los resultados del estudio de alternativas encargado por el Ayuntamiento y el Gobierno de Aragón, y de las negociaciones para establecer un convenio de construcción de la Estación intermodal.

El papel de El Portillo debe reforzarse con la aportación de elementos de centralidad que pongan en relación las polaridades ya existentes en el Centro, las Delicias y el Actur. Estas funciones deben repartirse entre la estación y su entorno urbano y los suelos de la Avenida de Navarra como eslabón de conexión de los polos de actividad de Actur y Delicias. La plataforma de la estación intermodal debe incluir usos asociados que potencien su relación con la trama.

## LA ORDENACIÓN DE LA RIBERA DEL EBRO.

Las sugerencias, muy repetidas en torno a esta materia se centran en tres cuestiones: que el instrumento de ordenación sea un Plan Especial, contenido insuficiente del Avance al respecto, y propuestas genéricas en torno al concepto central como corredor verde, etc.

### La figura del Plan Especial.

De los argumentos utilizados se deduce que la figura de un Plan Director de Actuaciones, que no corresponde a los instrumentos de planeamiento de la Ley del Suelo, no se considera un compromiso suficiente de la Administración con los ciudadanos, sino que se asocia con un documento de intenciones sin concreción ni detalle, mientras que un Plan Especial se asocia con un compromiso de obligado cumplimiento, detallado, con un programa temporal y costes valorados, etc.

La utilización de un Plan Director de Actuaciones se basa en la gran amplitud de contenidos que implica la actuación sobre el río; la necesidad de abordar cuestiones muy diversas concernientes al medio natural, cuestiones hidrológicas, temas sectoriales, renovación urbanística, etc. Dentro de las actuaciones puramente urbanísticas, las áreas son muy heterogéneas, e incluyen zonas ya urbanizadas con propiedades de la Administración en las que habría que actuar mediante convenio, suelos vacantes de propiedad privada y áreas industriales a renovar.

La actuación sobre el río supone un proyecto complejo que incluirá acciones a corto, medio y largo plazo, actuaciones convenientes de diversos tipos y fuertes inversiones. Todo ello es incompatible con una programación "clásica" como la que contiene la Ley vigente, a través de una programación con calendario, valoraciones, etc. Por la misma razón la actuación no se presta a un "macro-proyecto" que fije de antemano la imagen final, sino que lo esencial es mantener una continuidad de inversiones y una unidad de criterio y de propósitos.

El Plan Director se concibe como un documento marco en el que se articulan actuaciones y medidas de varios tipos en los tramos exteriores del río, para la ordenación de los tejidos de margen y para la actuación sobre las márgenes y las vías, que pueden incluir un anteproyecto de conjunto para la actuación en el tramo urbano con suficiente grado de detalle.

La figura legal de los Planes Especiales es muy amplia, y técnicamente no habría inconveniente en agrupar todas las previsiones sobre el río bajo esta figura; sin embargo, o bien el Plan Especial asume un contenido de documento marco -parecido al del Plan Director- para su desarrollo con otros instrumentos parciales, algunas determinaciones indicativas, etc., o bien, si sus determinaciones tienen carácter vinculante y no están sujetas a posteriores desarrollos, obligaría a continuas modificaciones del mismo.

### Contenido del Avance.

El Departamento de Medio Ambiente y Equipamientos planteó en septiembre de 1997 un documento de "Notas para la redacción de un Plan Director de Actuaciones en el Ebro y su entorno" que se ha utilizado para un proceso de participación ciudadana y que ha servido de punto de partida para un grupo de trabajo de distintos servicios municipales. Se aporta al Avance una síntesis de los criterios y propuestas resultantes de dicho trabajo.

## TRANSFORMACIÓN DE USOS INDUSTRIALES.

Según reflejan las sugerencias presentadas, la transformación que se solicita de actuales parcelas de calificación industrial se orienta en dos sentidos, la compatibilidad del uso industrial con el comercial, y la transformación del uso a residencial.

Sobre la ampliación de la gama de usos en las zonas industriales, ya se ha tratado el enfoque propuesto para los nuevos suelos productivos. En las zonas industriales existentes el Avance ya contempla esa misma opción, especialmente en los corredores de las carreteras de Madrid y Logroño, asociados a su transformación a vías de carácter urbano; la regulación posterior del Plan considerará la conveniencia o no de mantener para nuevos usos las edificaciones industriales existentes.

La transformación de usos industriales en residenciales se sitúa principalmente en la avenida de Cataluña, coincidiendo con la propuesta del Avance, aunque hay algunas industrias que solicitan mantener el uso industrial.

En consecuencia, la renovación de usos industriales como forma de transformación interna de la ciudad se traduce en la renovación de la avenida de Cataluña, en la que los criterios del Avance se ratifican en cuanto a su recuperación como avenida urbana, extendiendo a la totalidad de ella el carácter de acceso histórico al Centro desde la ribera norte que tuvo en su primer tramo. Para ello el Plan dispondrá operaciones de transformación de uso mediante Planes de Reforma Interior en los bordes.

No se ha planteado entre las sugerencias cambios de uso de áreas industriales de tamaño significativo sobre las que puedan impulsarse otras operaciones de transformación. La evolución de estas industrias no es en general previsible, por lo que los eventuales cambios de uso que se propongan en situaciones significativas habrían de abordarse mediante Convenios.

### Transformación de uso de equipamientos privados.

El Avance ya considera la sustitución del uso deportivo privado, desaparecido hace tiempo en la ciudad deportiva del Arenas. Las peticiones más significativas en cuanto a sustituir la calificación para equipamiento privado que contiene el Plan vigente se refieren a dos centros escolares, y están relacionadas con el reajuste de oferta de plazas ante los cambios demográficos que suponen un descenso de la población en edad de enseñanza primaria.

Los casos presentados aunque individualmente representan superficies amplias, no ofrecen base para articular transformaciones urbanas significativas, por lo que su tratamiento en la ordenación debe hacerse de forma individualizada.

## SUELOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

El Avance establece que la actuación en los terrenos de la Administración pública esta orientada a:

- Dinamizar los barrios de emplazamiento con nuevas viviendas.
- Crear espacios representativos y bien urbanizados con los que puedan identificarse el barrio: paseos, plazas, etc.
- Aplicar políticas de suelos y vivienda desde el sector público y facilitar la ejecución de los programas de VPO.
- Autofinanciar dentro de ciertos límites la transformación urbanística.

Asimismo se hace constar que las propuestas tienen carácter orientativo en cuanto a sus posibilidades de contribuir a los fines de transformación y recualificación urbana, y que están supeditadas a los convenios que se establezcan con las Administraciones titulares.

No obstante, algunos colectivos atribuyen una finalidad abiertamente especulativa a las propuestas, entendiendo como tal la venta de suelos públicos en el mercado. Unas peticiones se refieren a destinar estos suelos exclusivamente a equipamientos. En ello coinciden colectivos vecinales y promotores inmobiliarios. La opinión más frecuente es que se destinen a VPO.

Tomando en conjunto las alegaciones de colectivos y de barrios concretos, se cuestionan todas y cada una de las actuaciones: Parque residencial Goya, Ciudad escolar Pignatelli, restos del antiguo Siquiátrico, camping de Valdefierro, Centro Buen Pastor, Parque de maquinaria de la avenida de Cataluña, etc.

Paralelamente a estas peticiones, incluso por los mismos colectivos se demanda la utilización de un patrimonio municipal del suelo y una política activa de vivienda. La propuesta del Avance consiste precisamente en dedicar a este fin suelos de uso dotacional que puedan estar infrautilizados o vacantes, por la vía de Convenio y orientados hacia la VPO, que es un tramo no atendido por la promoción privada. Estos criterios habrían de mantenerse en el Avance si se pretende hacer una política de vivienda a corto plazo, ya que de lo contrario habría que adquirir previamente suelo edificable.

La propuesta del Avance se refiere específicamente a la utilización de suelos de la Administración con fines urbanísticos de fomento y dinamización, recualificación urbana, etc, a través de su urbanización, promoción de VPO o enajenación de suelos con destino a este tipo de viviendas, y no a la totalidad de las propiedades de la Administración.

#### **BORDES URBANOS E INTERSTICIOS EN LOS CORREDORES DE ACCESO.**

En los bordes del entramado urbano, y especialmente en los corredores de las carreteras de acceso, junto a las vías de comunicación u otros límites físicos del mismo, quedan suelos vacantes, infrautilizados o sin ordenar. El Avance plantea calificaciones que permitan, con operaciones generalmente de pequeña escala e iniciativa privada, completar un borde urbano ordenado.

El borde de la ciudad no siempre es claramente identificable; fuera de los límites teóricos, que encierran suelo urbano o urbanizable de planes anteriores, hay construcciones y ocupaciones de suelo. Respecto de las situaciones de hecho, conviene establecer que los suelos que no han sido nunca urbanos o urbanizables en planes anteriores no deben clasificarse como tales por el mero hecho de estar ocupados por naves o edificaciones cuya presencia no se corresponde con la situación jurídica del suelo. El criterio principal para calificar suelos anteriormente rústicos en esas circunstancias es su contribución a ordenar o re-cualificar los tejidos en los que se integren, y no necesariamente la situación de hecho.

Tampoco es coherente la situación inversa, huecos o restos de suelo no urbanizable dentro de las vías principales u otros elementos que delimitan los corredores, que no tienen razón de ser fragmentados y separados del resto del suelo agrícola.

El proceso de construcción del espacio industrial en Zaragoza abunda en "actuaciones aisladas" y construcciones sobre parcelas agrícolas sin previo proceso de ordenación ni apenas de urbanización. Por esta razón las zonas industriales han producido abundantes espacios residuales en su perímetro. Las primitivas áreas industriales evolucionan actualmente hacia otro tipo de usos afines, y sólo en casos concretos cabe plantear una remodelación de conjunto. En consecuencia, es preciso "rellenar" los bordes en coexistencia con las zonas industriales contiguas en distinto grado de evolución.

Al estar estos suelos situados precisamente en los bordes, en general es posible facilitar su accesibilidad desde viales principales existentes o en proyecto para contribuir a la recualificación de las áreas contiguas, destinando el suelo a una combinación de usos productivos compatibles. Varias sugerencias solicitan calificaciones residenciales en suelos en esta situación, pero situar viviendas en los bordes que pueden servir de fachada a los polígonos industriales puede ser negativo para unos y otras.

Estas situaciones de borde no deben confundirse con las de remodelación más profunda, como es el caso de la Avda. De Cataluña, que se trata más adelante.

Las zonas verdes, que contribuyen a trabar los nuevos suelos con los existentes y a conectarlos a la malla general de dotaciones, se plantean como criterio general asociadas a la gestión de esos nuevos suelos y a cargo de ellos, a fin de evitar su expropiación.

Como traducción concreta de estas directrices se plantean los casos siguientes:

Carretera de Logroño:

Los suelos entre la franja industrial y la vía férrea deben quedar a expensas de la solución previsible para desplazar las instalaciones del CIM y las de Avda. de Navarra.

Los espacios vacantes en el corredor industrial con calificación actual para este uso no son aceptables para su recalificación como vivienda, aunque sí deben ampliarse las opciones de usos compatibles y asociados a otros usos productivos del sector de servicios, con coeficientes de equivalencia entre ellos.

Suelos entre la zona industrial del Camino de los Molinos y el enlace ferroviario: mantener el destino a usos productivos.

Franja entre la carretera de Castellón y el Ebro.

El río es el límite natural del corredor urbano de la carretera por el Nordeste hasta las proximidades de la Cartuja. Entre la huerta -situada en un nivel inferior próximo al del Ebro- y la carretera queda una franja de terreno correspondiente al borde de la terraza superior, que tiene tendencia a la inestabilidad y que en los sucesivos Planes de la ciudad ha permanecido invariablemente como rústico, con la afección de la zona de protección de la carretera. Las construcciones existentes -salvo un caso de instalación de interés social- están en general fuera de ordenación, son antiguas o de origen irregular.

Esta situación habría de mantenerse hasta la extinción de los edificios manteniendo el contacto de la carretera con el corredor fluvial sin construcciones intermedias.

Suelos situados entre el polígono industrial Marqués de Arlanza, el Canal y la Carretera de Castellón.

Cabe considerar su incorporación al suelo urbanizable de uso productivo para evitar una "isla" de suelo agrícola y facilitar con su urbanización una mejora de los accesos y servicios del polígono existente.

#### **LOS BORDES DE LA RONDA DE LA HISPANIDAD.**

La localización de los suelos objeto de sugerencias refleja un "rosario" a lo largo de la Ronda que evidencia una toma de posiciones por propietarios e inmobiliarios y hace prever profundas transformaciones. La situación de los suelos corresponde en general a casos de "bordes urbanos" sin resolver a los que la nueva vía da especial relevancia.

La Orla Este, atravesada por la Ronda es también un caso de remate de los bordes urbanos, pero por su dimensión global se ha tratado anteriormente como una de las áreas de extensión de la aglomeración central.

El criterio adoptado en el Avance ha sido mantener las distancias en lo posible entre la Ronda y las áreas de vivienda y no introducir nuevos usos residenciales en las proximidades de la vía, en coherencia con otros tramos del trazado.

Las nuevas calificaciones de los intersticios que están sin resolver entre el cinturón y los tejidos habrían de servir para reforzar con usos de servicios o centralidad las "puertas" de conexión de la Ronda con los barrios y para obtener a cargo de los suelos vacantes los espacios libres de acompañamiento del cinturón. Consecuentemente con estas razones:

- El cambio de uso de industria a vivienda se reserva para áreas concretas de transformación como la Avda. de Cataluña, en que se quiere recuperar el carácter de avenida urbana que históricamente tuvo en los tramos inmediatos al Centro Histórico.
- No conviene introducir usos residenciales en otros suelos de bordes desconectados del actual tejido residencial y que en el Plan vigente no tienen este uso: Antiguas piscinas de Montemolín, suelos industriales vacantes en el tramo Avda. Cataluña -San Juan de la Peña, terrenos urbanizables de uso industrial entre la actual factoría de CAF, la Autopista de la Ronda Norte, la Ronda de la Hispanidad y el Gállego, etc.
- Se considera favorable una reordenación de los suelos inmediatos al acceso del cinturón a los barrios de Las Fuentes y la Jota y del Ferial de Atracciones (ver más adelante).

La aplicación de estos criterios generales se matiza a continuación para áreas concretas objeto de las sugerencias.

Áreas del pinar de Torrero.

Considerado como un área de borde más, las solicitudes se refieren a huecos sin plantar de propiedad privada. El criterio a adoptar sería el de mantener todo el área como parte del Sistema General de Espacios libres, compatible con una accesibilidad limitada de vehículos y con usos públicos y privados de recreo, ocio y deporte situados en la malla principal, en la que se integrarían los ya existentes, Parque de Atracciones, Velódromo, etc.

La ordenación habría de coordinarse con la intervención sobre la masa forestal y el equipamiento general, introducción de otras especies, etc., con una figura de Plan Especial.

Feria de atracciones.

El Avance refleja la hipótesis de traslado de su emplazamiento actual. Los feriantes han solicitado que se mantenga éste. El emplazamiento actual se ha consolidado por inversiones hechas y por haberse situado antes que las viviendas de las proximidades; su accesibilidad mejora con la Ronda de la Hispanidad, y puede incorporarse como factor de animación y centralidad a los demás equipamientos del entorno -CDM La Granja, Pabellón Príncipe Felipe, Utrillas, etc.- e incorporar otros usos como espacio abierto y equipado además de la feria.

El mantenimiento del Ferial conlleva que los usos de los suelos en torno no sean de uso residencial, sino de servicios y productivo, lo que concuerda con mantener la vía férrea a la estación de Miraflores que los encierra y con la pieza contigua -campus de Veterinaria, TUZSA, etc. al lado opuesto de Miguel Servet.

Bordes del sector 52 B entre el barrio de la Jota y la Ronda de la Hispanidad.

En este caso se trata de una franja de suelos incluidos en el Plan parcial del sector 52B en que la ejecución del mismo por los sistemas de cooperación o compensación no se ha llevado a cabo por contener las respectivas unidades de ejecución gran cantidad de viviendas ya construidas y habitadas anteriores al Plan Parcial.

Se trata de solucionar esta situación que excede de un mero relleno de intersticios de suelo para completar la ordenación de todo un sector de suelo urbanizable preexistente; por un acuerdo de la Comisión de Gobierno de Diciembre de 1997 se remite dicha cuestión al nuevo Plan General, por lo que el medio más efectivo es incorporar esta franja de suelo que resuelve la colindancia entre el sector y la Ronda de la Hispanidad en un nuevo sector independiente.

Planeamiento de desarrollo en curso según el Plan vigente.

En algunos casos, las sugerencias se refieren a áreas con planeamiento de desarrollo en curso, Plan Parcial o PERIs, para solicitar que el Plan modifique las condiciones de desarrollo a otras que sean más favorables a los interesados. Los planes citados y su tramitación se rigen por la regulación vigente, y la previsión de cambios desde el Avance requeriría alcanzar previamente convenios con los propietarios para su incorporación al Plan.

#### LA CIUDAD CONSOLIDADA Y EL CENTRO HISTÓRICO.

Buena parte de las sugerencias presentadas se refieren a la ciudad existente y ya consolidada. De ellas la mayoría se refieren a fincas concretas para solicitar mayor edificabilidad o densidad, eliminar afecciones por alineaciones, zonas verdes o usos dotacionales, excluirlas del ámbito de áreas de reforma interior o de gestión con otras fincas, etc. En algunos casos se trata de afecciones previstas por el planeamiento vigente por alineaciones o calificaciones como verde o equipamiento que están pendientes de ejecución; en otros reflejan conflictos derivados de aspectos concretos de las normas reguladoras vigentes.

Todo ello apunta a la necesidad de "terminar" o rematar los tejidos de la ciudad consolidada en puntos o áreas concretas aún sin resolver; las sugerencias presentadas facilitan la identificación de estos puntos, que deberán solucionarse en la fase de proyecto del Plan.

Las aportaciones de alcance general se consideran seguidamente divididas en tres apartados: el Centro Histórico, las actuaciones sectoriales y los barrios exteriores.

#### EL CENTRO HISTÓRICO.

Las alegaciones de particulares referidas al Centro Histórico, muy pocas, se refieren a cuestiones puntuales como las citadas en el apartado anterior. La mayoría de las sugerencias que hacen referencia al Centro Histórico se orientan al mismo globalmente considerado y hacen referencia a las siguientes cuestiones:

- La consideración de las relaciones globales del Centro con la Ciudad. Estas relaciones se refieren principalmente a la función residencial, las actividades del sector terciario, y específicamente el comercio, y la función cultural.
- La necesidad de utilizar instrumentos específicos de gestión pública o mixta, encomendada a órganos también específicos, y de fomentar la iniciativa privada para ampliar su campo de actuación en condiciones económicamente viables.

Consecuentemente las sugerencias se orientan a potenciar la función residencial y a frenar la invasión de usos del sector terciario de oficinas y servicios; a la dinamización a través del comercio tradicional y el funcionamiento conjunto como centro comercial abierto, y a la dinamización con equipamientos culturales de carácter general.

Los principios citados son los mismos que inspiran el Plan Integral y el contenido del Avance. No obstante, siendo el Plan Integral un Plan-Programa que incluye medidas en distintos sectores, urbanísticas y sociales es conveniente establecer el marco urbanístico propio del Plan General en el que se inserta el Plan Integral, que se ha anticipado en su formulación y aprobación.

El Plan General asume, como ya consta en el Avance, los criterios generales respecto a las funciones residenciales, terciarias y culturales del Centro.

El Plan debe garantizar asimismo la coherencia de las propuestas del Plan Integral con las del resto de la Ciudad. A estos efectos el Avance recoge:

- Las actuaciones estratégicas que conectan el Centro Histórico con el resto de la Ciudad a través de nuevas áreas de centralidad: la ribera urbana del Ebro y la actuación en El Portillo.

- Los principios relativos a la organización del transporte: prioridad o especialización en el uso del espacio vial, acceso en el transporte colectivo, restricción de tráfico de paso, peatonalización blanda.

El Avance ya propone para el Plan una normativa de usos que controle el terciario de oficinas, orientándolo a zonas o ejes muy representativos en las que no supone deterioro o competencia con la función residencial, y como soporte para edificios de interés arquitectónico.

El Plan General incorporará las actuaciones urbanísticas de reforma interior, áreas de rehabilitación integrada y otros instrumentos del Plan Integral. Por otra parte los planes de rehabilitación, en combinación con operaciones o con planes de acción social, los planes de inversión en servicios, etc., son planes sectoriales cuya programación debe quedar abierta a nuevas actuaciones con independencia del Plan General.

El Plan Integral y el Avance plantean la dinamización comercial del Centro impulsando su función como centro comercial abierto. Las sugerencias presentadas por la Cámara de Comercio y los profesionales del sector inciden en ampliar el enfoque de la dinamización comercial al conjunto de la Ciudad, según se expone más adelante. Esta dinamización puede emprenderse mediante un plan sectorial, a cuyo fin existe ya un Convenio de colaboración con la Cámara de Comercio propuesto a la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento en marzo del presente año. Sería necesario impulsar el papel del Centro en la Ciudad y su dinamización a través de equipamientos de escala urbana, especialmente de carácter cultural.

La recuperación de edificios históricos, y la rehabilitación o nueva construcción de otros para fines culturales y administrativos en el último lustro suponen una larga nómina; los proyectos en curso o apuntados (refectorio de Santo Domingo, museo del Fuego, polideportivo en Agustina de Aragón, nueva Audiencia, Maristas, museo del Rosario, Teatro Romano, San Agustín, museo de Tapices...) suponen la continuidad de la línea iniciada. No obstante, aún quedan contenedores y espacios vacantes, y hay una evolución constante en la utilización de los edificios que supondrá a plazo más o menos corto nuevas oportunidades para las funciones de escala urbana del Centro.

Es preciso coordinar con el Plan General una planificación a corto, medio y largo plazo para una red de equipamientos de carácter administrativo y cultural que abarque el Centro Histórico y la ribera urbana del Ebro que ponga en valor los puntos nodales de actividad y valore las distintas oportunidades de suelos y edificios que puedan presentarse, aunque manteniendo suficiente flexibilidad para asignar usos y funciones que no pueden establecerse de antemano.

#### LA ORDENACIÓN DEL COMERCIO.

Ya se ha hecho referencia a las aportaciones de la Cámara y los empresarios a este respecto. En las sugerencias procedentes del sector se advierte como problema de fondo el antagonismo entre el comercio tradicional de calle y otras fórmulas, especialmente las grandes superficies desde el punto de vista de la ordenación urbana, la actividad comercial interesa como elemento dinamizador de ciertas áreas o sectores de la ciudad ya consolidada. El comercio es un ingrediente básico del modelo de ciudad compleja, multi-funcional, mediterránea, asociado a un uso intenso de la calle y el espacio público por los ciudadanos como lugar de ocio y relación.

Sin embargo, ello implica un cierto conflicto entre empresas comerciales de características muy distintas, y en suma un punto de equilibrio entre la regulación urbanística y la libertad de iniciativa privada.

Como resultado de las propuestas recibidas, el Plan General podría abordar los siguientes aspectos estructurales, a escala urbana:

- Disuadir la aparición de nuevas polaridades comerciales en el exterior de la Ciudad, y por tanto mantener los polos de actividad comercial existentes: el Centro tradicional, que se expande hacia el Ensanche, el polo de Delicias-Avenida de Navarra y el eje del Actur. La

regulación de las grandes superficies comerciales es competencia de la DGA, ejercida a través del Plan de Equipamientos Comerciales de Aragón.

- Facilitar, a través de las operaciones urbanísticas la interconexión de estos polos de actividad entre sí. Las operaciones con las que puede incidirse en esta estrategia son la remodelación del Portillo y la avenida de Navarra, la "Ronda del Rabal" y la ordenación de la ribera del Ebro con la mejora de todo tipo de comunicaciones, nuevos polos de actividad terciaria complementarios, etc.

- Establecer normas urbanísticas reguladoras del uso comercial adecuadas al grado de diversidad y especialización del mismo, utilizando las recomendaciones existentes (Ministerio de Comercio) y asesoramiento especializado.

A escala de distritos urbanos concretos el Plan puede complementarse con planes sectoriales para recuperar la función comercial en zonas de declive o para impulsar el desarrollo de polos comerciales de barrio con medidas de "urbanismo comercial".

Por otra parte, es evidente que las variables urbanísticas son solamente un aspecto de la cuestión. El Plan asume para la ciudad existente el mantenimiento de sus características de ciudad compacta con gran variedad de uso de los edificios y animación en las calles y plazas, pero ello no garantiza el éxito del comercio tradicional; la diversidad y complementariedad de los usos comerciales no puede conseguirse a base de ordenanzas o -por ejemplo- la regulación del tamaño en el que un propietario divide y vende los locales, y que condiciona fuertemente los usos comerciales futuros. Las plantas bajas no podrán destinarse a locales de forma general, y en los nuevos barrios residenciales con viviendas de media y baja densidad las formas tradicionales de comercio no son en general posibles; la opinión sobre los efectos favorables o desfavorables de la peatonalización sobre el comercio no es unánime, etc.

#### EL TRANSPORTE.

Las sugerencias en esta materia no se refieren solo a la Ciudad consolidada, pero su evidente importancia en la misma sugieren exponerlas en este capítulo. Los contenidos se refieren principalmente a nuevos modos de transporte colectivo, redes de carril-bici y peatonales y, en menor grado aparcamientos de disuasión.

#### Nuevos modos de transporte.

Las sugerencias sobre la previsión de transportes por tranvía o metro ligero proceden en gran parte colectivos. La necesidad de afrontar cambios tecnológicos en el sistema de transporte público aparece en el Avance y debe asumirse por tres tipos de razones: la tendencia a superar la capacidad del sistema de autobuses articulados en algunas líneas; la necesidad de mejorar las emisiones a la atmósfera; y la función de organizar y articular nuevos territorios de la periferia con la Ciudad.

A estos efectos conviene distinguir la posible introducción de tranvías urbanos en líneas interiores de la "aglomeración central" que registran gran demanda y con las que pueden cumplirse los dos primeros fines antedichos, mayor capacidad, calidad y limpieza; y, por separado la implantación de líneas cuyo fin principal es servir de eje estructural de nuevos territorios, en los que la gran demanda está todavía latente, y la inversión se orienta a la función estructurante y organizadora. Este sería el caso de líneas radiales entre el Centro, la Feria de Muestras y la zona de Actividades Logísticas del Aeropuerto -con estudios de trazado en curso- o de las carreteras de Logroño y Huesca, como líneas independientes que intercambien con las líneas de transporte de la "ciudad central" sin perjuicio de que, en el momento que la demanda lo requiera puedan convertirse en líneas diametrales continuas.

A estos efectos debe ratificarse la propuesta del Avance en progresar en estudios de trazado y reservas de suelo para futuras líneas exteriores de Metro ligero, y remitir las posibilidades de implantación de líneas internas a un Plan global de transporte.

La utilización de la red ferroviaria para un transporte urbano del tipo de un metro ligero, que también se propone en algunas sugerencias para conectar áreas urbanas e industriales exteriores situadas en su entorno presenta problemas derivados de compartir la explotación con la Renfe, y de compatibilizar los sistemas propios del metro ligero de señalización, seguridad, control, etc e incluso de ancho de vía con los utilizados por Renfe.

#### **Redes de carriles-bici y peatonales.**

Las aportaciones incluyen propuestas concretas de itinerarios y soluciones-tipo para su aplicación. El Avance asume un modelo de ciudad que favorezca los desplazamientos peatonales, y un sistema lineal de espacios libres interconectados que permite que los recorridos urbanos de ciclistas se prolonguen en espacios naturales. La organización de redes concretas de itinerarios peatonales debe establecerse en un Plan de Transporte, junto con las redes de transporte colectivo, los estacionamientos de disuasión y los puntos de transferencia o intercambio de unos modos a otros, haciendo los cambios que resulten necesarios en el Plan.

#### **LOS BARRIOS EXTERIORES.**

##### **Barrios de Oliver y Valdefierro.**

Estos barrios ocupan una posición intermedia entre los barrios exteriores y la ciudad consolidada. Como sucede en barrios más alejados, se encuentran "rodeados" por suelo urbanizable y su comunicación con la "aglomeración central" depende casi exclusivamente de un único acceso; pero tienen problemas específicos y un tamaño y población muy superior. Las áreas residenciales nuevas que se establezcan en su perímetro pueden dinamizar y revalorizar el barrio a condición de lograr un buen nivel de re-cualificación interna del tejido existente; este es el fondo sobre el que se sitúan las demandas vecinales.

Las propuestas urbanísticas del Plan Integral del barrio de Oliver -ya presentado- se elaboraron conjuntamente con el Avance y se corresponden con las propuestas de éste para el barrio actual. Las sugerencias se refieren principalmente a las mismas cuestiones urbanísticas del Plan Integral: condiciones de accesos, operaciones de reforma interior y vivienda, etc.

Encontrándose el Plan Integral presentado para su examen y aprobación por la Corporación, las respuestas a las sugerencias vecinales y las modificaciones que procedan habrían de concretarse a través del debate del Plan Integral.

Las aportaciones, especialmente vecinales, en el barrio de Valdefierro se refieren a cuestiones de ordenación interna del barrio, especialmente en los bordes del mismo: suelos colindantes con la carretera de Madrid y con el Canal Imperial, además de los accesos.

El Avance plantea una reordenación de los accesos desde la carretera de Madrid a través de un Plan de Reforma Interior que incluye cambios de calificación de suelos industriales. El concepto de esta operación debe mantenerse, resolviendo la ordenación del conjunto de los suelos próximos a la carretera de Madrid, y no sólo la recalificación industrial (Fundiciones Montañés).

Asimismo debe mantenerse la propuesta del Avance de un paseo de margen del Canal, arbolado y equipado, al Sur del barrio, que coincide con las demandas vecinales; si bien se estima que el camping debe trasladarse de su emplazamiento actual al corredor verde del Canal, con acceso directo desde la carretera de Madrid, de forma que la actividad no se aleje del barrio. El camping actual se destinará a parque, equipamiento y vivienda a través de un Plan de Reforma Interior, en el que la edificación dé remate al tejido actual del barrio, entendiendo que la ordenación figurada gráficamente en los esquemas del Avance es meramente orientativa.

Respecto a otros suelos de la Administración en el barrio (Buen Pastor, Ciudad Pignatelli) la propuesta del Avance de incorporar viviendas no compromete ni resta posibilidades a su

utilización como equipamientos, y favorece el desarrollo del barrio en puntos clave de conexión con las vías de su perímetro; por lo que interesa mantener abierta la posibilidad de actuar mediante convenios en dichos terrenos.

La Vía-Parque del Canal se ha tratado en otro apartado; se reitera la necesidad de mantener esta vía urbana con diversidad de accesos, entre ellos la conexión de las áreas dotacionales de Montecanal con el centro de FP Santo Ángel y el área dotacional (enseñanza y deportes) al Sur del barrio, proporcionando un nuevo acceso desde Gómez Laguna y la Vía-Parque complementario del proyecto existente por el borde Este, en prolongación de la avenida de Gómez Laguna.

Las cuestiones relativas a la ordenación interna de estos barrios, como en el resto de ellos, se remiten a la fase de proyectos del Plan.

#### **Cuestiones generales comunes a los barrios exteriores.**

En las sugerencias y peticiones de los barrios hay algunas cuestiones que reaparecen en varias de ellas, por lo que se tratan a continuación con alcance general:

Parcelaciones irregulares: los casos concretos que aparecen en las sugerencias de los barrios se remiten al tratamiento general de esta cuestión.

Núcleos y otras formas de viviendas en el suelo agrícola: agrupaciones, viviendas diseminadas, edificaciones en línea en los bordes de las carreteras, etc: son comunes a varios barrios estas formas de agrupación en las que suelen mezclarse las viviendas tradicionales y otras recientes, regulares o no.

El Avance contiene criterios para el tratamiento de estas formas, por lo que debe ratificarse que el Plan establecerá regímenes apropiados a cada uno de estos casos, sin que eso lleve cambio de clasificación del suelo, y menos extender la posibilidad de edificar a toda la finca rústica matriz a la que pertenecen las viviendas.

Protección de espacios naturales característicos: balsas, etc. Se remite a lo expuesto con carácter general sobre la protección del medio natural en el capítulo de suelo no urbanizable.

Situaciones de planeamiento derivadas del Plan vigente: problemas derivados de la calificación de las fincas, límites puntuales del suelo urbano, problemas de planeamiento o gestión de áreas de reforma interior, etc. La solución, cuando sea aconsejable un cambio en las condiciones vigentes de la ordenación se remite a la fase de proyecto del Plan, e igualmente los aspectos de diseño interno, alineaciones, calles o plazas, etc.

Las sugerencias sobre temas generales, accesos ferroviarios y vías arteriales se remiten a lo expuesto monográficamente sobre dichas materias.

Asimismo las peticiones sobre nuevas clasificaciones de suelo en fincas diseminadas se consideran incluidas en el apartado general sobre clasificación de nuevos suelos.

Las propuestas se resumen a continuación.

#### **Alfocea.**

Adecuar la normativa de edificación a las características peculiares del núcleo a fin de mantener su carácter. Los problemas de estabilidad y construcción en ladera aconsejan no ampliar el núcleo histórico e incluso reducir zonas con riesgo de desprendimientos (calle de La Salitrería).

Es conveniente revisar la localización y los límites del suelo urbanizable en la parte al pié del barranco por razón de seguridad.

### **La Cartuja Baja.**

En cuanto a las vías de comunicación que afectan al barrio, ya se ha tratado lo concerniente a la carretera a Movera y Malpica y una nueva solución de acceso al polígono industrial Tudor y carretera de Torrecilla, que considere la posibilidad de prolongar la variante de la carretera de Castellón alejando la carretera de los sotos del Ebro.

En cuanto al suelo urbanizable, se estima aconsejable reducir el propuesto en el extremo Este del barrio, adecuándolo a la morfología del terreno y recorrido de la Cabañera, y sustituir el uso residencial entre la carretera y el ferrocarril por uso productivo.

### **Casetas.**

Adecuar el diseño del enlace Oeste de acceso desde la Variante.

Conforme a los criterios generales ya expuestos se pretende completar con usos urbanísticos el suelo interior a los corredores sin dejar enclaves, pero sin aceptar la clasificación de nuevos suelos fuera de la Variante ni de las vías férreas.

### **Garrapinillos.**

Las peticiones de este barrio difieren de la generalidad por la abundancia de parcelaciones irregulares próximas al núcleo, por lo que se muestra una tendencia a liberalizar el suelo urbanizable o a des-regular los usos respecto de la normativa actual. Las peticiones concretas se dirigen en tres sentidos: recoger parcelaciones irregulares como suelo urbanizable, ampliar el suelo urbanizable fuera del barrio en fincas o áreas aisladas, y ampliar el suelo urbanizable envolviendo el núcleo actual y las parcelaciones inmediatas.

Respecto de la clasificación de suelos ya ocupados por implantaciones periurbanas, se reitera lo expuesto al tratar de la huerta.

En cuanto a los cambios de clasificación junto al núcleo se estima que el suelo urbanizable debe seguir los criterios ya expuestos en el Avance: un desarrollo de barrio capaz de financiar la renovación de las infraestructuras necesarias con el objetivo principal de hacer de Garrapinillos un núcleo bien dotado de servicios e infraestructuras capaz de organizar el entorno residencial que se ha formado a su alrededor por la vía de los hechos consumados.

El nuevo suelo residencial debería evitar potenciar las parcelaciones infractoras; si el suelo urbanizable las envuelve e incorpora al crecimiento del barrio y urbaniza alrededor, consolida y discrimina positivamente estas situaciones.

La ampliación del suelo con la parcelación Conde de Fuentes se basa en una parcelación rústica de huertos familiares amparada con licencia en la que la actuación extralegal se centra en los edificios. Su incorporación al suelo urbano, aunque se asuman los costes de urbanización, supondría una discriminación patente con el desarrollo ordinario de suelos urbanizables en el resto del barrio y de la ciudad.

### **Juslibol.**

Además de los temas comunes y generales con otros barrios, las peticiones se centran en las cuevas y la ampliación del suelo urbanizable en la Casa de Ganaderos. La localización del barrio en ladera aconseja no ampliar el suelo urbanizable por encima del mismo ni de las cuevas.

En cuanto a éstas, la enajenación de las mismas a los actuales beneficiarios no es cuestión del Plan, pero guarda relación con el régimen de suelo y el régimen de propiedad.

Ha de reiterarse el criterio manifestado en el Avance de que las cuevas constituyen una forma de asentamiento tradicional que utiliza el subsuelo de las laderas y que supone inevitablemente accesos con trazados y pendientes en todo ajenos a las características de las calles urbanas, y lo mismo sucede con las dotaciones de servicios que actualmente reúnen características mínimas. A ello se une la condición geotécnica del terreno que requería precauciones especiales para evitar fugas de agua.

A estas peculiaridades se añade la aplicación del concepto legal de ordenación consolidada a esta situación. El criterio del Avance es un tratamiento análogo al de otros núcleos tradicionales recogiendo este particular estado de cosas y permitiendo la utilización, ampliación en ciertas condiciones, etc, manteniendo la clasificación del suelo.

En cuanto al régimen de propiedad hay elementos comunes como el suelo en los que no bastaría una mera parcelación con división en lotes, sino que sería preciso establecer comunidades con un régimen adecuado a esta forma de habitación distinta de la edificación tradicional.

### **Miralbueno.**

En el Plan se estudiará la reordenación del suelo industrial en el camino de Épila de forma que la malla viaria del barrio se sitúe en continuidad con la prevista en el Sector 56/3.

La calle que plantea el Avance para comunicar los dos lados de la Autopista Ronda Norte, utilizando suelos sin urbanizar se considera que debe mantenerse para evitar el efecto de barrera de la autopista y facilitar las relaciones entre los barrios a ambos lados, de forma que la comunicación no se base exclusivamente en la carretera de Logroño.

El Avance no suprime las conexiones de salida de la Autopista Ronda Norte hacia la carretera del Aeropuerto en ambos sentidos (una de ellas ya ejecutada). Se prevé además acceso al barrio desde la carretera del Aeropuerto conectada con el camino de Bárboles.

Respecto de las peticiones sobre el suelo de San Lamberto, y en cuanto a su destino a equipamientos, recordar que los Planes Parciales alrededor del acuartelamiento incluyen unos 113.000 m. de uso de equipamientos, a los que se sumarán los que resulten de nuevos suelos urbanizables. No obstante, la obtención de equipamientos en el cuartel de San Lamberto habría de hacerse mediante Convenio, ya que el proyecto en curso desarrolla el Plan actualmente vigente.

### **Montañana.**

Como se indica en los aspectos generales, el Plan considerará la diversidad de tipologías existentes en el entorno del barrio y sus peculiaridades, además del núcleo principal; no obstante, ha de recordarse que la implantación de vivienda dispersa en el medio rural precisa tener una adecuada cobertura en la legislación urbanística.

Respecto al sistema viario: se coordinará la traza de la variante de la carretera a Peñafior-San Mateo en relación con las afecciones a instalaciones de La Montañanesa. La conexión del barrio con el acceso norte del Cuarto Cinturón (entre la carretera de Huesca y la A-2) será objeto de una nueva propuesta con acceso al centro del barrio e independiente de La Montañanesa.

Respecto al suelo urbanizable, hay coincidencia de varias peticiones en reducir el suelo residencial al Norte del núcleo actual, en las proximidades de la fábrica, lo que evita riesgo de molestias, por lo que es aceptable regularizar y simplificar el perímetro del barrio respecto a la propuesta del Avance, sin ampliar hacia la acequia de Urdán y el resto de la huerta.

### **Monzalbarba.**

El camino de la Noguera se conceptúa como un camino rural de aproximación a la huerta y al río que no debería acondicionarse para sostener un tráfico rodado continuado ni para servir de acceso alternativo a la carretera de Logroño.

Se estima igualmente que debe mantenerse la conexión a nivel del acceso al barrio de la carretera de Logroño y el concepto de ésta como una vía urbana semaforizada con intersecciones y cruces a nivel, acompañando a una progresiva transformación de los usos en sus márgenes, una vez derivados los tráficos de paso hacia la A-68 conforme a los proyectos en curso.

Monzalbarba es un ejemplo de un barrio incluido en un corredor entre límites definidos por nuevas vías y el Regimiento de Pontoneros, en el que se plantea un relleno de los bordes con suelos urbanizables sin áreas rústicas enclavadas, si bien el desarrollo de estos suelos ha de hacerse como urbanizables y no como urbanos.

### **Movera.**

Prever un acceso directo al barrio y a la carretera Movera-Pastriz desde el Cuarto Cinturón según el trazado modificado que se plantea por la margen Norte del Ebro, y reconsiderar la localización de la carretera entre La Cartuja y Movera.

En función del nuevo acceso, establecer una nueva ordenación del suelo urbanizable para regularizar el barrio, y reforzar y ampliar un área con funciones de centro, obtener una variante urbana que derive tráfico de la travesía.

Considerar la transformación del camino entre la carretera de Pastriz y el Lugarico de Cerdán, con características propias de un camino de unión de núcleos habitados, pero no de carretera ni como eje de futuros desarrollos lineales de edificación.

### **Peñafior.**

Ante las alegaciones referidas al sector de Las Eras, ha de recordarse que el Plan General no tiene potestad para establecer el régimen fiscal aplicable a las fincas.

Respecto a las peticiones referidas a las zonas verdes grafiadas en el Avance, aclarar que estas habrán de concretarse en los Planes Parciales del suelo urbanizable y que se trata de afecciones que deben repercutir por igual entre todos los propietarios de esta clase de suelo.

Habría de mantenerse el criterio del Avance sobre no clasificar suelos en el entorno del barranco de San Cristóbal, independientemente de los proyectos que existen para su corrección. Este criterio restrictivo incluye la zona de salida del barranco hacia la carretera.

La carretera a Peñafior y San Mateo tiene en el Avance características de trazado que permiten hacer una reserva de suelo que permita su transformación en el futuro en una vía de alta capacidad.

### **San Gregorio.**

El Avance plantea la conexión del hospital Royo Villanova tanto por el Sur, hacia el camino de los Molinos y nueva vía entre éste y la carretera de Huesca, como por el Norte, por otra nueva vía entre la carretera de Huesca y el acceso norte al Cuarto Cinturón, como se pide en las sugerencias.

En cuanto a las posibilidades de ampliación del barrio con suelo urbanizable, San Gregorio es un ejemplo de un núcleo encerrado por nuevos sistemas viarios del corredor que se completa con suelo urbanizable para no dejar enclaves rústicos; las dotaciones verdes y de equipamiento se concretarán en los planes parciales y representan cargas conjuntas para todos los propietarios de este suelo.

La ampliación de Mercazaragoza debe mantenerse con el régimen de Sistema General de Equipamiento que tiene el suelo en su delimitación actual.

### **San Juan de Mozarrifar.**

En cuanto al suelo urbanizable para la expansión del barrio, es aplicable lo expuesto para Monzalbarba y San Gregorio en cuanto a completar el suelo sin enclavados, con régimen de urbanizable y no de urbano. En el caso del borde a la carretera de Huesca se mantiene el destino a usos productivos mixtos y relacionados con el transporte hasta el límite del término municipal.

### **Santa Isabel.**

Se estudiará para su incorporación al Plan una solución para el borde Sur del barrio en la que se completen los huecos existentes y la malla de calles y se establezca una nueva fachada urbana a la variante de la N II sin nuevas calificaciones de suelo en las márgenes de ésta.

Asimismo se estudiará la transformación a usos residenciales de suelos de uso industrial entre la factoría Balay y la ribera del Gállego.

La ordenación del suelo entre la C/ Mambles y Malpica-Nurel y la conexión entre la carretera de Villamayor y la N II se coordinarán con la solución del nuevo acceso a Malpica propuesto en el apartado de comunicaciones.

### **Torrecilla de Valmadrid.**

Se establecerá una normativa específica para el barrio que facilite la ampliación del casco con nuevas edificaciones y la variedad de usos.

### **Villamayor.**

Conforme a los criterios generales ya expuestos el suelo urbanizable propuesto en la "Loma de los Cados" en el camino Vilamayor-Malpica habría de destinarse a usos productivos, y no residenciales.

El Plan General estudiará la forma de rematar con una franja de suelo urbanizable de baja densidad el borde Oeste del barrio, incluyendo un nuevo acceso por dicha orientación.

Se ha comprobado la concentración existente de explotaciones de ganado porcino, por lo que es aconsejable estudiar conjuntamente con los Departamentos de Agricultura y Ordenación del Territorio de Aragón la normativa urbanística adecuada a esta actividad.

## EL SUELO NO URBANIZABLE.

### LA PROTECCIÓN DEL MEDIO NATURAL.

#### Instrumentos de planificación, protección y desarrollo.

La protección de los Sistemas naturales ha de incluir medidas de protección activa, de incorporación efectiva al modelo territorial con utilización por los habitantes. Ello requeriría un amplio Programa de actuaciones que habría de concertarse con la DGA por sus competencias en la materia y por la escala supramunicipal que necesariamente deben tener los instrumentos. Estos pueden ser:

Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, figuras específicas de la legislación medioambiental que establecerían el régimen de protección y explotación aplicable.

Planeamiento municipal o Directrices parciales de Ordenación del Territorio con remisión a aquél: su función sería establecer -de forma concordante con los PORN en su caso- el régimen del suelo -clasificación, calificación, régimen de los usos, régimen de la edificación, etc.- y coordinar las medidas de protección con el régimen de otros suelos, con las previsiones de infraestructuras próximas o necesarias -acceso, servicios-.

El contenido del Plan en esta materia habría de ampliarse con:

- Planes o directrices sectoriales para aspectos concretos.
- Estudios de riesgos de zonas concretas: hidrológicos -avenidas, inundaciones, etc.- y geotécnicos principalmente.
- Identificación y delimitación de áreas húmedas de dolinas y balsas.
- Incorporación del catálogo municipal de espacios naturales existente (citado y grafiado en el Avance).
- Inventario de cauces principales de la red de riego (acequias madres, escurrederos, etc).

#### Actuaciones sobre la calidad del medio.

Las numerosas peticiones al respecto, en su vertiente sectorial corresponden a los programas de Medio Ambiente y quedan fuera del Plan. La aportación al respecto del Plan General, además de las consideraciones de fondo sobre el modelo de desarrollo urbano, etc. Podría concretarse en:

- Incorporación progresiva de pautas de diseño energético y bioclimático de edificios y urbanizaciones, como recomendaciones, reglas de buena práctica, y en su caso, como normas. Para ello es preciso mantener una línea abierta de investigación sobre esta materia e ir incorporando elementos de diseño sobre bases contrastadas por la experiencia.
- Generalización de estudios de impacto sonoro como criterio de diseño en los Planes Parciales colindantes con vías de tráfico intenso, con carácter preventivo, indicativo o vinculante según aconseje la experiencia práctica que se vaya adquiriendo.

#### Actuaciones en ríos.

Consecuentemente con lo anterior el Programa habría de incluir el desarrollo del PORN de los sotos y galachos del Ebro y emprender otros para los demás ríos en el entorno metropolitano. Estos planes llevan consigo la delimitación de áreas con riesgo de inundación y las delimitaciones del dominio hidráulico.

Los tramos urbanos de los cauces se consideran separadamente.

## LA HUERTA DE ZARAGOZA.

Sobre la situación del entorno agrícola de Zaragoza es aplicable el diagnóstico que hace el Documento de Noordwijk de la mutación del papel y la función de las zonas rurales en la UE : La aplicación de la Política Agraria Comunitaria (PAC) está llevando a su final a la gestión meramente sectorial, de modo que los problemas de las áreas rurales sólo pueden tratarse y su potencial sólo puede ponerse en valor con métodos integrados y multisectoriales.

Este enfoque integrado tiene especial importancia en los entornos agrícolas de grandes ciudades: El caso de la Huerta de Zaragoza es un ejemplo singular. Por un lado, hay una profunda imbricación de las economías agrícola y urbana. La comarca de Zaragoza tiene un destacado papel en el producto agrario aragonés; Zaragoza sirve de lonja, centro de distribución y consumo, de administración del agua y de la tierra, de financiación, mercado de maquinaria, fertilizantes, tecnología e investigación. Mantiene un intercambio de funciones de residencia, permite ser agricultor o ganadero a tiempo parcial y residir en una gran capital, o descansar en el campo.

Potenciar esa relación, reforzar el intercambio de funciones y la imbricación de la economía, es un recurso importante en el futuro de la Ciudad; pero esa simbiosis de la ciudad y la huerta tiene factores degradantes. La invasión de usos periurbanos, la fragmentación del territorio, la contaminación del suelo y el freático, etc. juegan en contra.

El efecto en la huerta de las implantaciones periurbanas se agudiza en el entorno de Garrapinillos barrio por su abundancia: restaurantes de celebraciones, instalaciones deportivas, industrias de construcción, residencias aisladas de tercera edad, instalaciones militares, centro de asistencia socio-sanitaria, además de viviendas aisladas sobre la unidad mínima de cultivo además de las parcelaciones.

Esta proliferación hace que estas implantaciones no coexistan con la huerta, sino que la desplazan fragmentando el suelo agrícola en áreas separadas lo que facilita la regresión del cultivo y realimenta nuevos usos periurbanos.

Conforme a lo expuesto al tratar del medio natural, se estima que la solución no es incorporar estos usos al suelo urbano de la ciudad, tanto por los inconvenientes de los modelos dispersos como por la dificultad de establecer auténticas relaciones urbanas en un puzzle de usos sin relación entre si.

La solución debe orientarse en encontrar formas de coexistencia de estos usos con el medio de forma controlada, y evitando una transformación más profunda y en todo caso deteniendo el deterioro y recuperando en lo posible sus condiciones propias.

Esta coexistencia podría basarse en el cumplimiento por parte del interesado de requisitos como servicios autosuficientes, no conectados en red y no contaminantes; y asociar la autorización del uso a autorizaciones de repoblaciones, arbolado, mantenimiento de la red de riego, la capa vegetal. Estos criterios ya se exponen en el Avance.

Por parte de la Administración, las condiciones de coexistencia de estos usos pueden facilitarse con las medidas ya propuestas al tratar del medio natural para establecer una "estructura" interna y una zonificación ambiental de la huerta que sirvan de pautas de organización interna (en lugar de la arbitrariedad actual) y permitan una simbiosis huerta-ciudad.

Este enfoque precisaría medidas legislativas y una línea de trabajo e investigación a escala metropolitana para producir Directrices y Normas que se incorporen finalmente al Plan General.

Las sugerencias sobre la huerta, vistas sobre este fondo argumental, dan pie a introducir un Programa de actuaciones, con carácter de línea abierta a nuevas experiencias tendentes a los fines expuestos, cuya consecución supera el campo de acción del planeamiento.

- Inventarios y cartografía de elementos:

Asentamientos, datación y tipos -líneas, grupos, diseminados, parcelaciones, etc. ; Edificios singulares o característicos, torres.

Acequias, sistema de riego y su regulación.

Red de caminos, jerarquía y funciones.

Arbolado y vegetación característica; unidades paisajísticas; tipos de cultivo; instalaciones ganaderas.

- Normas de compatibilidades de uso en edificaciones características.
- Normativa específica de uso y edificación para diversos tipos de asentamientos.
- PORN o directrices según proceda de explotaciones ganaderas y extracción de áridos u otras actividades del sector primario y regulación urbanística acorde.
- Medidas de protección de elementos y de impulso al cultivo de productos de calidad frente al extensivo.
- Línea de investigación -ya prevista en el Avance- sobre compatibilidad de usos que no impliquen transformación profunda del medio, "edificación ecológica", etc.

#### **Meandro de Ranillas y huerta de las Fuentes.**

Estos dos ámbitos de la huerta unen a la singularidad de su situación la calidad de la tierra y el ser los principales y casi únicos suelos dedicados al cultivo de hortalizas alrededor de la ciudad, ya que en el resto predominan los cultivos extensivos.

Las sugerencias recibidas de los propietarios son contradictorias, en el sentido de preservar en Ranillas -oponiéndose a su tratamiento como parque fluvial- y de clasificar como urbanizables en Las Fuentes.

La incorporación de estos suelos al parque fluvial del Ebro supone la preservación rigurosa de usos ajenos al cultivo y el mantenimiento de éste a corto y medio plazo. La transformación en parque fluvial y las sustituciones de cultivos que se realicen se harían de forma planificada y ligada al desarrollo de cultivos de calidad -hortalizas u otros productos- en otras áreas de la huerta.

#### **Los núcleos rurales.**

Se ha solicitado ampliar como suelo urbano el de núcleos rurales tradicionales como el Lugarico de Cerdán. Estos núcleos tienen en el Plan actual un tratamiento específico dentro del suelo no urbanizable. La aplicación del régimen legal propio del suelo urbano a estos núcleos conlleva a la posibilidad de incluir en la delimitación suelos vacantes que representen hasta un 50% más sobre los suelos ya consolidados, y por tanto una vía para instar ampliaciones sucesivas a medida que la anterior se vaya consolidando con edificación.

El plan deberá perfeccionar o ampliar la normativa existente para núcleos rurales adecuándola a las distintas tipologías: líneas, grupos, edificios característicos, etc. Orientada a reedificar construcciones existentes, llenar huecos o ampliar en ciertas condiciones, e incorporar usos compatibles sin cambiar por ello la clasificación del suelo.

#### **ACTIVIDADES EN EL MEDIO NATURAL.**

##### **Actividades del sector primario.**

Las actividades del sector primario, como la ganadería o la extracción de áridos transforman el medio y utilizan sus recursos de forma directa, por lo que se ha planteado la necesidad de regular mejor sus condiciones de compatibilidad.

**Las actividades periurbanas:** el suelo agrícola alrededor de la ciudad viene siendo utilizado para recibir actividades que no tienen cabida en las zonas urbanizadas, por razones de espacio o de mercado de suelo: centros de enseñanza, sociedades deportivas, almacenamientos, desguaces, etc., unas veces autorizadas por el procedimiento de "interés social" y otras veces de forma irregular.

Esta forma de ocupación del espacio natural no aporta cualidad urbana al territorio; las distintas actividades no se relacionan y potencian entre sí, como es propio de las ciudades, sino que se relacionan únicamente con la ciudad de la que dependen, haciendo del entorno un espacio subordinado y empobrecido, tanto respecto al medio rural original como respecto al medio urbano. La solución a esta cuestión no ha sido explícitamente planteada en las sugerencias presentadas.

**Las parcelaciones irregulares** son una forma característica de ocupación periurbana cuyos problemas, puestos de actualidad por las actuaciones disciplinarias municipales, han sido causa de numerosas peticiones. La cuestión se trata de forma más extensa en la parte monográfica de este informe.

##### **LAS URBANIZACIONES IRREGULARES.**

La existencia de abundantes peticiones en torno a las parcelaciones irregulares no precisa comentarios, ni tampoco la necesidad de abordar esta cuestión.

En otros informes, como el emitido por el Departamento de Gestión y Disciplina urbanística en 19-11-97, se han puesto de manifiesto los aspectos sociales implicados; previamente a considerar las vías que se ofrecen para la intervención, es útil considerar el fenómeno desde el punto de vista económico.

##### **La vivienda periurbana como producto inmobiliario.**

Ya se ha expuesto que el concepto de "periurbano" alude no sólo a la localización alrededor de la urbe, sino a la condición de ciertos usos y funciones allí situados, que no tienen cabida en la ciudad; dependen y se relacionan mucho con ella y poco con el medio que les rodea y con otros usos periurbanos.

La vivienda periurbana en parcelación irregular es un producto inmobiliario esencialmente distinto del que ofrece el mercado ordinario. La diferencia concierne a la falta de los elementos más característico de lo urbano.

- Los servicios de urbanización, el aspecto propio de las calles urbanas.
- La variedad de funciones y de relaciones internas de un barrio urbano.

- El orden geométrico: el perímetro es irregular, las calles son estrechas y sin salida, se acoplan a las rasantes naturales del terreno, los accesos son caminos rurales o de herederos.

Esta falta de orden y de "aspecto" urbano no sucede por falta de conocimientos técnicos de los agentes o de intervención de profesionales; igual que las casas reproducen, mejor o peor, modelos habituales de arquitectura doméstica, podría hacerse lo mismo con la ordenación. Es evidente que se ha renunciado voluntariamente al código de orden propio de las urbanizaciones tradicionales urbanas -ciudad jardín, colonias de chalets, etc.- o de las nuevas urbanizaciones

planificadas, sustituyéndolos por un único criterio, la división de la finca matriz en lotes capaces de contener viviendas aisladas reduciendo al mínimo físico los espacios de uso común.

Generalmente el único servicio costeado por los propietarios, la red de baja tensión, consiste en tendidos aéreos con estándares mínimos de calidad; pero no se trata de una "urbanización provisional" pensada para convertirse algún día en calles de dimensiones normales. Ensanche y urbanizar las calles con características propias de urbanización "urbana" requeriría eliminar arbolado, demoler cerramientos e incluso edificaciones, retirar los tendidos eléctricos, etc.

Sin embargo, de puertas adentro, el usuario apenas nota la diferencia. Si sus medios se lo permiten, puede tener una vivienda y un jardín de tanta calidad como una urbanización legal, a lo sumo con un coste periódico por llenar un aljibe o vaciar una fosa séptica. El espacio común es difícil y caro de modificar, pero las viviendas y jardines individuales pueden ampliarse y mejorarse según los medios de cada propietario. Es un producto en el que su "valor de uso" predomina sobre el valor como mercancía o inversión propio de los bienes raíces, y en él la imagen, la calidad de la urbanización o un "emplazamiento prestigioso" propios de una urbanización convencional son secundarios.

La razón económica de este producto inmobiliario es la diferencia de precio respecto del producto "regular". En comparación con una urbanización hecha mediante un Plan Parcial por el cauce legal ordinario, una parcela, a igual superficie y calidad de vivienda, se ahorra una gran proporción de calles, las cesiones de suelo para dotaciones y sistemas generales, las cesiones de aprovechamiento para el Ayuntamiento, los costes de urbanización interna y de enlace con las redes generales -salvo la red de baja tensión- el ICO, los honorarios profesionales, etc., ahorro que puede estimarse al menos en un 50% de la inversión total, vivienda incluida, que requeriría el procedimiento ordinario; además del ahorro de tiempo, coste y dedicación de la tramitación administrativa. Si además se construye una vivienda más modesta -mejorable con el tiempo- el ahorro puede ser de un 70%.

Todo lo que antecede se refiere a viviendas y parcelas de características medias. En emplazamientos más alejados, rebajando la superficie de parcela y las características de la vivienda, etc. se llega a productos económicos que no tienen paralelo en el mercado regular.

Estas economías se basan invariablemente en la apropiación por algunos de bienes o recursos colectivos destinados a otros fines: los caminos rurales, el paisaje, el riego, el suelo y el subsuelo, etc.

#### Vías para la intervención:

Las medidas de posible aplicación han sido expuestas en otros informes y trabajos. Fuera del planeamiento caben medidas preventivas y disciplinarias. Entre las primeras, el control de procedimientos de parcelación y segregaciones, seguimiento de la publicidad; Vigilancia e inspección, censo de parcelaciones; Información y difusión del problema y sus consecuencias.

La aplicación de medidas disciplinarias para el restablecimiento del orden jurídico se rige por la Ley y sus reglamentos y el Código Civil. Su aplicación a las infracciones no prescritas constituye una obligación irrenunciable del Ayuntamiento. No corresponde al planeamiento establecer las situaciones prescritas; la aportación del Plan puede consistir en lo siguiente:

- Incorporar, en los inventarios de edificación anteriormente propuestos, las viviendas y asentamientos tradicionales, las construcciones anteriores a la Ley del Suelo de 1956 y las construcciones amparadas por licencia sobre la unidad mínima de cultivo según aquella ley como situaciones preexistentes a efectos de regulación separada -como sucede en el actual Plan-.
- El Proyecto de Ley urbanística incluye la posibilidad de autorizar viviendas no ligadas a actividades agrarias en parcelas de cierto tamaño. En función del texto que resulte, cabría

establecer formas de legalización -por adecuación al planeamiento- para ciertas infracciones no prescritas por ampliación de superficie.

La previsión de suelos urbanos o urbanizables nuevos en el planeamiento para la adecuación al planeamiento de las situaciones infractoras, prescritas o no, es desaconsejable: en ello coinciden las opiniones expuestas y la experiencia negativa de todas las Comunidades (vid informe citado del departamento de Gestión y Disciplina Urbanística).

#### Situaciones con infracción prescrita.

La clasificación como urbano del suelo ocupado por una parcelación irregular supone que los propietarios gozan desde la aprobación del Plan del estatuto de propiedad propio de ese suelo, sin contrapartida por su parte. La actuación de los propietarios para resolver las dotaciones o servicios no está garantizada, y la inacción de aquéllos haría recaer el problema sobre la Administración, que tendría que actuar subsidiariamente de oficio.

La clasificación como suelo urbanizable tiene el mismo inconveniente, si bien las dificultades de adecuación al planeamiento son aún mayores, pues hay mayores cargas de dotaciones, aprovechamiento, etc. Todo ello sin considerar los efectos en el modelo general ni la viabilidad económica.

El reconocimiento de estos inconvenientes ha llevado al Gobierno de Aragón a arbitrar procedimientos (Decreto 77/1995 de Planes de Regularización Urbanística) en los que se antepone el establecimiento de garantías efectivas de las inversiones necesarias a la tramitación del cambio de clasificación del suelo. Este procedimiento, ejecutado por completo conduce a la incorporación final de la parcelación al suelo urbano.

Esta fórmula podría resolver la cuestión en municipios en que no abundan estas parcelaciones, no hay crecimiento importante del núcleo principal y la incorporación de nuevos núcleos urbanos aislados apenas cambia el modelo territorial; pero éste no es el caso de Zaragoza. La situación en la capital tiene rasgos muy distintos que hacen inaceptable la aplicación general de esta fórmula.

- Las situaciones de las parcelaciones son muy distintas. Unas están en puntos con riesgos por azares naturales, como crecidas del Ebro o salidas de barrancos, y otras están a la puerta de barrios urbanos. Los niveles de calidad, habitabilidad y capacidad económica de los propietarios son muy dispares, y también las distancias a las redes de servicios. Las oportunidades para la regularización son mayores para los propietarios de más recursos y más próximos a las áreas urbanas.

- Es dudoso que esta fórmula sea de interés para la generalidad de los propietarios, salvo que en la práctica quedase muy desvirtuada. Si la regularización exige las mismas cargas de dotaciones y cesiones y las mismas características de urbanización que en un Plan Parcial ordinario, el coste sería mayor -puesto que no se actúa sobre suelo vacante, sino ocupado- y el resultado nunca sería como en un plan ex-novo, pues las características de forma originarias apenas son modificables.

Para que los propietarios asuman la regularización por esta vía, habría que mantener alguna de las ventajas económicas iniciales, rebajando las cesiones y/o los estándares de calidad de la urbanización. Lo primero equivale a primar la infracción frente a los desarrollos legales, y lo segundo, a establecer unos suelos urbanos y urbanizables "de segunda", virtualmente una nueva clase de suelo, lo que resultaría inaceptable legalmente y en la práctica.

Otra cuestión es la forma de llevar a cabo la conexión con las redes generales. La estructura de "racimo" o árbol de las parcelaciones, propia de los caminos y acequias en el regadío aconsejaría proyectar y realizar las obras de forma conjunta, reduciendo además los costes; ello supondría poner de acuerdo a muchos propietarios en distintas condiciones. Alternativamente, cabría realizar obras sucesivas -con mayor coste y afección al medio- o admitir urbanizaciones

“autosuficientes” con tratamiento potabilizador de aguas de acequias o del subsuelo y depuración propia, reciclaje de aguas para riego, etc., lo que devuelve al problema de las urbanizaciones residenciales de “dos velocidades”.

En cuanto al coste que recaería sobre los propietarios, la información existente no permite valorar económicamente estas opciones, pero cabe advertir que no basta la mera voluntad de aquéllos, sino que para establecer las dotaciones necesarias de las urbanizaciones y para pasar conexiones a las redes, regularizar accesos, etc. Sería preciso ocupar suelos de terceros, establecer y ejercer un título expropiatorio en favor de los infractores sobre otros propietarios. Por otra parte, subsiste la contradicción de fondo de que el carácter y el tipo de producto no puede, en general, cambiarse, y la importante inversión que requeriría de los propietarios no será en general atractiva, (si lo fuese, alguien la habría hecho) y no se hará si no viene forzada por la Administración.

Ello plantea la cuestión de si conviene al interés general que la Administración fuerce la consolidación urbanística de estas situaciones hasta convertirlas en suelo urbano.

- Aún mas dudoso es el interés general de consolidar con generalidad estas situaciones. Una primera cuestión a este respecto es la incidencia en el modelo territorial. En los siguientes apartados se trata de los inconvenientes de asumir un modelo de desarrollo disperso.

Las urbanizaciones irregulares forman un diseminado que abarca más de 500 Ha, y en áreas como la franja entre la Carretera de Logroño y el Canal están agrupadas dejando intersticios entre ellas que serían insostenibles como suelo agrícola si las parcelaciones se consolidan como urbanas. La reclasificación del suelo como urbanizable “arrastraría” a suelos intersticiales que suman a las parcelaciones una considerable superficie.

El modelo territorial quedaría condicionado por estos suelos, ya que su incorporación al mismo no puede hacerse manteniendo su actual condición periférica, esto es, totalmente dependientes de la ciudad y sin relación entre sí. Habría que dotar estas áreas de una estructura de ciudad, introducir otros usos, servicios de proximidad, relaciones internas, transportes. Esta situación se produciría igualmente aunque sólo se consolide una parte de las parcelaciones, pero con una proporción elevada equivaldría a implantar un modelo disperso.

La segunda cuestión es si hay capacidad en las redes de servicios para servir a las parcelaciones que acepten costearlos. La capacidad de las redes tiene que servir también a suelos urbanos no conectados -como las industrias de la Carretera de Logroño- y a los suelos urbanizables “legales”; la viabilidad económica y la voluntad de regularización no son suficientes para acceder a los servicios en competencia con urbanizaciones regulares, debería darse prioridad a las actuaciones en los barrios exteriores y las urbanizaciones nuevas que contribuyan a organizar los usos periurbanos que existen de hecho en la huerta en una estructura urbanística más sólida, en lugar de consolidar situaciones sin que esa estructura exista.

Como conclusiones, se plantean las siguientes:

- La consolidación urbanística de las parcelaciones irregulares, teniendo como objeto su incorporación final al suelo urbano, presenta numerosos problemas de viabilidad económica y de gestión y entraña discriminaciones en su aplicación. El resultado de la fórmula podría quedarse en resolver su situación a una minoría en localizaciones inmediatas a los barrios.

- Si, por el contrario, se solventasen esas dificultades y se generalizase la consolidación, se impone un modelo de desarrollo diseminado que habría que integrar con la ciudad, con las consecuencias lógicas.

- En la huerta el objetivo prioritario debería ser su incorporación efectiva al modelo territorial, dotándola de una estructura territorial capaz de vertebrar y organizar los distintos usos y funciones que desempeña: los barrios que actúan como núcleos de servicios y las áreas de

crecimiento que contribuyan a crear esos servicios; los caminos, los elementos singulares, los usos compatibles, etc. Incorporar de antemano al suelo urbano las parcelaciones en la situación actual del espacio periurbano de la ciudad sería contradictorio con este planteamiento.

- La regularización de parcelaciones habría de plantearse sin cambiar la clasificación del suelo dotándolas de un estatuto propio, que podría basarse en los siguientes criterios:

Las situaciones prescritas deben establecerse al margen del Plan General, al tiempo que se elabora el censo de las parcelaciones.

Cuando las viviendas no tengan las condiciones de habitabilidad legalmente exigibles o estén en áreas en las que sean previsibles riesgos por azares naturales, no debe permitirse el uso.

El régimen general sería el de fuera de ordenación, impidiendo la ampliación, modernización, etc. de las construcciones pero autorizando el uso. Las obras o cambios autorizables pueden incluir las que supongan una mejora para el medio circundante, como la depuración o reciclaje de vertidos. Otra posibilidad es permitir mejoras de habitabilidad condicionadas a otras beneficiosas para el medio ambiente.

En todo caso las condiciones sanitarias deben quedar garantizadas, con controles periódicos a costa de los propietarios.

El régimen puede incluir condiciones de tráfico jurídico con la finca y su acceso al Registro de la propiedad (pendiente de estudio).

Un régimen más singularizado, aplicable según las características de la parcelación, podría ser el de un núcleo urbano en suelo no urbanizable, formado de hecho, con un estatuto más amplio que el de fuera de ordenación y menos que el de los núcleos tradicionales existentes en la huerta.

## **5. ACUERDO PLENARIO DE 30 DE SEPTIEMBRE DE 1998 POR EL QUE SE APRUEBA EL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA.**

### **5.1. Dictamen de la M.I. Comisión de Urbanismo en el expediente 3.172.331/97 relativo al procedimiento de aprobación.**

Acuerdo dirigido al Excmo. Ayuntamiento Pleno.

Mediante acuerdo plenario en sesión extraordinaria de fecha 17 de octubre de 1997 se sometió a exposición pública el documento correspondiente al AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA en el que se contienen los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento propuestos para la redacción del Plan General, a los efectos previstos en el art. 125 del Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo, para que pudiesen formularse sugerencias o alternativas de planeamiento por corporaciones, asociaciones y particulares.

El documento fue sometido a información pública por plazo de dos meses, con amplia difusión de sus documentos escritos y gráficos y con atención personal a todas las personas interesadas tanto en las oficinas municipales como en la exposición celebrada en la Casa de los Morlanes.

Durante el plazo establecido fueron presentados 709 escritos de sugerencias, a las que han de sumarse otras presentadas fuera de plazo que han sido igualmente tenidas en cuenta. A este respecto es de destacar el alto grado de interés suscitado por el documento y la activa participación, y dejar constancia del agradecimiento de la Corporación por las aportaciones recibidas.

Las sugerencias presentadas han sido objeto de un detallado informe técnico, incorporado al expediente y entregado para su conocimiento a los distintos Grupos municipales. El citado informe, elaborado por los servicios técnicos en el periodo comprendido entre febrero y mayo del presente año contiene, además de la relación de las sugerencias recibidas, un análisis de las mismas agrupadas por sus áreas de emplazamiento; un análisis agrupándolas por materias y un informe al contenido de las mismas.

Siendo el objeto del documento los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento a los que se refiere la Ley, el informe técnico se ha realizado con criterios globales, referidos tanto a las materias de las aportaciones como a su incidencia en la ordenación del área en la que se localiza, y, desde la perspectiva del modelo territorial y de ciudad entorno al que se articula todo el documento.

En consecuencia, muchas sugerencias que se refieren a peticiones concretas de calificación de suelo, cambios de régimen, normativa, etc, no corresponden al grado de detalle propio del Avance y no se ha entrado en su resolución, que se remite a fases posteriores de la redacción del Plan.

El estudio de las sugerencias y el resultado de las sesiones de trabajo mantenidas por los responsables técnicos y políticos ha llevado a un conjunto de modificaciones que afectan a la totalidad del documento y que incluye numerosos cambios y matices en su contenido- a la vez, gran parte del contenido no precisa modificaciones.

- El resultado de los informes técnicos y de las reuniones de trabajo celebradas ha quedado resumido en el escrito de la Excm. Sra. Alcaldesa de 28 de mayo de 1998 que consta en el expediente, y plasmado en un nuevo documento de Avance, modificado, de fecha junio de 1998. Este documento, asimismo entregado a los Grupos municipales ha constituido hasta el momento la base de la propuesta para proseguir y culminar los trabajos de redacción del

Plan General de la Ciudad, presentada por La Alcaldía para su estudio, análisis y posterior debate en los órganos municipales correspondientes.

Especial mención requiere la materia correspondiente a los accesos ferroviarios a Zaragoza -alta velocidad, viajeros y mercancías en ancho convencional- y la solución a la estación intermodal y al soterramiento de la vía férrea a su paso por la Ciudad.

Paralelamente a las sesiones de trabajo y a los debates celebrados con los grupos municipales sobre el documento de junio de 1998, se han realizado estudios específicos por una empresa consultora especializada para el soterramiento de las vías y mantenido contactos permanentes con el Gobierno de Aragón y el Ministerio de Fomento tendentes a establecer las soluciones más convenientes.

Como resultado de todo ello se ha adoptado por la Comisión Municipal de Gobierno en fecha 18 de septiembre de 1998 (expte. 3.158.128/98) un acuerdo por el que se manifiesta al Ministerio de Fomento la voluntad de la Corporación de que la solución de los accesos ferroviarios y la localización de la estación intermodal se lleven a la práctica con arreglo a los puntos que figuran en el propio acuerdo. Estos puntos se refieren a un corredor ferroviario de alta velocidad y ancho convencional por el sur y oeste de la ciudad y a la localización de la estación intermodal en la avenida de Navarra, con soterramiento de las vías en el resto del tramo urbano, lo que supone una variación respecto del contenido del documento de Avance de junio del presente año.

Con tal motivo, se ha redactado un nuevo documento modificado, de fecha septiembre del presente año que recoge las modificaciones derivadas de la nueva solución de las infraestructuras ferroviarias, que queda incorporado al expediente.

Finalmente como resultado de las negociaciones con los Grupos políticos municipales, se propone la incorporación al contenido del documento, formando parte de los criterios y soluciones generales con arreglo a las cuales habrá de ultimarse la redacción del Plan, un conjunto de puntos que se reflejan en la parte expositiva.

La aprobación, si procede, de la presente propuesta conlleva necesariamente la impulsión de los trabajos necesarios para culminar la redacción del Plan y su propuesta a la Corporación para aprobación inicial dentro de la presente legislatura. Se pretende con ello establecer en el plazo más breve posible los regímenes e instrumentos capaces de servir de cauce a la acción transformadora de la Ciudad según el modelo propuesto, dando, por tanto máxima prioridad a los contenidos esenciales del Plan General que la Ley establece a este fin. Consecuentemente es preciso establecer medios materiales y de gestión para culminar la fase de planeamiento y los posteriores desarrollos y ejecución del Plan.

En atención a todo ello se propone a la M.I. Comisión de Urbanismo para su dictamen y posterior sometimiento para su aprobación, si procede, al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción del siguiente acuerdo.

PRIMERO.- Aprobar, con arreglo a lo dispuesto en el art. 125 del Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo, los criterios y soluciones generales con arreglo a los cuales han de culminarse los trabajos de elaboración del Plan General de la Ciudad, resultantes del trámite de información pública efectuado y de los diversos informes, sesiones de trabajo y debates mantenidos sobre los mismos. Los citados criterios y soluciones generales son los que se plasman en el documento denominado Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza de fecha Septiembre de 1998, incorporado al expediente.

SEGUNDO.- Incorporar al citado documento, como parte de su contenido, los criterios y soluciones generales reflejados en los puntos siguientes:

- Plazos para la edificación y urbanización: En las áreas de suelo urbano consolidado que sean objeto de planes de fomento, recualificación, rehabilitación urbana, etc. de

iniciativa pública, los plazos para la edificación se establecerán de conformidad con el grado de implantación de los programas correspondientes, a través de normas complementarias.

- En las áreas de suelo consolidado que presenten una normal dinámica urbana, los plazos para la edificación se establecerán en el Plan General, atendiendo a los efectos que en cada área se deriven de la inactividad.
- En los suelos urbanos no consolidados, el Plan General establecerá un orden de prioridades para su desarrollo, y un Programa de Planeamiento de iniciativa pública. La gestión de su ejecución conforme a dichas prioridades se ajustará a los instrumentos de la legislación aplicable, y los plazos para edificar se establecerán en el planeamiento de desarrollo o en modificaciones posteriores al efecto, que tengan en cuenta los tiempos realmente consumidos en las etapas previas de planeamiento y ejecución.
- Promoción de viviendas de protección oficial: En las áreas de suelo urbano no consolidado de nueva construcción o sujetas a renovación total y en el suelo urbanizable, el Plan incentivará la construcción de VPO introduciendo edificabilidades progresivas proporcionadas al porcentaje de superficie de VPO que se realicen, en condiciones adecuadas a las características de tipología y localización de cada área de forma que se prime la promoción conjunta de viviendas acogidas y libres frente a la promoción solamente de estas últimas. En las operaciones de renovación o reforma interior en las que sea necesario el realojo de población residente, el planeamiento de desarrollo establecerá el tipo y cantidad de VPO que se destine a este fin.
- Áreas del suelo urbanizable.
- Orla Este junto al cementerio: Las condiciones de ordenación de este suelo incluirán separación del cementerio mediante sistemas generales o locales excluyendo el uso de vivienda de las inmediaciones, y afectando la ejecución de estos sistemas al Sector o sectores en que se divida dicho suelo.
- Carretera de Logroño: La franja del suelo urbanizable propuesta entre la venta del Olivar y Miralbueno al Sur de la carretera de Logroño se reducirá en anchura manteniendo como límite la vía urbana propuesta Variante de Casetas-Miralbueno. El trazado de ésta se establecerá en el Plan atendiendo a dar adecuado remate a los tejidos parciales existentes, a las condiciones geotécnicas del terreno y a su conexión con Miralbueno y la Ronda Norte.
- Valdespartera: Las condiciones de desarrollo de esta pieza de suelo urbanizable incluirán la ejecución privada de las infraestructuras necesarias, una ordenación acorde a las características físicas del terreno y al mapa sonoro del aeropuerto y un porcentaje significativo de VPO.
- La cuantificación de aprovechamientos se remite a los estudios de coste de infraestructuras básicas y de urbanización.
- Carretera de Huesca: Sustituir el destino residencial del suelo urbanizable de la margen de la carretera de Huesca entre los nuevos accesos al sur de S. Juan y al norte de S. Gregorio por el productivo acorde con el de los suelos del entorno.
- Densidades mínimas: Las tipologías urbanas de más baja densidad se incluirán en los sectores en combinación con otras más densas. Se aplicarán en cambio estas tipologías en suelos que completen tejidos ya iniciados con baja densidad, o en piezas de remate de las orlas de barrios.

- Infraestructuras básicas: Los suelos urbanizables que se establezcan como delimitados tendrán establecidas en el Plan las condiciones de infraestructuras básicas que deban asumir a su costa, conforme a lo establecido por la Ley de Régimen del Suelo y Valoraciones, cuya ejecución requerirá los avales que establece la legislación.
- Los suelos no sectorizados requerirán la definición en consulta previa de las condiciones de desarrollo, (pendientes de la Ley Urbanística) tras lo que estarían en el mismo caso anterior.
- Ronda del Rabal y Meandro de Ranillas: El trazado de la Ronda entre la avenida de Navarra y la calle Pablo Picasso se ajustará en planta y en alzado como resultado de la ordenación de la pieza ferroviaria de la avenida de Navarra, de la intersección a nivel con la entrada de la autopista A-68 transformada en vía urbana y de mejorar su paso por el meandro, manteniendo la vía separada del barrio, en el límite oeste del Soto de la Almozara. La solución buscará incorporar el proyecto existente de puente singular sobre el Ebro, manteniendo por debajo del mismo la continuidad de los espacios de ribera, y tratando como un parque el suelo comprendido entre el barrio y la nueva vía.
- Suelos de la Administración Pública: Los suelos de la Administración Pública solo se calificarán para uso residencial o lucrativo en general si median convenios previos sobre las condiciones de dicha recalificación, que deberán incluir las condiciones de permanencia aplicables a los equipamientos o servicios que en su caso existan y la proporción del suelo que se destine a viviendas de VPO, teniendo en cuenta las características de las áreas de emplazamiento, las necesidades de autofinanciación de las operaciones, y la necesaria participación del Ayuntamiento en los suelos recalificados.
- Vías pecuarias: El Plan General recogerá indicativamente las trazas de las vías pecuarias de las que existe topografía, para su posible utilización como corredores en el medio natural. Se estudiará la inclusión de una norma cautelar que exija controles previos para actuar en los correspondientes corredores, tendentes a evitar la invasión de las cabañeras.
- El Plan General incorporará un Plan Director del Ebro que, además del contenido ya propuesto en el Avance, sobre objetivos generales, criterios de actuación generales y por áreas localizadas, instrumentos de intervención, etc, contendrá un programa de actuaciones con orden de prioridades y un programa específico de desarrollo de planes especiales de reforma interior en áreas urbanas, con las determinaciones necesarias para dicho desarrollo en cuanto a objetivos detallados, intensidades y gamas de usos posibles, así como de planes especiales de protección en áreas naturales y de transición.
- En las áreas industriales contiguas al tejido residencial para las que se propone renovación del uso se establecerán a efectos de dicha renovación zonas de transición que permitan la coexistencia de usos residenciales y productivos o terciarios.

TERCERO.- El Plan General redactado con arreglo a los criterios que anteceden se propondrá para su aprobación inicial si procede en el Pleno de la Corporación en el primer cuatrimestre de 1999.

CUARTO.- El Ayuntamiento impulsará la ejecución previa de infraestructuras que faciliten actuaciones urbanísticas de pequeña y mediana dimensión, y actuaciones en áreas de baja dinámica urbana a través de la S.M.R. o cualquier otro instrumento que se considere adecuado.

QUINTO.- Facultar a la Alcaldía-Presidencia para establecer los medios de todo tipo necesarios para el cumplimiento del presente acuerdo.

I.C. de Zaragoza, 25 de Septiembre de 1998.

LA EXCMA. SRA. ALCALDESA

Fdo.: Luisa Fernanda Rudi Úbeda

## **5.2. Enmienda que presenta la Alcaldía-Presidencia para su adición al punto segundo del dictamen que sobre el Avance P.G.O.U. de Zaragoza (Expte.: 3.172.331/97) se somete a aprobación del Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria de 30 de septiembre de 1998.**

Como complemento a lo expuesto en el Capítulo 5 C del Avance, apartado d "Terrenos de la Administración", para facilitar la ejecución de programas de VPO y de conformidad con el proyecto de Ley Urbanística de Aragón, se establecerán las oportunas reservas de suelo para patrimonio municipal, que habrán de hacerse necesariamente sobre suelos urbanizables no delimitados, por lo que las clasificaciones previstas en el Avance no excluyen, sino que son necesarias para ejercer dicha opción. Una vez que se disponga de la regulación aplicable a esta materia y a los instrumentos para establecer las áreas sujetas a reserva, y dentro del contexto de la Revisión del PGOU, se determinarán las que en su caso hayan de delimitarse con destino al Patrimonio Municipal del Suelo.

En concordancia con el modelo propuesto en el Capítulo 2 del Avance sobre "El Medio Natural en el Modelo Territorial" de una ciudad integrada en dicho medio, y como complemento a las directrices relativas a la incorporación de los cauces fluviales a la ordenación, se completa el modelo citado con el objetivo de integrar en el mismo dos nuevas áreas naturales, una en la cornisa del cauce del Ebro entre la carretera de Huesca y el Galacho de Juslibol, y otra en el monte de Torrero con vocación de parque metropolitano que incluirá formas compatibles de aprovechamiento privado. El Plan General propondrá las figuras necesarias para la protección e incorporación progresiva de estos espacios al modelo territorial.

El Avance del Plan General, en el Capítulo 5 II establece medidas para la puesta en valor de la ciudad y la rehabilitación urbana de áreas desprotegidas. En concordancia con ellas el Plan incluirá para su posterior desarrollo un programa en el que se formulen los objetivos básicos y los ámbitos de actuación prioritaria sobre áreas de la ciudad existente, para su desarrollo en coordinación con las acciones estructurantes o de transformación del propio Plan, mediante planes especiales y otros instrumentos de desarrollo. Las actuaciones se referirán a acciones combinadas de carácter sectorial, social y urbanístico, con especial atención a las bolsas con riesgo de deterioro -áreas de Delicias, Torrero, Las Fuentes, San José, etc.-, con metodología similar a la de los planes integrales del Casco Histórico y el barrio Oliver, basada en operaciones de rehabilitación, recuperación y recualificación de espacios, accesibilidad, recursos lúdicos, etc.

En cuanto al comercio tradicional, conforme a lo propuesto en el Capítulo 5 D sobre dicha actividad como ingrediente básico del modelo de ciudad compleja, multifuncional, asociado a un uso intenso de la calle y el espacio público, se reforzará con medidas de urbanismo comercial (peatonalizaciones puntuales, ensachamiento de aceras, mejora del amueblamiento urbano, plantación de arbolado, aparcamientos subterráneos, nuevos bulevares, creación de las llamadas calles de convivencia). En todo caso se utilizará la experiencia adquirida a través de los planes actualmente en curso.

En concordancia con lo expuesto en el Capítulo 5.D.1 sobre ordenación del Comercio e impulso de polaridades comerciales, y aun cuando la competencia de regulación de las grandes superficies comerciales corresponde a la DGA, se plantea en el Avance, para su aplicación mediante el Plan General, disuadir la aparición de nuevas polaridades comerciales.

En concordancia con lo expuesto en el Capítulo 5 sobre transformación de la ciudad existente, se incorporará al Plan un programa de actuaciones en ejes radiales centro-periferia (avenida de América, Fray Julián Garcés, Compromiso de Caspe, avenida de San José, Miguel Servet, avenida de Cataluña, calle Sobrarbe, avenidas de Navarra y Madrid, etc.) como complemento de la ejecución de la Ronda de la Hispanidad, que utilice los efectos de ésta en la reducción del

tráfico interno para recalificar dichas vías y fortalecer la relación peatonal y el transporte colectivo entre el centro y los barrios alrededor del mismo.

Reforzando lo establecido en el Capítulo 4 C sobre el papel de los Barrios exteriores y a lo largo del Capítulo 9 del Avance, en que se hace referencia individualizada a cada uno de ellos, se recoge como criterio general que las actuaciones de reforma interior sean adecuadas a su fisonomía tradicional (que el crecimiento suponga extensión de las calles y no urbanizaciones cerradas y valladas) y a facilitar la gestión privada de las unidades de ejecución, reduciendo la dimensión de éstas, adecuando la normativa urbanística en cuanto a la dimensión de las parcelas para ampliar viviendas

Para facilitar la gestión y aplicación de la normativa urbanística en el Centro Histórico se establecerá un fichero informatizado de las condiciones de regulación aplicables a cada finca.

Independientemente del Plan Sectorial de equipamientos propuesto en el Capítulo 5 D del Avance, se realizará un estudio específico para el Centro Histórico sobre oportunidades para la implantación de equipamientos de carácter institucional y cultural, incluidos posibles centros de la Universidad, que utilicen contenedores de interés arquitectónico o histórico en coordinación con las actuaciones en otros sectores -comercial, turístico, ocio- y con el resto de las intervenciones de accesibilidad, reurbanización y cualificación previstas en otros programas.

En desarrollo de lo propuesto en el Capítulo 3.2 sobre transporte colectivo guiado y conforme a lo propuesto en el Capítulo 5 D sobre Planes Sectoriales para la ordenación del transporte, se realizará un estudio específico tendente a la implantación de un tranvía o metro ligero coordinado en cuanto al intercambio de distintos modos y la complementariedad de los mismos con el Plan Sectorial de Tráfico y con la ordenación urbanística, incluyendo las conexiones y mejora del servicio de cercanías.

Los objetivos del estudio serán aumentar la capacidad del sistema de autobuses articulados en algunas líneas, mejorando además las emisiones a la atmósfera y la organización y articulación de nuevos territorios de la periferia con la Ciudad. A estos efectos se distinguirá:

La posible implantación de tranvías urbanos en líneas interiores de la "aglomeración central" que registran gran demanda y en las que pueden cumplirse los fines antedichos de mayor capacidad, calidad y limpieza, en relación con la redistribución de demandas de tráfico de automóviles derivada de las nuevas infraestructuras viarias que permitan destinar espacios en superficie a las líneas de tranvía, y que incluya las necesarias previsiones de reservas de suelo o subsuelo para las distintas opciones de intercambiadores y trayectos.

La posible implantación de líneas cuyo fin principal es vertebrar nuevos territorios y relacionarlos con el centro, en intercambio con la estación intermodal y con las líneas de transporte de la "ciudad central", utilizando los corredores en superficie propuestos en el Avance.

Igualmente se redactará un plan de transporte para el establecimiento de carriles de bicicleta que permita la incorporación de este medio a los sistemas de movilidad en coordinación con las propuestas de otros modos y de ordenación general.

En desarrollo de lo propuesto en el Capítulo 4 II "Suelo para actividades productivas", y en el Capítulo 5 C "Suelos industriales y áreas vacantes susceptibles de renovación" del Avance, en las operaciones de transformación de la ciudad existente que conlleven sustitución de usos industriales, el Plan establecerá fórmulas que incentiven la continuidad de las empresas en el término de Zaragoza incluyendo la oferta de los suelos de uso productivo previstos por el propio Avance, planteando fórmulas que preserven la singularidad constructiva del patrimonio arquitectónico industrial como residencial no convencional u otros usos.

La necesidad y conveniencia de un Área Metropolitana de Zaragoza está reconocida por la Ley de Directrices de Ordenación del Territorio de Aragón y también como referente del Avance en el Capítulo 1 del mismo. Consecuentemente y como criterio general que debe informar el

conjunto de las propuestas del Plan se establece la voluntad de complementar y no competir con las propuestas de los municipios del entorno metropolitano.

El régimen de las viviendas diseminadas en suelo no urbanizable se establecerá conforme a los criterios expuestos en el Capítulo 11 del Avance que prevé medidas expresas para compatibilizar usos en la huerta sin perjuicio de la protección al medio natural.

En el Capítulo 10.3 se reflejará el estado actual del Convenio ya firmado y de los Proyectos en redacción para el abastecimiento de Zaragoza con agua del Pirineo.

I.C. de Zaragoza a 29 de Septiembre de 1998.

**LA ALCALDESA,**

### 5.3. Acuerdo plenario de 30 de septiembre de 1998 por el que se aprueba el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

Expte. núm. 3172331/97.

I.C. de Zaragoza, a 30 de septiembre de 1998.

Sesión extraordinaria del Ayuntamiento Pleno.

Dictamen proponiendo aprobar los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento, plasmados en el documento denominado 'avance del plan general de ordenación urbana de Zaragoza', de fecha septiembre de 1998, resultantes del trámite de información pública efectuado y proseguir el proceso de formación del plan general de Zaragoza conforme a los mismos.- Interviene un representante de la Asociación Coordinadora de Viviendas Periféricas y a continuación un representante de la Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Juntas Municipales, Juntas Vecinales y de Participación Ciudadana.- Enmienda que presenta la Alcaldía-Presidencia para su adición al punto segundo del dictamen que sobre el avance del plan general de ordenación urbana de Zaragoza se somete a aprobación del Pleno: Como complemento a lo expuesto en el capítulo cinco C del avance, apartado d 'terrenos de la Administración', para facilitar la ejecución de programas de viviendas de protección oficial y de conformidad con el proyecto de Ley Urbanística de Aragón, se establecerán las oportunas reservas de suelo para patrimonio municipal, que habrán de hacerse necesariamente sobre suelos urbanizables no delimitados, por lo que las clasificaciones previstas en el avance no excluyen, sino que son necesarias para ejercer dicha opción. Una vez que se disponga de la regulación aplicable a esta materia y a los instrumentos para establecer las áreas sujetas a reserva y dentro del contexto de la revisión del plan general de ordenación urbana, se determinarán las que en su caso hayan de delimitarse con destino al Patrimonio Municipal del Suelo.- En concordancia con el modelo propuesto en el capítulo dos del avance sobre 'el medio natural en el modelo territorial' de una ciudad integrada en dicho medio, y como complemento a las directrices relativas a la incorporación de los cauces fluviales a la ordenación, se completa el modelo citado con el objetivo de integrar en el mismo dos nuevas áreas naturales, una en la cornida del cauce del Ebro entre la carretera de Huesca y el galacho de Juslibol, y otra en el monte de Torrero con vocación de parque metropolitano que incluirá formas compatibles de aprovechamiento privado. El plan general propondrá las figuras necesarias para la protección e incorporación progresiva de estos espacios al modelo territorial.- El avance del plan general, en el capítulo cinco II establece medidas para la puesta en valor de la ciudad y la rehabilitación urbana de áreas desprotegidas. En concordancia con ellas el plan incluirá para su posterior desarrollo un programa en el que se formulen los objetivos básicos y los ámbitos de actuación prioritaria sobre áreas de la ciudad existente, para su desarrollo en coordinación con las acciones estructurantes o de transformación del propio plan, mediante planes especiales y otros instrumentos de desarrollo. Las actuaciones se referirán a acciones combinadas de carácter sectorial, social y urbanístico, con especial atención a las bolsas con riesgo de deterioro -áreas de Delicias, Torrero, Las Fuentes, San José, etcétera- con metodología similar a la de los planes integrales del casco histórico y el barrio Oliver, basada en operaciones de rehabilitación, recuperación y recualificación de espacios, accesibilidad, recursos lúdicos, etcétera.- En cuanto al comercio tradicional, conforme a lo propuesto en el capítulo cinco D sobre dicha actividad como ingrediente básico del modelo de ciudad compleja, multifuncional, asociado a un uso intenso de la calle y el espacio público se reforzará con medidas de urbanismo comercial (peatonalizaciones puntuales, ensanchamiento de aceras, mejora del amueblamiento urbano, plantación de arbolado, aparcamientos subterráneos, nuevos bulevares, creación de las llamadas calles de convivencia). En todo caso se utilizará la experiencia adquirida a través de los planes actualmente en curso.- En concordancia con lo expuesto en el capítulo cinco D uno sobre ordenación del comercio e impulso de polaridades comerciales y aun cuando la competencia de regulación de las grandes superficies comerciales corresponde a la DGA, se plantea en el avance, para su aplicación mediante el plan general, disuadir la aparición de nuevas polaridades comerciales.- En

concordancia con lo expuesto en el capítulo cinco sobre transformación de la ciudad existente, se incorporará al plan un programa de actuaciones en ejes radiales centro-periferia (avenida América, calle Fray Julián Garcés, Compromiso de Caspe, avenida San José, Miguel Servet, avenida Cataluña, calle Sobrarbe, avenidas Navarra y Madrid, etcétera) como complemento de la ejecución de la ronda de la Hispanidad, que utilice los efectos de ésta en la reducción del tráfico interno para recalificar dichas vías y fortalecer la relación peatonal y el transporte colectivo entre el centro y los barrios alrededor del mismo.- Reforzando lo establecido en el capítulo cuatro C sobre el papel de los barrios exteriores y a lo largo del capítulo nueve del avance, en el que se hace referencia individualizadas a cada uno de ellos, se recoge como criterio general que las actuaciones de reforma interior sean adecuadas a su fisonomía tradicional (que el crecimiento suponga extensión de las calles y no urbanizaciones cerradas y valladas) y a facilitar la gestión privada de las unidades de ejecución, reduciendo la dimensión de éstas, adecuando la normativa urbanística en cuanto a la dimensión de las parcelas para ampliar viviendas.- Para facilitar la gestión y aplicación de la normativa urbanística en el centro histórico se establecerá un fichero informatizado de las condiciones de regulación aplicables a cada finca. Independientemente del plan sectorial de equipamientos propuesto en el capítulo cinco D del avance, se realizará un estudio específico para el centro histórico sobre oportunidades para la implantación de equipamientos de carácter institucional y cultural, incluidos posibles centros de la Universidad, que utilicen contenedores de interés arquitectónico o histórico en coordinación con las actuaciones en otros sectores -comercial, turístico, ocio- y con el resto de las intervenciones de accesibilidad, reurbanización y cualificación previstas en otros programas.- En desarrollo de lo propuesto en el capítulo tres punto dos sobre transporte colectivo guiado y conforme a lo propuesto en el capítulo cinco D sobre planes sectoriales para la ordenación del transporte, se realizará un estudio específico tendente a la implantación de un tranvía o metro ligero coordinado en cuanto al intercambio de distintos modos y la complementariedad de los mismos con el plan sectorial de tráfico y con la ordenación urbanística, incluyendo las conexiones y mejora del servicio de cercanías. Los objetivos del estudio serán aumentar la capacidad del sistema de autobuses articulados en algunas líneas, mejorando además las emisiones a la atmósfera y la organización y articulación de nuevos territorios de la periferia con la ciudad. A estos efectos se distinguirá: La posible implantación de tranvías urbanos en líneas interiores de la 'aglomeración central' que registran gran demanda y en las que pueden cumplirse los fines antedichos de mayor capacidad, calidad y limpieza, en relación con la redistribución de demandas de tráfico de automóviles derivada de las nuevas infraestructuras viarias que permitan destinar espacios en superficie a las líneas de tranvía y que incluya las necesarias provisiones de reservas de suelo o subsuelo para las distintas opciones de intercambiadores y trayectos. La posible implantación de líneas cuyo fin principal es vertebrar nuevos territorios y relacionarlos con el centro, en intercambio con la estación intermodal y con las líneas de transporte de la 'ciudad central', utilizando los corredores en superficie propuestos en el avance. Igualmente se redactará un plan de transporte para el establecimiento de carriles de bicicleta que permita la incorporación de este medio a los sistemas de movilidad en coordinación con las propuestas de otros modos y de ordenación general.- En desarrollo de lo propuesto en el capítulo cuatro II 'suelo para actividades productivas' y en el capítulo cinco C 'suelos industriales y áreas vacantes susceptibles de renovación' del avance, en las operaciones de transformación de la ciudad existente que conlleven sustitución de usos industriales, el plan establecerá fórmulas que incentiven la continuidad de las empresas en el término de Zaragoza, incluyendo la oferta de los suelos de uso productivo previstos por el propio avance, planteando fórmulas que preserven la singularidad constructiva del patrimonio arquitectónico industrial como residencial no convencional u otros usos.- La necesidad y conveniendo de un área metropolitana de Zaragoza está reconocida por la Ley de Directrices de Ordenación del Territorio de Aragón y también como referente del avance en el capítulo uno del mismo. Consecuentemente y como criterio general que debe informar el conjunto de las propuestas del plan se establece la voluntad de complementar y no competir con las propuestas de los municipios del entorno metropolitano.- El régimen de las viviendas diseminadas en suelo no urbanizable se establecerá conforme a los criterios expuestos en el capítulo once del avance que prevé medidas expresas para compatibilizar usos en la huerta sin perjuicio de la protección al medio natural.- En el capítulo diez punto tres se reflejará el estado actual del convenio ya firmado y de los proyectos en redacción para el abastecimiento de Zaragoza con agua del Pirineo. Inmortal Ciudad de

Zaragoza, a veintinueve de septiembre de mil novecientos noventa y ocho. La Alcaldesa, firmado: Luisa Fernanda Rudi Ubeda.- Se someten a deliberación conjunta la enmienda y el dictamen.- Concluido el debate, se somete a votación en primer lugar la enmienda. Se abstienen los señores: Berdié y Gaspar. Votan a favor los señores: Atarés, Comín, Meroño, Pérez Ciria, Guerra, Mur, Lobón, Aldea, Sanromán, Martínez, Gálvez, Polo, Bernad, Murillo, Santa Cruz, Zarralanga, Muñoz, Bolea, Lope, Mastral, Gómez, Gómez-Pastrana, Suárez, Villar, Pérez Borroy, Casanova y la Presidencia. Total: dos abstenciones y veintisiete votos a favor. Queda aprobada la enmienda.- A continuación se somete a votación el dictamen con la modificación que supone la adición de la enmienda al punto segundo del mismo. Votan en contra los señores: Berdié y Gaspar. Votan a favor los señores: Atarés, Comín, Meroño, Pérez Ciria, Guerra, Mur, Lobón, Aldea, Sanromán, Martínez, Gálvez, Polo, Bernad, Murillo, Santa Cruz, Zarralanga, Muñoz, Bolea, Lope, Mastral, Gómez, Gómez-Pastrana, Suárez, Villar, Pérez Borroy, Casanova y la Presidencia. Total: dos votos en contra y veintisiete votos a favor.- Queda aprobado.

Así se acordó,

## 6. AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA (SEPTIEMBRE 1998).

### ÍNDICE

#### PRESENTACIÓN.

#### 1. REFERENTES TERRITORIALES, DIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS.

##### 1. EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS.

- La estrategia para la concertación en el área de Zaragoza
- Las actuaciones en el área de Zaragoza.

##### 2. LAS DIRECTRICES GENERALES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

- Zaragoza en el modelo territorial de las Directrices
- La proyección de Zaragoza como "eurociudad"
- Estrategias concretas relacionadas con el desarrollo y proyección de Zaragoza y su entorno

##### 3. LAS DIRECTRICES PARCIALES METROPOLITANAS

- a) Razones para las directrices del área metropolitana
- b) Los modelos de la directriz

#### CONCLUSIONES SOBRE LOS REFERENTES TERRITORIALES DEL PLAN

#### EL DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

#### LAS BASES DE UN PROYECTO URBANO PARA ZARAGOZA

#### OBJETIVOS DEL PLAN

#### 2. EL MODELO TERRITORIAL DEL PLAN

##### I. MARCO CONCEPTUAL DEL DESARROLLO URBANO

#### EL MEDIO NATURAL EN EL MODELO TERRITORIAL

#### DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

#### DESARROLLO INTEGRADO EN LAS CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO

- A. Suelos excluidos de procesos de urbanización por sus características geomorfológicas.
- B. Suelos que se preservan por sus características naturales
- C. Suelos de protección del dominio público

#### LOS SISTEMAS NATURALES COMO ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO

- A. Los cursos de los ríos
- B. Enclaves naturales de interés
- C. La huerta de Zaragoza

##### II. EL MARCO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN DEL DESARROLLO

#### EL PLAN Y EL PROGRAMA DE DESARROLLO

#### CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE NUEVOS SUELOS

- a) Cantidad suficiente de suelo
- b) Corregir las excesivas diferencias de renta de situación
- c) Condiciones adecuadas para la implantación de infraestructuras y servicios
- d) Objetivar los costes de transformación del suelo
- e) Flexibilizar las determinaciones del Plan

- f) Gestión del desarrollo

#### EL NUEVO MARCO LEGAL DEL SUELO

### III. EL MODELO DEL PROYECTO DE DIRECTRICES METROPOLITANAS

#### Objetivo del modelo territorial

### 3. LOS ELEMENTOS DEL MODELO TERRITORIAL

#### I. EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES

##### 1. ACCESOS FERROVIARIOS

- a) Línea de Alta Velocidad
- b) Líneas de viajeros de ferrocarril convencional
- c) Mercancías: la Ronda Norte ferroviaria
- d) Conclusiones

##### 2. FERROCARRIL DE CERCANÍAS Y TRANSPORTE COLECTIVO GUIADO

##### 3. CARRETERAS INTERREGIONALES Y ACCESOS A LA CIUDAD

- a) Cuarto Cinturón
- b) Acceso Norte
- c) By-pass Norte-Sur
- d) Acceso Este
- e) Acceso Oeste
- f) Autovía de Valencia
- g) Otros accesos arteriales a la Ciudad
  - Variante de la C<sup>a</sup> de Barcelona (N-II) en Santa Isabel
  - Variante de la C<sup>a</sup> de Castellón
  - Conexión de la variante de Casetas con la A-68

##### 4. VÍAS DE COMUNICACIÓN METROPOLITANAS

- a) Carretera de unión entre las de Huesca y San Mateo
- b) Variante de Montañana-Peñaflor-San Mateo y conexión de San Gregorio con el acceso Norte del Cuarto Cinturón
- c) Carreteras Villamayor-Malpica y variante de Villamayor-Santa Isabel
- d) Nuevo acceso a Malpica desde la A-2
- e) Acceso a Movera desde el Cuarto Cinturón
- f) Actuaciones en los corredores metropolitanos concertadas con la DGA
- g) Carretera Monzalbarba-Aeropuerto-C<sup>a</sup> de Madrid
- h) Acceso a la carretera de Torrecilla de Valmadrid y al polígono industrial Tudor

##### 5. VÍAS URBANAS ARTERIALES

- a) Ronda de la Hispanidad
- b) Ronda del Rabal
- c) Vial Norte del Actur
- d) Vía-parque del Canal y nueva vía entre la variante de Casetas y Miralbueno
- e) Acceso desde el Cuarto Cinturón y la autovía de Valencia
- f) Transformación de la Carretera de Logroño en vía urbana
- g) Transformación del acceso de la A-68 al centro en avenida urbana

##### II. ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA ACTIVIDADES SINGULARES

- a) Área de actividades ligadas al Aeropuerto
- b) Áreas de la carretera de Huesca
  - Zona de Actividades Logísticas

- Ampliación de Mercazaragoza
  - c) La Universidad
  - d) Nuevo Centro Intermodal de Viajeros
  - e) Actividades de reciclaje
- III. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS SOCIALES. ELEMENTOS DE CENTRALIDAD
- El Centro Histórico
  - La Universidad y los grandes centros de la Sanidad
  - Las "polaridades de distrito"
  - Elementos de atracción
  - Localización de nuevos elementos de centralidad
  - Áreas administrativas, de oficinas y edificios representativos en la Ribera Norte, Portillo y avenida de Navarra
  - Refuerzo del Centro Histórico como polo comercial
  - Nuevas polaridades secundarias fuera del Centro
  - Nuevas polaridades periféricas
  - La Sanidad
  - Equipamientos de atracción de público
- IV. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES  
MODALIDADES DE ESPACIO LIBRE Y LÍNEAS DE ACCIÓN SOBRE ELLAS
- Espacio libre urbano
  - Corredores y parques fluviales en terrenos de huerta baja
  - Montes en repoblación y espacios naturales protegidos
4. MODELO DE DESARROLLO URBANO  
CRECIMIENTO EXTENSIVO O TRANSFORMACIÓN URBANA  
EL MODELO DE DESARROLLO PROPUESTO
- I. SUELO RESIDENCIAL
- A. Desarrollo por los bordes del conglomerado central.
  - B. Los límites del crecimiento central
  - C. El Papel de los barrios exteriores
  - D. El papel de la Vivienda unifamiliar
  - E. Las piezas territoriales de los corredores de acceso
  - F. Bordes urbanos e intersticios en los corredores de acceso
  - G. Conclusiones
- II. SUELO PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS
1. Actividad industrial en general
  2. Actividades ligadas a la Capital
    - Actividades diversas ligadas a las vías de comunicación
  3. Actividades especializadas
5. LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD EXISTENTE
- I. LAS TRANSFORMACIONES RECIENTES
  - II. LA PUESTA EN VALOR DE LA CIUDAD
  - III. PROPUESTAS PARA LA TRANSFORMACIÓN Y FACTORES DE OPORTUNIDAD
    - A. OPERACIONES ESTRATÉGICAS

- B. LA RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO
- C. REESTRUCTURACIÓN Y TRANSFORMACIÓN CUALITATIVA DE LA PERIFERIA
- Los bordes de la Ronda de la Hispanidad
  - La recuperación de los tramos urbanos de los ríos
  - Suelos industriales y áreas vacantes susceptibles de renovación
  - Terrenos de la Administración
- D. PLANES SECTORIALES
1. Ordenación del comercio e impulso de polaridades comerciales en el Centro y en distritos
  2. Ordenación del transporte
  3. Plan de renovación de infraestructuras
  4. Plan de espacios verdes
  5. Plan de Áreas Dotacionales
- IV. LAS OPERACIONES EN LA AVENIDA DE NAVARRA, EL PORTILLO Y EL EBRO
1. LOS SUELOS FERROVIARIOS DEL PORTILLO Y LA AVENIDA DE NAVARRA
    - Actuaciones precedentes
    - Nuevas propuestas y estado actual de la cuestión
    - Criterios de actuación
  2. LAS RIBERAS DEL EBRO
    - Plan Especial o Plan Director de actuaciones
    - Criterios del Avance

#### AVANCE DEL PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES EN EL RÍO EBRO

1. INTRODUCCIÓN
2. LA SITUACIÓN ACTUAL
  - 2.1. LAS CONDICIONES NATURALES DEL RÍO
    - 2.1.1. La calidad del agua
    - 2.1.2. Los sotos
    - 2.1.3. La dinámica del río
    - 2.1.4. Las condiciones naturales en el tramo urbano
  - 2.2. LA RELACIÓN ENTRE EL RÍO Y LA CIUDAD
3. OBJETIVOS Y ÁMBITOS DE ACTUACIÓN
  - 3.1. OBJETIVOS
  - 3.2. ÁMBITOS DE LAS ACTUACIÓN
4. CRITERIOS DE ACTUACIÓN
  - 4.1. CRITERIOS GENERALES DE ACTUACIÓN SOBRE EL RÍO
    - 4.1.1. Dinámica
    - 4.1.2. Recuperación y conservación de la ribera y los sotos
    - 4.1.3. Estética
    - 4.1.4. Vegetación
  - 4.2. CRITERIOS GENERALES DE ACTUACIÓN EN EL TRAMO URBANO
    - A. Articulación de espacios libres, dotaciones y transportes
    - B. Establecimiento de condiciones de centralidad
    - C. Representación de la ciudad
    - D. Accesibilidad

- E. Multifuncionalidad
  - F. Diversidad
  - G. Promoción de usos públicos en el ámbito
  - H. Cualificación urbana
  - I. Creación de una lámina de agua estable
  - J. Diseño de riberas
5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN
- 5.1. ACTUACIONES DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AGUA
  - 5.2. ACTUACIONES EN TRAMOS NATURALES
    - 5.2.1. ACTUACIONES EN RELACIÓN CON LA DINÁMICA DEL RÍO
    - 5.2.2. RECUPERACIÓN Y RESTAURACIÓN DE RIBERAS
  - A. LIMPIEZA DE MÁRGENES
  - B. ÁREAS NATURALES
    - Espacios singulares: galachos de Juslibol, La Alfranca, etc
    - Espacios en buen estado
    - Espacios de interés que requieren corrección de impactos
    - Espacios degradados
    - Espacios generales (Huertas del Ebro)
  - C. ARTICULACIÓN DE LAS MÁRGENES
  - 5.3. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE TRANSICIÓN
    - A. ÁREA DE RANILLAS
    - B. ÁREA DEL GALLEGO
    - C. HUERTA DE LAS FUENTES-MONTEMOLÍN
  - 5.4. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO URBANO
    - 5.4.1. Actuaciones de refuerzo de la actividad
    - 5.4.2. Actuaciones de accesibilidad
      - a. Accesibilidad rodada
      - b. Accesibilidad peatonal y continuidad de itinerarios
    - 5.4.3. Actuaciones sobre la imagen urbana
  - 5.5. ACTUACIONES POR TRAMOS URBANOS
    - a. Entre la Ronda del Rabal y el Puente de la Almozara
    - b. Puente de la Almozara - Puente de Piedra
    - c. Puente de Piedra - Puente de Hierro
    - d. Resto del tramo urbano
6. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DEL FRENTE URBANO EN LA RIBERA NORTE
- Criterios generales
- A. Entre el puente de la Almozara y el de Santiago:
  - B. Entre el puente de Santiago y el de Piedra
  - C. Entre el puente de Hierro y el de Las Fuentes
- Coordinación institucional
6. EL CENTRO HISTÓRICO
- 1. La heterogeneidad del Centro Histórico
  - 2. Caracterización y procesos urbanos en curso
    - a) Significado representativo y cultural dentro de la ciudad

- b) La accesibilidad y el tráfico
  - c) La terciarización
    - Comercio
    - Oficinas
    - Hostelería
  - d) La residencia
  - e) Las áreas de deterioro
  - f) El patrimonio cultural, arquitectónico y urbanístico
3. Objetivos
- LÍNEAS DE ACTUACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO
- a) Accesibilidad general
  - b) Actividades del sector terciario
  - c) Rehabilitación del tejido urbano y el patrimonio cultural
- 1. Rehabilitación urbanística: vivienda, urbanización e infraestructuras
  - 2. Rehabilitación de edificios
  - 3. Recuperación de edificios históricos y dinamización cultural
  - 4. Instrumentos específicos de gestión
7. ÁREAS DE REESTRUCTURACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LA PERIFERIA
- PLAN DIRECTOR DEL CANAL
- Antecedentes
- Bases para la redacción del Plan Director del tramo urbano del Canal Imperial.
- a) Objetivos
  - b) Criterios de actuación
  - c) Propuestas de actuación para los distintos tramos
- BARRIO OLIVER
- 1. La situación urbanística actual
  - 2. Criterios de actuación
- BARRIO DE VALDEFIERRO
8. ÁREAS DE DESARROLLO URBANO
- ORLA ESTE Y CARRETERA DE CASTELLÓN
- LA CARRETERA DE CASTELLÓN
- Estructura urbana
  - Viario
  - Franja entre la carretera de Castellón y el Ebro
  - Ampliación del polígono industrial Marqués de Arlanza
- LA CARTUJA
- ORLA OESTE
- Características
  - Criterios de ordenación y elementos estructurantes
- a) Corredores verdes
  - b) "Puertas" de acceso desde el Cuarto Cinturón y las Vías Arteriales
  - c) Viales internos
  - d) Centros de Servicios en las "puertas" de acceso

e) Otros criterios

CARRETERA DE VALENCIA

- Estructura urbana
- Viario

9. LAS PIEZAS TERRITORIALES

CORREDOR DE LA CARRETERA DE LOGROÑO

- Estructura urbana
- Viario
- Áreas de equipamientos y servicios
- Los suelos para nuevos desarrollos y los núcleos residenciales

CASSETAS

MONZALBARBA

ALFOCEA

VILLARRAPA

VENTA DEL OLIVAR

GARRAPINILLOS

CORREDOR DEL GÁLLEGO

- Estructura urbana
- Viario
- Áreas de actividad
- El Corredor Verde del Gállego
- Áreas de servicios
- Áreas residenciales: los núcleos y sus posibilidades de desarrollo

MONTAÑANA

VILLAMAYOR

PEÑAFLORES

SAN JUAN DE MOZARRIFAR

SAN GREGORIO

JUSLIBOL

EL TRAMO FINAL DEL GÁLLEGO

SANTA ISABEL

MOVERA

10. ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA

Infraestructura hidráulica y crecimiento físico

Actuaciones precisas en las áreas de desarrollo urbano

Actuaciones previstas

11. SUELO NO URBANIZABLE

SUELOS EXCLUÍDOS DEL DESARROLLO URBANÍSTICO

1. Espacios naturales protegidos
2. Riberas
3. La Huerta
4. Otros suelos sin especial protección

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

- Instrumentos de planificación, protección y desarrollo
- Medidas de protección de la huerta
- La compatibilidad de usos en la huerta
- Actuaciones sobre la calidad del medio

ACTIVIDADES EN EL SUELO NO URBANIZABLE

- Los núcleos rurales
- Actividades del sector primario

LAS PARCELACIONES IRREGULARES

- La vivienda periurbana como producto inmobiliario
- Vías para la intervención
- Situaciones con infracción prescrita

## PRESENTACIÓN.

En Noviembre de 1996 el Gobierno Municipal presentó, como primera aproximación a un proyecto urbanístico para la Ciudad, un borrador del Avance del Plan General de Ordenación urbana, abierto a recibir propuestas o aportaciones que permitiesen establecer y concretar las bases del nuevo Plan.

En los meses siguientes, el borrador fué presentado y explicado al público en los barrios y distritos municipales y en distintas instituciones, organizaciones profesionales y ciudadanas; su texto y gráficos se editaron y difundieron a través de dichos cauces y de los medios de comunicación.

Posteriormente, y tras las sesiones de trabajo conjunto mantenidas al respecto por los Grupos políticos municipales, el Pleno municipal, en sesión de 17 de Octubre de 1997 acordó someter a exposición pública, con arreglo a lo previsto en el vigente Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo, los criterios, objetivos y soluciones generales de planeamiento contenidos en el Avance, incorporando al mismo una serie de modificaciones como resultado de las sesiones de trabajo mencionadas.

El Avance ha sido sometido a información pública por plazo de dos meses, y ha tenido una amplia difusión a través de la edición y exposición de los documentos escritos y gráficos, la atención e información personal a las personas interesadas y en los medios de comunicación.

Tras el análisis y estudio de las numerosas sugerencias, alternativas y peticiones de todo tipo recibidas -se han registrado más de 700 entradas- se presenta ahora un documento modificado de Avance que refleja el resultado del proceso de participación.

Las aportaciones recibidas abarcan todo lo que concierne a la ciudad, desde las grandes infraestructuras territoriales y la ecología a temas sectoriales y de detalle; sin embargo, el proyecto del Avance no intenta abarcarlo todo, sino que busca estabilidad y flexibilidad para adecuarse a demandas territoriales, sectoriales o de detalle cuya solución no puede anticipar el Plan y que exigen la articulación de éste con otros instrumentos.

Buena parte de las peticiones recibidas se refieren a modificar en el nuevo Plan el régimen aplicable a fincas o situaciones concretas en el Plan actual, casos particulares que proporcionan información sobre desajustes o conflictos de la regulación actual pero que no corresponden al nivel de decisión propio del Avance y cuya posible solución ha de remitirse al Plan.

En un documento de criterios y soluciones generales, la diversidad de las sugerencias obliga a adoptar una visión de conjunto; tras el estudio individualizado de aquéllas, las conclusiones no se refieren en general a casos concretos, sino a áreas temáticas, atendiendo especialmente a las diferencias de concepto y a las soluciones alternativas a las propuestas del Avance. El resultado de este análisis es abundante en matices y no puede reducirse a cambios o rectificaciones aisladas de los criterios propuestos, sino que ha llevado a un proceso global de reconsideración del Avance que incluye la estructura expositiva y la ampliación del contenido, nuevas formulaciones de criterios con distintos matices o cambios, aceptaciones de puntos concretos y también ratificaciones de propuestas existentes.

El Avance toma los elementos básicos del proyecto para la ciudad futura del marco territorial que configuran los Proyectos existentes de las Directrices Generales de Aragón y las Directrices Metropolitanas, y de los trabajos en curso para la elaboración del Plan Estratégico de Zaragoza. Entre estos elementos destacan la especialización en actividades del transporte y la logística, un enfoque avanzado de las infraestructuras, y una ciudad metropolitana integrada con su territorio y con la naturaleza. Tomaremos estos elementos como pauta para presentar el contenido esencial del Avance.

La idea de Zaragoza como metrópoli integradora de barrios y municipios e integrada en su territorio requiere ante todo un modelo de organización territorial estable y una coordinación de los distintos niveles de intervención en el territorio, a través de planes o proyectos.

El Plan tiene que articularse con otros instrumentos: Directrices, proyectos u otras operaciones de escala territorial, proyectos directores u operaciones urbanas estratégicas, planes sectoriales diversos -ordenación de recursos naturales, de protección, de transporte, de equipamiento, etc.- y con la implantación de infraestructuras básicas hidráulicas y de transporte.

Al mismo tiempo el Plan es un instrumento necesario para el desenvolvimiento de la ciudad, y las hipotéticas ventajas de incardinarse en otros instrumentos no deben servir para retrasar la puesta en marcha de los instrumentos urbanísticos propios de su contenido; dejando éste suficientemente abierto -incluso con modificaciones puntuales- a su articulación posterior con otros instrumentos derivados de actuaciones concertadas con la Administración de la Comunidad y del Estado en materias como infraestructura hidráulica, transportes, protección y gestión del medio ambiente y la Naturaleza, etc. y con un programa de planes sectoriales municipales e instrumentos de desarrollo que el Avance propone.

Hasta ahora el modelo de organización territorial de Zaragoza carece de definición suficiente. La gran superficie del término municipal, la falta de un sistema metropolitano estructurado y con un buen nivel de servicios, las características peculiares del entorno rural, hacen que dicho modelo, el papel de los sistemas naturales, los barrios y los municipios próximos, etc. permanezcan en la planificación territorial como una cuestión abierta, y con ella las demandas y expectativas de clasificación de suelos y la tendencia -reflejada por las peticiones recibidas y por las actuaciones indisciplinadas de hecho- a un modelo disperso de ocupación del espacio.

Las sugerencias al Avance muestran a este respecto posiciones separadas: de un lado se demandan criterios liberalizadores o calificación de grandes áreas concretas, de otro se objetan casi todas piezas de suelo urbanizable y plantea la regeneración de áreas de la ciudad actual como base de la nueva edificación. Por otro lado, una parte significativa de aportaciones de colectivos se centran en la protección del medio natural y su relación con la ciudad.

En las bases del proyecto para Zaragoza propuestas por el Avance, se constata que Zaragoza mantiene secuelas de un crecimiento cuantitativo muy intenso en etapas anteriores, y se plantea que el crecimiento en la etapa actual de la ciudad debe ser en calidad, diversidad y sostenibilidad -lo que no equivale a mercados rígidos de suelo-. En consideración a todo ello, el Avance pretende dar una respuesta integradora de los distintos enfoques, y conciliar la transformación cualitativa de la ciudad actual con el crecimiento; el crecimiento con las características naturales del territorio; un crecimiento "central" con otro disperso, pero nucleado en torno a los barrios convenientemente estructurados, etc.

El medio natural se incorpora de forma expresa como determinante del modelo territorial y moderador del desarrollo; se evitan las formas de ocupación que generan a plazo más o menos largo, problemas estructurales de medio ambiente y organización de los servicios, y se asumen diversas medidas y actuaciones sobre los ríos, los espacios singulares y la huerta como elementos que deben integrarse en la ciudad de forma efectiva.

Las grandes infraestructuras -cinturones arteriales, ferrocarril, abastecimiento de agua- han sido objeto de gran atención en las sugerencias, especialmente por sus efectos transformadores sobre la ciudad.

El Avance participa de este enfoque: en cuanto a vías arteriales, se asume la modificación del trazado del Cuarto Cinturón en Las Fuentes, y se incluye nuevos accesos arteriales al Este y Oeste -los accesos desde la autovía Norte-Sur ya figuraban en las previsiones ministeriales- y toda una red de vías de escala metropolitana necesarias para estructurar los corredores y barrios. En los grandes nodos de la red se sitúan las áreas especializadas de actividad; Universidad, áreas del Gállego, de la carretera de Madrid, del Aeropuerto, Orla oeste, etc. Todo

ello ratifica las previsiones iniciales del Avance, y se encamina a aprovechar los efectos del cuarto cinturón en fase avanzada de proyecto.

El marco de actuación en el sistema ferroviario está dominado por el fuerte ritmo de progreso de la Línea de alta velocidad. En este contexto, el planteamiento de la red y los accesos propuesto inicialmente por el Avance, que incluía la Ronda Norte ferroviaria y el acceso de Alta Velocidad y la estación intermodal en El Portillo tal como inicialmente fueron propuestos por el Ayuntamiento y la DGA, ha quedado modificado con la solución del corredor ferroviario por el Sur y Oeste de la ciudad y el nuevo emplazamiento de la Estación en Delicias. A ello se añaden las previsiones para un futuro desarrollo del transporte intermodal de mercancías en el área del Aeropuerto.

El Avance asume en toda su dimensión e importancia la transformación que el nuevo acceso ferroviario y la nueva estación suponen; la remodelación integral en sucesivas fases de los suelos ferroviarios de la avenida de Navarra, y su ordenación formando un tejido urbano continuo entre las Delicias, el Ebro y la Almozara, y a crear nuevas áreas de centralidad en dichos suelos y en los actualmente ocupados por la estación del Portillo. El Avance deja abierto el diseño final al resultado de los proyectos, concursos u otras fórmulas que se utilicen a este fin.

La transformación de la ciudad existente se basa como elementos principales en la transformación ferroviaria, ya mencionada, en la recuperación del Ebro y en la ordenación de los bordes urbanos y urbanizables de la Ronda de la Hispanidad. Para el Ebro se incluye un avance del Plan Director de Actuaciones que amplía y detalla los criterios generales propuestos durante la información pública. El Avance propone criterios para el tratamiento de los bordes urbanos e intersticios del tejido e incluye un tratamiento específico de los bordes de la Ronda de la Hispanidad; y ratifica otras propuestas de actuación ya formuladas referidas a transformación de terrenos de uso industrial, a suelos de la Administración, etc.

Los criterios y propuestas sobre la ciudad consolidada, el Centro Histórico y los Planes Integrales no sufren cambios significativos tras la información pública. Los barrios exteriores han sido objeto de varias modificaciones en cuanto a las orlas de crecimiento en función de sus particulares circunstancias, aunque no de carácter sustancial. En la ciudad como en los barrios ha habido abundantes sugerencias referidas a casos particulares que permiten detectar conflictos de regulación normativa y situaciones puntuales, no estructurales, en que el tejido urbano está "sin terminar" y cuya solución habrá de buscarse en la regulación que el Plan proponga para las distintas zonas, piezas de reforma interior o barrios.

I.C. de Zaragoza, Septiembre de 1998.

## 1. REFERENTES TERRITORIALES, DIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS.

### LOS REFERENTES TERRITORIALES.

#### 1. EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS.

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI en lo sucesivo), aprobado en Consejo de Ministros de 4 de Marzo de 1994 y remitido a las Cortes es un documento de carácter estratégico que, según su propio contenido, aspiraba a ser instrumento fundamental de la política territorial del Estado para elevar el potencial de desarrollo en todos los ámbitos del país y disminuir las diferencias entre regiones y entre espacios urbanos y rurales.

Aunque su papel actual no queda establecido, pues no está expresamente asumido, ni sustituido por otro, y parte de sus propuestas se están siguiendo, se considera un referente necesario de la política territorial.

El Plan parte de un análisis del modelo territorial europeo y del español, y de sus tendencias de futuro. Sus objetivos generales, coincidentes con los del ámbito europeo son: favorecer las condiciones para el incremento de la competitividad y productividad en todo el territorio; impulsar el desarrollo equilibrado entre los distintos ámbitos; mejorar la calidad y el nivel de vida de la población y propiciar la puesta en valor y la gestión responsable de los recursos naturales, la conservación del patrimonio histórico y cultural, etc.

A los efectos del planeamiento urbanístico interesa especialmente el modo en que el PDI plantea las actuaciones destinadas a implantar en las Ciudades planes de actuación coordinados, para impulsar su desarrollo cualitativo, optimizar las inversiones y estimular la inversión privada; y al desarrollo integrado del sistema de infraestructuras de transporte.

**La política de actuaciones en las Ciudades** se basa en alcanzar en la red de ciudades una jerarquía más equilibrada territorialmente, con un nivel competitivo similar al europeo. El crecimiento de la actividad económica ha desbordado las condiciones de oferta de las ciudades españolas, provocando congestión, tensiones de mercado de suelo y otras deseconomías de concentración; se pretende mejorar el entorno productivo y la calidad de vida, aprovechando el dinamismo y las oportunidades existentes, especialmente en las grandes ciudades o áreas metropolitanas, así como de las ciudades intermedias:

- a) Impulsar el desarrollo cualitativo de las ciudades y equilibrar el territorio. Contribuir al renacimiento de las ciudades haciéndolas eficaces y competitivas a partir de una oferta de entorno urbano productivo, desde una intervención decidida del poder público, participativa con las iniciativas locales y atenta a la calidad de vida y la ecología urbana.
- b) Optimizar las inversiones integrando planes consistentes de forma conjunta y coordinada entre Administraciones, con la colaboración de capital privado.
- c) Rescatar plusvalías con la actuación pública e impulsar la inversión privada.

En la consecución de estos objetivos es esencial:

- *Un análisis integrado de las políticas sectoriales*, para lograr efectos globales mediante actuaciones de conjunto sobre varios sectores; integrar políticas urbanas de suelo, vivienda, transporte, reindustrialización y mejora del medio urbano.

- *Una política de infraestructuras*, desbordadas en las ciudades españolas y sin capacidad de respuesta a las necesidades. Las infraestructuras son precisas para obtener condiciones de competencia, calidad y eficacia.

Las inversiones en infraestructura en el territorio, orientan en el crecimiento de las ciudades y las ordenan, creando modelos territoriales más funcionales para organizar las actividades y los transportes, y ponen en valor suelos que a través de su utilidad para el desarrollo urbano permiten revertir las plusvalías generadas. La reordenación de carreteras, riberas de ríos, terrenos ferroviarios, etc., ofrecen oportunidades de diseñar operaciones urbanas de intervención pública sobre la ciudad, de gran importancia para su transformación, que implican actuaciones complejas de urbanismo, infraestructura y promoción de espacios y actividades.

- *Orientar los criterios para la actuación en suelo público a la mejora de las ciudades* y la eficacia de los servicios públicos; a rebajar los precios del suelo urbano y a luchar contra la especulación. La modernización de la ciudad, la calidad de vida urbana, la reinversión social de las plusvalías en la ciudad y la eficacia y calidad de las actuaciones deben ser los objetivos de la política de suelo.

De los Programas de Actuación del PDI en medio urbano se destacan los Planes Intermodales de Transporte para las áreas metropolitanas, las actuaciones sectoriales de redes viarias en medio urbano y de redes arteriales ferroviarias; especialmente los primeros en cuanto afectan a Zaragoza.

**Los Planes Intermodales de Transporte** se dirigen a establecer concertadamente con otras Administraciones actuaciones de infraestructura, con los siguientes objetivos:

- Potenciación del transporte colectivo y modulación de la utilización del vehículo privado en las áreas más congestionadas.
- Definición de actuaciones en circunvalaciones, accesos, transporte colectivo (cercanías, modos de capacidad intermedia).
- Infraestructuras de intercambios de modos de transporte.

La problemática del transporte en las grandes ciudades se caracteriza por las demandas crecientes de movilidad que se resuelven generalmente con el automóvil privado, creando congestión, contaminación, y mayores tiempos y fricciones de desplazamiento; frente a esta situación se aprecia una falta de viario estructurante y distribuidores de alta capacidad, y problemas de calidad y capacidad del transporte colectivo. El papel de la Administración Central es relevante y decisivo en la planificación de infraestructuras de transporte que en las grandes ciudades estructuran el modelo de movilidad metropolitana.

Todo ello lleva a una estrategia de actuación consistente en:

- Integrar las actuaciones de infraestructuras de transporte en la estrategia de ordenación del territorio, de modo que se apoyen mutuamente.
- Formular un planteamiento global de Actuaciones del Estado en cada Ciudad, para incentivar la coherencia de programas de todas las Administraciones en una estrategia común que previamente debe explicitarse.
- Potenciar el transporte colectivo como único modo a largo plazo de funcionamiento de la ciudad con calidad adecuada.

**La estrategia para la concertación en el Área de Zaragoza** propuesta en el PDI es:

1. Mejora de la inserción del Área de Zaragoza en los corredores de transporte que confluyen en la Ciudad, (Valle del Ebro, eje Centro-Noroeste y eje Mediterráneo-Pirineos) potenciando su papel en las cadenas de transporte, estructurando adecuadamente las infraestructuras urbanas e interurbanas, y minimizando el impacto medioambiental de los flujos de tráfico sobre el medio urbano.
2. Potenciación del papel del transporte colectivo con una mejora de la calidad del servicio, apoyada en un mejor conocimiento de la demanda de movilidad en el área. Se evaluará la oportunidad de implantar nuevos modos de transporte colectivo de capacidad intermedia.
3. Evaluación de políticas de actuación globales de tráfico, aparcamiento y transporte colectivo con el objetivo de frenar los crecientes problemas de congestión del viario urbano y de mejorar la calidad medioambiental.
4. Estudio y análisis del impacto en el área de las distintas alternativas de trazado de la infraestructura del Tren de Alta Velocidad Madrid-Barcelona. Factibilidad de actuaciones de renovación ó desarrollo urbanístico sobre instalaciones ferroviarias obsoletas.

**Las actuaciones en el área de Zaragoza** entre 1993 y el 2007 del listado del PDI son las siguientes:

- Red viaria: cierre del Segundo y Tercer Cinturón de Ronda; Autovía Ronda Sur y Cuarto Cinturón. Mejora de accesos y conexiones, variantes de acceso, ampliación de sección de la A-2 Alfajarín-Zaragoza.
- Red Arterial Ferroviaria: inserción en la RAF de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.
- Terminales de Transporte: estación de autobuses, centro de mercancías.
- Modos alternativos de transporte colectivo: estudios de viabilidad de líneas de tranvía/metro ligero.

Este programa se corresponde con los proyectos en ejecución para la LAV y los cinturones arteriales.

## 2. LAS DIRECTRICES GENERALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE ARAGÓN.

El segundo referente del Avance ha sido el Proyecto de Directrices Generales de Ordenación Territorial para Aragón, redactado por el Gobierno aragonés, que ha devenido, tras su tramitación en las Cortes de Aragón, en la Ley 7/1998 de 16 de Julio (BOA 29 de Julio de 1998)

### Zaragoza en el modelo territorial de las Directrices.

El Proyecto de Directrices Generales opta por un modelo de ordenación territorial caracterizado por un conjunto de principios y estrategias.

Las estrategias que afectan más directamente a Zaragoza son:

- a) El impulso al corredor del Ebro, el más dinámico de la región, (que no es otra cosa que el entorno metropolitano de Zaragoza).
- b) Potenciación de los efectos de difusión dese el corredor del Ebro al resto de la Comunidad a través de otros "ejes alternativos" (somontanos, Pirineo y Sistema Ibérico), apoyándose en la red de los diferentes municipios y en las comunicaciones.

- c) La promoción de los ejes viarios de comunicación con el resto de España, las regiones vecinas francesas y las metrópolis alrededor: Madrid, Bilbao, Burdeos, Toulouse, Barcelona y Valencia.
- d) La promoción de Zaragoza como centro de gravedad del istmo pirenaico , geocentro del hexágono formado por las ciudades citadas punto neirálgico dentro de una futura región pirenaica trans-nacional.

Ello supone modificar la estructura de la ciudad, su diseño, la dotación de equipamientos y la prestación de servicios de la calidad y nivel de una ciudad de estas características. Esta proyección de Zaragoza se basaría en un proyecto estratégico y en la actuación concertada de los tres niveles, estatal, regional y local de la Administración.

- e) La elaboración de una Directriz Parcial de Ordenación Territorial en el entorno de Zaragoza que regule la expansión del mismo, la correcta ordenación de usos del suelo y la racionalización de la gestión de los servicios.

### Estrategias concretas relacionadas con Zaragoza y su entorno.

- Corredores de alta capacidad uniendo Levante con Burdeos y Toulouse a través de las tres capitales aragonesas.
- El AVE, comunicación interregional e internacional, complementado con sistemas de transporte regional que sirvan de colectores y distribuidores a todo el territorio.
- Creación de un centro logístico internacional en Zaragoza.
- Servicios ferroviarios de cercanías en el entorno de la Capital.
- Estación Intermodal del Portillo.
- Infraestructuras y redes de telecomunicación y acceso a la información.
- Procesos de innovación y desarrollo tecnológico relacionados con la universidad.
- La preservación y utilización del patrimonio cultural, también como recurso formativo y turístico.
- Las políticas de suelo, que necesariamente deben afectar a la Capital, propiciarán una adecuada gestión del mismo, orientada a una planificación urbana de calidad que permita recuperar la ciudad consolidada.

### 3. LAS DIRECTRICES PARCIALES METROPOLITANAS.

El Gobierno de Aragón redactó en 1995 un Proyecto de Directrices Parciales para el Área Metropolitana de Zaragoza, adelantándose así a cumplir lo que prescriben las Directrices Generales de Ordenación Territorial.

El entorno inmediato de la Capital, unido funcionalmente, e incluso físicamente con ella no es aun una verdadera área metropolitana -conjunto integrado de residencia y mercado de trabajo, en términos económicos- como los de otras grandes capitales. En los diversos escritos, la expresión área metropolitana se refiere únicamente al sistema territorial, y no a la forma de administración; las expresiones "comarca metropolitana", "entorno metropolitano", etc., hacen referencia a dicho sistema territorial y se toman como equivalentes.

### a) Razones para las directrices del área metropolitana.

Hay que partir del hecho, que reflejan los análisis incluidos en el proyecto, de que una parte muy importante de la actividad industrial, del empleo y la inversión industrial están en el entorno metropolitano, mientras que Zaragoza conserva el papel de centro de servicios, comercio y residencia, y ello crea unas relaciones de desplazamientos residencia-trabajo y de dependencia de la Capital para ciertas funciones en toda el área.

Las razones que se deducen del Proyecto de Directrices Generales son:

- Racionalizar infraestructuras en cuanto a su implantación, gestión y utilización : Sistema de transporte colectivo radial e intermodal, trazado de corredores energéticos; agua y vertidos; jerarquizar, ordenar y completar la red de comunicaciones, etc.
- Ordenar las relaciones intermunicipales para la implantación y utilización de esas infraestructuras al ser de escala superior al municipio.

Es de notar que varias de las principales áreas estratégicas: aeropuerto, Universidad - Tecnópolis-, AVE, Zona logística de la Ciudad del Transporte, cinturones, Portillo, parques metropolitanos del Ebro, solo afectan a Zaragoza capital. En cambio soluciones como el sistema de Abastecimiento y Saneamiento (soluciones de abastecimiento del Aragón o Cinca ante los problemas de calidad crecientes), o del transporte colectivo metropolitano son supramunicipales y no pueden darse desde la Directriz.

- Racionalizar los usos del suelo: el "puzzle" de los corredores, usos y tipologías situados con independencia unos de otros; aquí juega también la idea de "complementariedad" de unos usos y funciones con otros en distintos municipios; no sólo "que no haya conflictos" sino que sean "complementarios" o sinérgicos.
- "Ordenar las relaciones intermunicipales con criterios de equidad socio-territorial".

Esta finalidad puede entenderse de dos formas, no excluyentes:

a) Conseguir una calidad urbana del entorno, los servicios, etc., más uniforme. Responde a una tendencia general a sustituir la idea de eficacia cuantitativa -abundante oferta- por eficacia cualitativa basada en la diversidad de opciones; evitar un modelo de desarrollo dual centro-periferia (centro prospero, periferia desatendida).

b) Un modelo de financiación de la ordenación del territorio, por vía impositiva o por tasas al consumo en el que la carga recae principalmente sobre Zaragoza por número de habitantes, concentración de renta y actividad. (Zaragoza recibiría a su vez inversión del Estado como parte de la "política de ciudades").

### b) Los modelos de la directriz.

La Directriz plantea un Modelo territorial o de utilización del territorio, un Modelo de intervención y un modelo de decisión con instrumentos para ello.

- El Modelo territorial tiene por objetivos:

Conseguir una comarca metropolitana madura y eficiente. Eficacia del sistema de transporte, del espacio productivo, calidad residencial, calidad de las oportunidades de cultura y ocio.

Una ciudad acabada y autocontenida en su expansión. Evitar crecimiento en mancha de aceite.

Establecer centralidades en la periferia.

Establecer un sistema de transporte colectivo, en combinación de los distintos modos.

Efectuar reservas estratégicas de suelo para actividades.

Orientar las distintas piezas en que se articula el territorio a funciones especializadas.

Realizar todo ello en equilibrio y compatibilidad con el medio.

Racionalización de procesos administrativos.

- El Modelo de intervención se basa en los siguientes principios:

La intervención requiere más que una mera coordinación entre municipios. La construcción del "proyecto metropolitano" debe tener un nivel de decisión propio, superior al del Plan Municipal. Un nivel de estructura general de la metrópoli.

Actuar selectivamente.

El Modelo debe quedar abierto a formas innovadoras respecto al uso del suelo en lugar de suponer que las cosas sucederán según la racionalidad tal como el Plan la entiende.

Las intervenciones deben basarse en la concertación interadministrativa.

Asimismo deben desarrollarse con "proyectos directores" complejos, de base sectorial pero impulsores y con objetivos múltiples. Construir el territorio con operaciones de este tipo y no con regulaciones de utilización del suelo.

- Modelo de decisión: instrumentos.

Se plantea una organización administrativa que tutela la implantación, gestión y control de las políticas y acciones que se ejecuten; y no un Ente Metropolitano, intermedio entre Ayuntamiento y DGA.

Se proponen tres niveles de decisión:

I.- Una gerencia específica de la comarca metropolitana regida por órganos de la DGA (Ordenación del Territorio ...).

Funciones: Negociar las grandes infraestructuras con otras administraciones: Ministerio de Fomento, CHE, etc.; la coordinación sectorial y del planeamiento urbanístico, y el desarrollo y seguimiento de la Directriz.

II.- Órganos supramunicipales "ad hoc" para acciones concretas. Su formación, duración y funciones dependerá de las acciones de que se trate.

Oficinas específicas para Operaciones estratégicas (aeropuerto, cinturones, etc.).

Convenios y sociedades mixtas.

Oficinas descentralizadas de Gestión y Control Urbanístico.

III.- Nivel de competencias estrictamente municipal.

### CONCLUSIONES SOBRE LOS REFERENTES TERRITORIALES DEL PLAN.

1. La política territorial y urbanística tiene cada vez más referencias derivadas de experiencias compartidas por diversas ciudades y países, y de directrices institucionales que orientan sobre el rumbo a seguir.

La "construcción del territorio" con las infraestructuras, las nuevas vías urbanas y los sistemas de transporte como forma de articular la periferia, la recuperación de los ríos y costas, las centralidades periféricas, la intervención en ciudades históricas, etc., son políticas generalmente asumidas en nuestro entorno como generadoras de calidad de vida y desarrollo. Todas ellas tienen su equivalente en el Avance.

2. Para llevarlas a la práctica es precisa la actuación concertada de las Administraciones, y especialmente que la Administración central las asuma como política de estado; y consecuentemente invierta en nuestra Ciudad.
3. El Modelo Territorial de las Directrices Generales de Aragón no supone obstáculo, antes al contrario, a que Zaragoza desarrolle las oportunidades que existan, tanto en industria como en servicios y equipamientos de alto nivel. Sin embargo supone aplicar una selectividad en la orientación de las actividades (que también plantea el Diagnóstico Estratégico) dejando que las menos especializadas se difundan por el territorio. El desarrollo de Zaragoza en el Plan General debe enfocarse selectivamente, pero sin cerrar las puertas a ninguna oportunidad.

Las Directrices Generales y el Diagnóstico Estratégico -que a continuación se expone- concuerdan en lo sustancial en cuanto al papel motor de Zaragoza y sus recursos y oportunidades.

4. El Modelo Territorial del Proyecto de Directrices Metropolitanas no limita las posibilidades de desarrollo de Zaragoza. La idea de "evitar el crecimiento en mancha de aceite" no restringe la posibilidad de una oferta amplia de suelo residencial, y la localización de las piezas estratégicas y los sistemas arteriales es concordante con el resultado de los estudios de la Oficina del Plan.

Al exponer el Modelo de desarrollo urbano se tratará con más detalle este aspecto.

5. La Directriz Metropolitana puede suponer un paso importante para alcanzar la eficiencia territorial que es condición previa y necesaria para el mismo.

Del contenido de las Directrices Metropolitanas, el aspecto que se revela como esencial para conseguir dicha eficiencia son los sistemas supramunicipales de comunicaciones, abastecimiento de agua, saneamiento, transporte y gestión de residuos, que habrán de desarrollarse con instrumentos propios, directrices o proyectos sectoriales.

6. A efectos del Avance del Plan General se consideran como referentes necesarios el modelo estructural y la estrategia territorial (junto con los sistemas de infraestructura ya citados y los que en el futuro se establezcan); pero dejando a las competencias municipales y al propio Plan General la aplicación concreta de esos referentes al planeamiento de la Ciudad.

### EL DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO.

En septiembre de 1996 se publicó un diagnóstico estratégico de la Ciudad con el título "Zaragoza Hoy". Fué realizado en los años 94 y 96 por un amplio grupo de participantes de distintas especialidades, como parte de los trabajos para la elaboración de un Plan Estratégico para Zaragoza realizados a través de la Sociedad Ebrópolis, constituida por DGA, Ayuntamiento, Universidad, organizaciones empresariales, sindicales y vecinales y entidades financieras.

Este diagnóstico se ha utilizado como referencia para el Plan por lo que se resume seguidamente.

#### Síntesis de puntos fuertes.

El diagnóstico contempla un conjunto de puntos fuertes o favorables de carácter interno en los que sustentar el desarrollo.

Parte de ellos se refieren a **recursos inmateriales**, como:

La universidad, en sus facetas de innovación, investigación y enseñanza universitaria, foco cultural y de proyección exterior.

Buenas condiciones y calidad de los recursos humanos.

Capacidad de acogida y convivencia, solidaridad, vivacidad social.

A los efectos del Plan General interesan especialmente los **puntos fuertes que guardan relación con factores de carácter espacial**, territoriales y urbanos.

- Situación geográfica y accesibilidad; localización en un eje consolidado de transporte, energía, comunicaciones y desarrollo económico.

- Recursos de agua, energía, comunicaciones y espacio:

Instalaciones y actividades de transporte por carretera y un aeropuerto con características y localización favorables para el tráfico aéreo.

Gran cantidad de espacio disponible bajo una administración única, para desarrollos urbanísticos, con oportunidades de nuevas áreas ligadas a las infraestructuras de transporte, accesos, cinturones, aeropuerto o mediante implantaciones autónomas.

Polígonos industriales próximos a la capital, con precios de terrenos industriales competitivos.

- Potencial de crecimiento, diversificación y consolidación de la actividad industrial existente:

Buenas condiciones de partida del sistema productivo y financiero: existe un tejido amplio y diversificado de actividades en el que integrar la producción, y se cuenta con importantes empresas de prestigio internacional, capaces de servir como imagen de la ciudad ante los inversores del exterior.

Presencia de economías externas, y la capital como centro fácilmente accesible de servicios a la producción, innovación, formación, I+D, etc. y equipamientos de nivel superior, además de las dotaciones culturales y sociales, amenidades de esparcimiento y ocio, etc.

Las actividades con mayor capacidad de desarrollo y atracción son las relacionadas con la industria ligera y bienes de consumo, tanto finales como componentes, equipamientos, etc., y los suministros del sector automóvil.

- Potencial de desarrollo de nuevas actividades tecnológicas como:

Actividades relacionadas con la producción regional de energía de fuentes renovables, hidráulica y eólica, ampliable con cultivos energéticos (biocombustibles); y con la calidad ambiental (tratamiento de aguas, depuración, etc.) y el desarrollo sostenible.

Logística de empresas distribuidoras cuyos mercados requieran un posicionamiento central como el de Zaragoza.

- Potencial como capital cultural, de servicios y "metrópolis regional.

Zaragoza debe asumir que es la capital de Aragón; reconciliarse con su origen y recuperar, sin tópicos, sus señas de identidad, reformulándolas si es preciso.

Buena situación para incorporarse a redes de distribución cultural, e importante tradición en sectores fundamentales de la cultura. La universidad actúa como dinamizador cultural y medio de proyección al exterior.

Existe un patrimonio histórico-artístico rico e interesante con numerosos edificios de interés arquitectónico, a efectos de utilización cultural o como sedes representativas.

Como capital de servicios, tiene recursos para aumentar su influencia funcional y a la vez impulsar una transformación urbana cualitativa. La Universidad y la "tecnópolis" son piezas-clave en ese papel.

Hay una incipiente descentralización de servicios y oportunidades de áreas urbanas para reorganizar la centralidad administrativa y de oficinas a la medida de las nuevas necesidades.

Importantes dotaciones de equipamientos e infraestructuras y otros recursos para el turismo urbano: las manifestaciones feriales, la amplia oferta hotelera y su accesibilidad respecto a otros centros son favorables a convertirse en lugar de encuentro para el turismo urbano y de negocios.

- Potencial de atracción como ciudad media, eficiente, sin congestión, con rasgos culturales propios:

Por su población y condiciones de vida, Zaragoza no es todavía una ciudad deshumanizada. Tiene una estructura y tamaño de ciudad que le permite disponer de buenos equipamientos e infraestructuras de todo tipo y favorece las relaciones de proximidad y el encuentro de los ciudadanos.

Es un tipo de ciudad integrada y mediterránea, con barrios multifuncionales en los que los talleres y el pequeño comercio actúan como integradores de la residencia y la actividad, y tienen un papel importante en la modelación de la vida diaria.

Hay una alta proporción de desplazamientos a pie y en autobús, consecuencia del tamaño y la estructura compacta de la ciudad, pero también de la eficiencia y coste del autobús urbano, de hábitos favorables a estos modos de transporte, de la creciente disuasión de ir al centro en vehículo privado, etc.

Mantener y potenciar esta situación permitirá conservar el carácter de nuestra ciudad, y reducir los desplazamientos diarios, con la ventaja que ello representa para la calidad ambiental.

Los inconvenientes de la actual estructura radial pueden resolverse con vías perimetrales respetuosas con el medio y vertebradoras de espacios multifuncionales.

Asimismo hay posibilidades de organizar sistemas intermodales de transporte colectivo incluso guiado de tracción eléctrica, que podría reutilizar parte de las infraestructuras existentes; Y de corregir las rigideces del mercado del suelo, mediante desarrollos urbanos, dentro de la ciudad y en su entorno metropolitano.

- Buenas condiciones de habitabilidad urbana:

Zaragoza se considera una ciudad "habitable", y se constata la preferencia de los vecinos por el barrio en que viven. Gran parte del tejido reúne condiciones de centralidad accesible, complejidad de funciones, ambientes y barrios que permiten un alto grado de animación y relación social en el entorno cotidiano.

En los espacios urbanos se cultiva el encuentro y la actividad lúdico-festiva; hay diversidad de ambientes y modos de vida -áreas históricas, ensanches, barrios urbanos, barrios exteriores, medio "rural-urbano"- de los que resulta una identidad urbana compleja, "suma de diferencias". Los tejidos del "puzzle urbano" en proceso de transformación muestran buena capacidad de regeneración, sin bolsas de deterioro importantes.

La ciudad tiene un alto potencial de transformarse hacia mejor habitabilidad y calidad de vida.

Sin perder las ventajas del tipo de ciudad tradicional, es posible un modelo residencial más desconcentrado, metropolitano, contando con los municipios del entorno debidamente dotados y estructurados, y con áreas periféricas actualmente vacantes.

La vertebración del "área metropolitana" con nuevas infraestructuras supone una ocasión para rentabilizarlas con nuevos desarrollos diversificados.

**El potencial de transformación interna** se basa en:

- Áreas internas vacantes o infrautilizadas: riberas, vacíos industriales, terrenos ferroviarios, etc.
- Las vías de ronda como elementos dinamizadores de la periferia.
- La utilización de las nuevas necesidades de edificios públicos y de servicios, de oficinas privadas, etc. para reordenar la centralidad de la capital.
- La vitalidad y complejidad del "tejido tradicional" puesta en valor a través de "rehabilitación urbana".

**El potencial de mayor calidad del entorno natural y el medio urbano** se basa en:

- Existen espacios que tienen valor como laboratorios y documentos de la vida natural y de su variabilidad estructural y funcional y que deben protegerse y conservarse. Además de estos casos singulares, Zaragoza dispone de un término municipal muy extenso, que permite establecer una ordenación de Usos del Suelo sostenible y ofrece grandes posibilidades para mejorar la calidad de vida a través de la acción urbanística y territorial.
- El territorio permite llegar a una ciudad equilibrada con el medio, sustentada en los ríos y el Canal como elementos estructurantes y a la vez capaces de acoger en sus márgenes un contexto urbano de calidad.
- Una adecuada recuperación de las riberas, conectadas por pasillos verdes y espacios abiertos adicionales, permiten que la naturaleza penetre en la ciudad.

- El espacio peri-urbano de Zaragoza goza todavía de un potencial ecológico y cultural importante y un grado de conservación aceptable. El entorno de regadío ofrece una posibilidad de ampliar la oferta de la ciudad con una "dispersión controlada" de ciertos usos en este medio singular y característico de Zaragoza, que contribuya a su conservación.
- Buenas posibilidades en general de calidad ambiental urbana.

#### SÍNTESIS DE PUNTOS DÉBILES.

Los puntos débiles detectados hacen referencia, por una parte a cuestiones de actitud o de concepto, relaciones entre la sociedad y la empresa, políticas culturales y sociales, etc. que no corresponde examinar aquí.

Por su relación con el Plan General, hacemos mención del punto que se refiere a la insuficiente eficacia de la acción urbanística sobre la ciudad.

Se echa en falta, como parte y soporte del liderazgo sobre la ciudad, una labor colectiva y continuada de estudio y reflexión, "pensar Zaragoza". Fruto de la reflexión, falta un proyecto global, un concepto de ciudad, criterios precisos sobre lo que es de interés general y sobre prioridades.

A la vez, faltan propuestas concretas de acciones con capacidad de dar un salto cualitativo en la ciudad y en la calidad de vida, proyectos bien estudiados y viables. Se están perdiendo oportunidades para ello.

Los puntos relacionados con factores de tipo territorial comprenden:

#### a) Deficiencias en infraestructuras básicas y en la gestión de recursos.

- Transporte:

Falta de proyectos concretos que desarrollen las oportunidades de la accesibilidad e intermodalidad, como servicios del transporte y actividades ligadas al aeropuerto.

La política de accesibilidad debería abarcar al conjunto de los desplazamientos, según su origen y destino (metropolitanos, regionales, nacionales, etc.) y su finalidad (trabajo, servicios, cultura, ocio) unida a la movilidad interna, de forma que permita acceder a cada punto del área urbana.

Ello requiere mayor coordinación de competencias dispersas en la planificación y la gestión de los transportes y sus infraestructuras.

Falta capacidad de los accesos a la ciudad por superposición de tráfico local y de larga distancia en los accesos; hay un retraso en infraestructuras como los cinturones, dispersión de terminales de autobuses y mercancías, falta de una Zona de Actividades Logísticas, la Ciudad del Transporte no tiene intercambio entre carretera y ferrocarril.

- Agua:

Zaragoza dispone actualmente de una sola fuente de suministro de agua, el Ebro, lo que supone una debilidad estratégica.

Tiende a bajar la calidad del recurso y a la vez suben los requisitos de potabilidad y depuración. El agua que recibe Zaragoza para su posterior potabilización es de mala calidad, sobre todo en situaciones de estiaje del río Ebro, en el que aumenta la carga contaminante.

No existen programas de ahorro de agua. A efectos de reducir las pérdidas originadas y garantizar la calidad del suministro es necesaria la reposición de buena parte de los sistemas de distribución de agua potable.

En el entorno de Zaragoza no hay homogeneidad en los servicios; hay excesivas diferencias de calidad, áreas urbanas que no disponen de servicios por falta de redes o de capacidad; y parte del sistema existente está en mal estado.

El área de Zaragoza precisa un "modelo de infraestructura hidráulica" a escala territorial, con redes e instalaciones intermunicipales y controles unificados coherente con los modelos urbanísticos. Paralelamente, un "modelo de gestión y explotación" de los servicios del ciclo del agua, supra-municipal y con competencias unificadas que rentabilice las grandes instalaciones existentes y cuya financiación no suponga una carga o disuasión para las industrias.

- Energía:

El transporte y distribución de energía eléctrica debe adecuarse a los modelos urbanísticos y territoriales, y en particular, los anillos de distribución en Zaragoza.

No existe una cultura de la eficiencia energética, y hay una gran dependencia del petróleo en el modelo urbano y territorial.

El sistema de distribución de gas debe extenderse a las industrias medianas.

#### b) Defectos de estructuración y eficiencia territorial.

- Entorno metropolitano.

Falta de estrategia territorial en el ámbito del área metropolitana de Zaragoza. El espacio industrial forma un "puzzle" metropolitano, heterogéneo, mezcla de áreas residenciales, suelos vacantes y agrícolas, extendido a varios municipios, lo que condiciona su eficacia.

Sus infraestructuras internas y externas son fragmentarias e incompletas y precisan desde mantenimiento hasta re-urbanización.

Deficiente comunicación entre los corredores metropolitanos y con la Capital por falta de vías de ronda.

- Suelo productivo.

En los polígonos industriales "tradicionales" los costes de mantenimiento son altos, la gestión es problemática y limita la capacidad a los industriales-comuneros.

Falta una oferta de suelo semi-equipado para eventuales oportunidades de nuevas industrias de cierto tamaño.

No está definida una estrategia territorial para los espacios de apoyo a la producción con servicios, investigación y desarrollo, innovación, formación, etc. como los dependientes de la Universidad y la "tecnópolis" del ACTUR.

No hay complementariedad en los polígonos, las actividades no se relacionan eficazmente en el territorio.

No hay polígonos industriales cualificados, que ofrezcan buenos niveles de urbanización y gestión de servicios e infraestructuras de comunicaciones, informáticas, etc.

**c) Fallos de eficiencia y calidad urbana, falta de políticas de calidad ambiental.**

• Estructuración urbana.

Zaragoza carece de un área metropolitana formalmente organizada. El espacio periurbano aparece deslavazado, al tiempo que la transformación del espacio rural próximo a la ciudad avanza lentamente.

El espacio residencial de Zaragoza tiene rasgaduras y discontinuidades, y está formado por un "puzzle" o mosaico de piezas muy diversas, faltas de articulación y desequilibradas en calidad y dotaciones.

En el interior de la ciudad no hay correspondencia entre los distritos administrativos y los barrios; las áreas periféricas están desconectadas entre sí y del resto y faltas de calidad urbana.

Fuera de las zonas "emblemáticas", baja cantidad y calidad de espacio público en los barrios. Algunos espacios urbanos muy concretos acusan un deterioro desde el punto de vista social y urbanístico.

La puesta en valor del "tejido tradicional" de Zaragoza requiere mejoras de espacio público, transporte y servicios y concertar las piezas del "puzzle" como rehabilitación a escala urbana.

Las tipologías unifamiliares están poco representadas y son poco accesibles.

No se utiliza el poder organizador y transformador del entorno de los edificios públicos y de servicios, localizados con criterios de oportunidad del momento.

La implantación de servicios dependientes de otras administraciones (sanidad, enseñanza, servicios sociales, comunicaciones, etc.) se hacen a criterio del titular inversor, y no se orientan como elementos de organización y transformación de la ciudad o el territorio. Faltan competencias administrativas -o capacidad de concertación- al respecto.

No hay una oferta actualizada de oficinas o centros de negocios, equipados, con variedad de servicios y funciones, descentralizados y fácilmente accesibles desde las áreas industriales. La oferta se basa en edificios tradicionales o viviendas reconvertidas localizadas en la "estrella central".

• Las transformaciones urbanas.

El modelo de ciudad integrada tiende a perderse con las transformaciones urbanas recientes:

Zaragoza no ha sabido proteger y valorar suficientemente su identidad, no sólo dentro del casco histórico, sino también en la periferia: tratar los espacios con mayor cuidado de la estética, naturaleza, historia y cultura de nuestra ciudad.

La tendencia en los últimos años hacia la ciudad extensa y especializada, a menudo no guiada por intereses generales ha producido un abandono en las zonas del interior (Casco antiguo).

El envejecimiento de la población residente, la excesiva terciarización del Centro, y el aumento de bares de horario prolongado que producen saturación nocturna, lleva a un abandono continuo de los residentes habituales hacia zonas con mayor calidad de vida.

En general, el medio ambiente no se ha tenido en cuenta en la Planificación Urbana.

• Movilidad urbana.

Es preciso definir un "modelo de movilidad" voluntarista: un conjunto coherente de políticas de accesibilidad externa y movilidad interna que comprenda todos los modos de transporte urbano y metropolitano y su intercambio, la financiación, las prioridades de utilización del espacio vial, el estacionamiento, etc. ligado a los modelos urbanísticos, basado en principios de "movilidad sostenible" y de calidad ambiental, que cuente con consenso social y político y sirva de base para la toma de decisiones.

Zaragoza debe aprovechar para mejorar su movilidad las recientes experiencias, directrices y recomendaciones de autoridades y expertos nacionales e internacionales en este campo.

Zaragoza acusa desequilibrios entre las necesidades de movilidad y su estructura urbanística -de gran centralidad- y falta de viarios como los cinturones; ello requiere mayor atención a las relaciones entre transporte y ordenación urbanística.

Hay una excesiva dependencia del petróleo en el sistema de movilidad; el modelo de transporte basado en el automóvil produce significativos niveles de ruido y contaminación atmosférica, y supone una reducción del espacio ciudadano.

• Política ambiental.

La ciudad se sigue construyendo todavía en función del automóvil, produciéndose largos desplazamientos de los ciudadanos entre los lugares de trabajo, ocio, compras y servicios, dando lugar a incremento de contaminación atmosférica y ruido.

No existen estudios globales sobre la contaminación atmosférica de la ciudad, así como tampoco se dispone de estudios epidemiológicos de morbilidad que permitan un buen diagnóstico y una ulterior toma de decisiones.

Los niveles de ruidos en el centro de la ciudad producidos por el tráfico son relativamente altos. Existen otras zonas que los niveles de ruido producidos por actividades nocturnas de ocio son insostenibles, y llevan a su paulatino abandono por sus habitantes.

En el diseño urbano, así como en la edificación, no se tiene en cuenta la contaminación acústica.

• Políticas de calidad del entorno.

A pesar de las oportunidades que ofrece el entorno natural, no hay grandes superficies libres con capacidad para acoger a muchos usuarios e influir en la creación un microclima urbano más confortable.

No hay un plan o planteamiento de conjunto de los espacios verdes como elementos de la ordenación urbanística o de calidad ambiental.

Las zonas verdes tienen una difícil accesibilidad desde la ciudad. Zaragoza, y aunque resulte tópico, ha vivido de espaldas a sus ríos y a su entorno natural.

No se ha realizado un esfuerzo suficiente en reforestación ni de los entornos de nuestros ríos, ni de los espacios periurbanos.

Hay falta de civismo y desconsideración de la ciudadanía zaragozana hacia su entorno y medio natural. El depósito incontrolado de escombros, suciedad, abandono de graveras y mal estado de las riberas, es una realidad constatable.

- Mercado de suelo y vivienda.

Rigidez del mercado: no hay suelo suficiente en oferta para contrarrestar los efectos de la retención. No hay una acción pública de corrección o regulación, tiende a ser especulativo y oligopolista, y a no permitir la entrada de nuevos agentes de peso.

Resulta difícil equipar suelo en la periferia urbana por falta de infraestructura. La actuación concertada en grandes piezas para autofinanciar la infraestructura básica genera problemas de ordenación, gestión y plazos.

Los municipios del área metropolitana juegan poco en la oferta, no tienen definido su papel al respecto en el territorio ni el deseable nivel de servicios.

Falta de confianza en la planificación y sus previsiones, expectativas de recalificación generalizadas.

La producción de suelo equipado está encomendada sólo al sector privado, no hay una política pública de suelo y el patrimonio público se utiliza de forma contradictoria con su finalidad reguladora.

La situación del suelo resta eficacia a las políticas sectoriales de vivienda del Estado: no se pueden hacer los tipos más económicos porque apenas hay suelo fuera del mercado libre.

La oferta de vivienda es poco variada en relación con la diversidad de medios urbanos y de usuarios. Está desatendida parte de la demanda, la menos solvente.

- Hay poca movilidad de vivienda y baja proporción de alquiler (13%) en contraposición con la tendencia creciente a la movilidad laboral.

#### **LAS BASES DE UN PROYECTO URBANO PARA ZARAGOZA.**

El Diagnóstico Estratégico señala que son necesarios, a la vez, un proyecto global para la Ciudad, y proyectos concretos coherentes con el mismo para conseguir que estas inversiones se produzcan.

Del diagnóstico estratégico y los referentes de ordenación del territorio se desprenden las siguientes **líneas básicas del proyecto para Zaragoza**:

##### **Conseguir especialidades en las que destacar.**

Dirigir su potencial y recursos a especializarse en nuevos campos con mayor contenido tecnológico de la producción: transporte y logística, energías renovables y medio ambiente, servicios a la producción, turismo, agricultura y agroindustria, telecomunicaciones, información.

Mantener y hacer crecer las empresas transnacionales con las que cuenta y atraer nuevas actividades con ayuda de las mismas y de condiciones cualitativas como las citadas.

##### **Reforzar su papel de metrópoli regional.**

Proyectarse como metrópoli regional, capital cultural y de servicios, fácilmente accesible.

Poner en valor las "cualidades urbanas" de Zaragoza.

En el Proyecto Urbano de Zaragoza algunas características de la ciudad existente están llamadas a jugar un papel esencial. La ciudad tiene ante sí el reto de modernizarse, especializarse, producir nuevos desarrollos urbanos, pero a la vez reforzar sus mejores características urbanas, muchas de ellas ligadas a sus facetas de "ciudad tradicional", y basar en ellas la calidad de vida de sus habitantes.

Esta tarea de poner en valor la ciudad existente, transformarla y elevar su oferta de calidad de vida y sus atractivos en coherencia con sus características urbanas más apreciadas implica directamente al Plan General.

Proyectarse al exterior como "eurociudad" de tamaño medio, bien comunicada con la red europea, eficiente, sin congestión, no deshumanizada, acogedora, con un buen clima de convivencia, buen nivel de equipamiento y, en suma, calidad de vida.

##### **Eficiencia territorial.**

Conseguir el eficiente funcionamiento de la ciudad en el territorio a todas las escalas, urbana, metropolitana e internacional; a través de las políticas de suelo a infraestructuras implicadas en el Proyecto.

##### **Calidad y sostenibilidad.**

Zaragoza es una de las capitales que tuvo un crecimiento cuantitativo más intenso en los años 60, con los efectos ya conocidos en el resto de la región. Algunos carencias generadas en ese proceso de rápido crecimiento -principalmente en la urbanización y la ordenación física- aún no se han superado, y las consecuencias se reflejan claramente en la ciudad existente.

En la etapa actual el desarrollo debe ser en calidad y diversidad, atendiendo especialmente a no hipotecar el uso y disfrute por las siguientes generaciones de los recursos disponibles, reduciendo los efectos que ese desarrollo conlleva sobre el medio natural y urbano.

El desarrollo cualitativo no impide que se adopten medidas para evitar la rigidez de la oferta de suelos en el mercado de productos inmobiliarios.

##### **OBJETIVOS DEL PLAN.**

ð A largo plazo el Proyecto para Zaragoza supone como meta general del Plan que la ciudad disponga de espacios con un nivel de calidad, equipamiento e infraestructuras homologable con el de otras metrópolis europeas de su misma escala.

Como primer paso la ciudad debe adecuar su estructura y dotaciones a las funciones de capital regional y metrópoli suprarregional que ya desempeña en algunos aspectos, superando el déficit de infraestructuras y sentando las bases para un ámbito funcional más amplio.

ð Parte inseparable de dicha meta es la transformación cualitativa de la ciudad, en equilibrio con el medio, basada en la utilización de recursos y oportunidades que están en las raíces de su identidad: los ríos, la ciudad histórica, la diversidad de los barrios, el entorno agrícola, etc.

##### **Objetivos instrumentales.**

ð Respecto del primero de los Objetivos generales, preparar espacio equipado e infraestructuras de calidad:

- a) Preservar y equipar espacios para actividades productivas y especializadas.
- b) Prever áreas de relación en la periferia que puedan alojar en el futuro nuevos elementos de centralidad, negocios o terciario.
- c) Establecer un sistema metropolitano integrado de transporte colectivo con el transporte interurbano y local, con centros de transferencia e intercambio.
- d) Realizar las infraestructuras básicas pendientes y las necesarias para permitir un proceso de desarrollo de nuevos suelos. Establecer consorcios y otras formas de gestión supralocal de los servicios del entorno metropolitano.
- e) Reconducir el mercado de suelo; reducir su rigidez, racionalizar las expectativas existentes y los precios, establecer prioridades en los desarrollos de suelo acordes con la estrategia de desarrollo. Para ello deben entrar en juego los patrimonios de suelo de la Administración Pública.
- f) Conseguir diversidad de opciones de desarrollo de suelos nuevos, de forma que exista una diversidad de entornos posibles, en la ciudad y su periferia, para las áreas residenciales.

Asimismo, conseguir que dicho desarrollo no se efectúe principalmente mediante grandes actuaciones que exigen fuertes concentraciones de propiedad y medios, plazos dilatados, etc., a cuyo fin se facilitará el acceso a las infraestructuras básicas a promociones pequeñas y moderadas. Estas facilidades, y las de acceso a la vivienda, contenidas en el punto siguiente se refieren a los sectores de menor capacidad económica.

- g) Facilitar la diversidad del producto-vivienda y el acceso a ésta a los sectores de demanda poco atendidos.

ð Respecto del Objetivo general de conseguir transformación urbana cualitativa:

- a) Incorporación de los ríos -en particular el Ebro y el Canal- como elementos estructurantes internos, impulsores de transformaciones urbanísticas y recursos para obtener un medio urbano de calidad.
- b) Completar los espacios vacantes internos de la Ciudad existente, dándoles prioridad en función de sus efectos favorables en la recualificación urbana.
- c) Difundir la centralidad -comercio, servicios, oficinas, etc.- a otros puntos del tejido dentro de la Ciudad, mediante la creación de nuevos polos en situación periférica o en piezas interiores con capacidad de acoger nuevos usos.
- d) Conseguir una mayor homogeneidad y equilibrio del tejido existente a través de una mejor accesibilidad a las áreas generales de servicios y dotaciones.
- e) Resolver la accesibilidad a los distritos periféricos, entre sí y con las áreas generales de servicios de la ciudad. Mejorar las condiciones de accesibilidad al tejido y especialmente al Centro Histórico en transporte colectivo.
- f) Reorganizar los corredores urbanos de las carreteras de acceso y los barrios exteriores a ellos en sus relaciones y organización interna, con la ciudad y con el resto del área metropolitana.

- g) Favorecer una mayor calidad del medio a través de:

- Impulsar el uso del transporte urbano, especialmente como medio de acceso al centro y la coordinación de modos de transporte.
- Aumentar la calidad de los espacios centrales de la ciudad y de los subcentros de barrio.
- La integración de las riberas y otros corredores verdes en el tejido.
- La incorporación normativa de técnicas de predicción y prevención de impactos, racionalización energética, etc.
- La preservación y protección activa de los espacios naturales y del regadío.

## 2. EL MODELO TERRITORIAL DEL PLAN.

### I. MARCO CONCEPTUAL DEL DESARROLLO URBANO.

#### EL MEDIO NATURAL EN EL MODELO TERRITORIAL.

El medio natural es el soporte de la organización territorial. En el caso de Zaragoza, el marco físico está especialmente presente por ser un sistema metropolitano fuertemente concentrado en un territorio de gran superficie con el que mantiene profundas implicaciones.

La aspiración de Zaragoza a integrarse en la red de ciudades a escala nacional e internacional, se corresponde, en la escala del territorio próximo con la función de metrópoli integradora del mismo. Se trata de que el conjunto de municipios que lo forman -identificados en el proyecto de Directriz Metropolitana-, manteniendo su identidad diferenciada y sus potencialidades, participen de las funciones urbanas, el desarrollo, la calidad de vida y el nivel de servicios de forma más homogénea; no como partes -más o menos periféricas- de la ciudad, sino integrados en un sistema urbano global.

En el reto de estructurar el sistema metropolitano el medio natural juega un papel esencial, no sólo en busca de un desarrollo sostenible, sino como factor de la calidad y la estructuración de ese mismo desarrollo.

En especial, la huerta es el espacio predominante alrededor de los núcleos de población y parte inseparable de su identidad y cultura. Las relaciones tradicionales con ella, han cambiado, como la agricultura y las costumbres, y tiende a degradarse transformándose en un espacio periurbano, mero receptor de los usos que "no encajan" en la ciudad.

La vocación de Zaragoza como metrópoli integradora pasa por la integración de la huerta y el espacio natural con el sistema urbano, en busca de un equilibrio o simbiosis con la ciudad. Ello requiere de un lado preservarla y de otro potenciar los elementos capaces de estructurarla en el conjunto.

El medio incide en el modelo de organización territorial adoptado a través de:

- El papel estructurante y determinante del desarrollo que desempeñan los sistemas naturales.
- Su peso como factor de contraste de la "racionalidad" del desarrollo urbanístico.

#### DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

En la actual Ley del Suelo (Ley 6/1988 de 13 de Abril sobre régimen del suelo y valoraciones), los suelos urbanizables se delimitan por exclusión, después de identificar los que merezcan algún tipo de protección, y los que resulten inadecuados para el desarrollo urbano.

El criterio racional de desarrollo más objetivamente fundamentado y universal que existe actualmente es el de la sostenibilidad y la prevención de problemas medioambientales atacando las raíces estructurales de dichos problemas, entre ellas el modelo de desarrollo de las ciudades. Si bien ese criterio de racionalidad no se puede medir y pesar, es oportuno que en el Avance se expongan los criterios a este respecto.

Hasta ahora, las investigaciones en este campo se traducen en principios o tendencias de actuación cuyo seguimiento no constituye una obligación jurídica, pero que en aspectos como los transportes, calidad del aire y del agua, ahorro energético, etc. inspiran de forma progresiva las directivas de la UE.

El desarrollo socioeconómico se halla concentrado en las ciudades que compiten en un contexto de economía globalizada, y cuando se produce, va acompañado de crecimiento físico. Los siguientes párrafos del "documento de Noordwijk" de la UE "Esquema de desarrollo del espacio comunitario"<sup>2</sup>, describen adecuadamente la cuestión.

"Los europeos necesitan más espacio. El consumo de suelo por habitante aumenta: cuantos menos habitantes hay por vivienda, más viviendas hay; cuanta más movilidad, más infraestructuras; cuanta más riqueza, más propiedad. En la periferia de las ciudades, el suelo es menos caro, la residencia más agradable y las zonas residenciales, como las otras ciudades, son más accesibles por carretera. Ciudades y pueblos continúan, pues, desarrollándose, a menudo de manera bastante anárquica. Esta extensión aumenta los costos de las infraestructuras urbanas, la circulación en la ciudad, el consumo de energía y degrada la calidad del paisaje rural y del medio ambiente. Va totalmente en contra del modelo de ciudad sostenible.

La mayoría de las regiones urbanas en Europa se enfrentan a este problema de la extensión de las ciudades. Si se han de encontrar soluciones estructurales para tratar los problemas ecológicos fundamentales, no cabe descuidar esta cuestión.

En varios lugares de la Unión Europea, particularmente donde el suelo es relativamente escaso, se han tomado medidas de planificación tales como "la ciudad compacta", la recualificación de espacios urbanizados de antiguo y operaciones de viviendas nuevas en los centros urbanos orientadas a objetivos específicos (...).

El texto ilustra la relación que existe entre el modelo de desarrollo urbano utilizado en la planificación y la prevención de futuros problemas ecológicos. La forma de ocupación del territorio y la distribución de densidad de los asentamientos, condicionan el modelo de transporte e inciden en las condiciones de equilibrio con el medio y de sostenibilidad del desarrollo.

Las formas de ocupación dispersa y con baja densidad son las más desfavorables a estos efectos. En Zaragoza esta ocupación sólo tiende a producirse a través de las parcelaciones irregulares y usos periurbanos en la huerta. Se dan en cambio otras formas de desarrollo compatibles, en ciertas condiciones, con criterios de sostenibilidad.

Así, la "aglomeración central" de la ciudad es un caso de desarrollo concentrado, favorable al transporte colectivo y el desplazamiento peatonal donde la alta densidad media facilita la diversidad de funciones y la vida de relación. Sin embargo, la excesiva concentración tiene otros inconvenientes que posteriormente se exponen.

Los barrios exteriores y los municipios metropolitanos proporcionan una red de núcleos que, debidamente reforzados, pueden servir de base a un desarrollo descentralizado, concentrado alrededor de ellos, algunos con funciones de centros secundarios, exteriores a la aglomeración central.

#### DESARROLLO INTEGRADO EN LAS CARACTERÍSTICAS NATURALES DEL TERRITORIO.

La comarca de Zaragoza tiene unas características naturales y geo-morfológicas muy marcadas, donde destacan los cursos de agua, con los bio-sistemas asociados a ellos, y formaciones vegetales tan contrapuestas como la estepa y la huerta. Estas características son especialmente favorables a la aplicación de un modelo de ciudad integrada en la naturaleza basado en dos principios:

- La utilización del suelo conforme a sus aptitudes naturales.

<sup>2</sup> Schema de Developpement de l'Espace Communautaire (SDEC); Primer proyecto oficial presentado a la reunión de ministros de Ordenación del territorio de los Estados Miembros en Noordwijk en Junio de 1997

- Los ríos y espacios naturales como elementos que estructuran el modelo y aportan amplios espacios verdes y de recreo, naturales y urbanos.

El equilibrio entre el medio natural y el desarrollo urbano debe alcanzarse por la aplicación de dichos principios a una combinación de los dos modelos simples de desarrollo antes expuestos.

#### **La utilización del suelo conforme a sus aptitudes naturales.**

Para establecer los suelos que deben excluirse de hipotéticos procesos de urbanización, el Avance adopta, entre otros, criterios generales de zonificación geomorfológica y de protección de espacios naturales o zonificación ecológica. Este método es consecuente con el criterio de la Ley, que posteriormente se expone, de delimitación "residual", por exclusión, de los suelos urbanizables para el desarrollo urbano.

#### **A. Suelos excluidos de procesos de urbanización por sus características geomorfológicas.**

Las características intrínsecas geomorfológicas, geotécnicas y topográficas del territorio de Zaragoza han sido descritas en numerosos trabajos científicos y en los estudios de información del Plan actual de 1986.

Una descripción somera muestra tres tipos de unidades geomorfológicas principales: comenzando por las cotas más bajas del territorio, primero se encuentran las terrazas fluviales, llanas, escalonadas, formadas por materiales de depósito de los ríos; después, los glacis, ondulados, formados por materiales cuaternarios de relleno; y a continuación formas de relieve más complejo, "montes" en los que afloran rocas terciarias, principalmente yesos y margas yesíferas, surcados por largas vaguadas ("vales"), con fondos limosos. En las cotas más altas (unos 400 m por encima de la Plaza del Pilar) se encuentran las plataformas estructurales como La Plana y la Muela.

Los suelos más aptos para la construcción de edificios en infraestructuras son las terrazas altas y los glacis. El desarrollo urbanístico de la Ciudad en este Siglo se inició por las terrazas altas: El Ensanche, Delicias, San José, Torrero. Más recientemente se han urbanizado las terrazas bajas: Las Fuentes, la Almozara y el ACTUR.

Fuera de la huerta, las unidades más adecuadas para desarrollos urbanos son los glacis. La superficie más importante es la situada entre el Canal Imperial y las laderas de La Muela (dentro de la cual queda el Aeropuerto). El Cuarto Cinturón sigue aproximadamente el límite de los montes de yesos, dejando en su interior terrenos de glacis y una amplia depresión, al sur de la urbanización Montecanal, que recoge aguas de las laderas de Valdespartera y Santa Bárbara. La tercera zona significativa de glacis está en la margen derecha del Gállego, a lo largo de la Academia y S. Juan de Mozarrifar.

Las zonas de montes yesíferos y "vales" ocupa todo el territorio al Sur del Cuarto Cinturón, desde la carretera de Madrid a la de Castellón, así como la mayor parte del Monte de Villamayor. Son los suelos intrínsecamente menos adecuados para destinos urbanos, tanto por la topografía como por el comportamiento de los yesos en presencia de agua, lo que exigiría adoptar precauciones especiales para evitar fugas de las infraestructuras hidráulicas. A ello se unen los inconvenientes de su localización respecto a las actuales áreas urbanas.

Dentro de áreas concretas existen además riesgos naturales, representados principalmente por riesgos hidrológicos por avenidas fluviales o desagüe de vaguadas o barrancos y riesgos geotécnicos derivados de hundimientos o subsidencias por disolución de sustratos de yeso.

El Plan en esta materia incorporará estudios de zonas concretas -Orla Oeste, corredor de la Carretera de logroño, tramo urbano del Ebro-, que habrán de ampliarse con un programa de

estudios de áreas de riesgo, independientemente de su incorporación o no al proceso urbanizador.

#### **B. Suelos que se preservan por sus características naturales.**

##### **Espacios naturales de interés.**

Se conceptúan como tales los recogidos en el Catálogo existente realizado por el Ayuntamiento: Galacho de Juslibol, La Alfranca, Vedado de Peñaflo, Barranco de Las Almunias y Plana de Zaragoza, etc. a los que se añaden las riberas fluviales -según las delimitaciones que resulten de los PORN en curso- y las áreas de repoblación forestal. En general constituyen ecosistemas frágiles, potencialmente amenazados y que por ello precisan preservación.

El Plan en esta materia se ampliará con:

- Identificación y delimitación de áreas húmedas de dolinas y balsas.
- Incorporación a la normativa del Plan del catálogo municipal de espacios naturales existente (citado y grafiado en el Avance).

La protección de los espacios de interés incluye a la Huerta y su integración en el sistema territorial, que se expone más adelante.

##### **C. Suelos de protección del dominio público.**

Este concepto incluye:

- Protección de cauces públicos: áreas de protección establecidas por la Ley de Aguas u otros instrumentos de Ordenación Territorial, como la Directriz Parcial Canal Imperial, PORN de los sotos y galachos del Ebro, etc. o provisionalmente por el Plan General.
- Protección de infraestructuras públicas: aunque no se trata de espacios naturales se incluye aquí por similitud de concepto. Corresponde a áreas de protección de vías o corredores de comunicación, ferrocarriles, aeropuerto, etc., existentes o como reserva para futuros trazados a su paso por el territorio.
- Protección del Aeropuerto, tanto por motivos de seguridad como por incompatibilidad del uso urbano con los ruidos propios del mismo; de forma que no existan riesgos o molestias para zonas habitadas ni se limite por esta causa la capacidad de servicio.
- Áreas de Seguridad de la Defensa en zonas actualmente no urbanas, y que comprenden en su interior las grandes superficies de uso militar que existen en Zaragoza: el Aeropuerto - como Base de Utilización Conjunta militar y civil, el campo de San Gregorio, Cuartel de Pontoneros, etc.

#### **LOS SISTEMAS NATURALES COMO ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO.**

##### **A. Los cursos de los ríos.**

Las oportunidades que ofrecen los ríos para estructurar el espacio metropolitano son unánimemente reconocidas en los documentos de planificación o diagnóstico.

La forma de aprovecharlas ha de desarrollarse a través de acciones territoriales concertadas entre el Gobierno de Aragón y los municipios; su programación y ejecución habrá de hacerse con arreglo a las Directrices Metropolitanas o a planes sectoriales u otros documentos que las complementen.

En cuanto a Zaragoza, los ríos, que deberían ser la espina dorsal del sistema de espacios libres, no están cumpliendo este papel actualmente. En las previsiones del planeamiento aparecen zonas verdes de disposición lineal, y se están iniciando políticas de actuación sobre las riberas, pero se hace necesario plantear y aplicar de forma decidida criterios globales para la estructuración del espacio libre de la ciudad, que tiene un gran peso en las condiciones de calidad ambiental que pueden disfrutar los ciudadanos.

Para ello se aportan las siguientes propuestas, que recogen sugerencias que se vienen reiterando por varias organizaciones ecologistas:

- Adoptar esquemas lineales de disposición del espacio libre, más o menos ramificados, de forma que se obtenga una trama verde continua que recorra el interior de las áreas urbanas y las conecte con la Naturaleza "exterior", menos condicionada por el medio urbano.

La disposición lineal permite un mejor desarrollo de la vida animal y vegetal, proporciona un mayor contacto entre el tejido edificado y el espacio verde, favorece el uso ciudadano y una "escena urbana" de más calidad; y permite su utilización como itinerario de desplazamientos peatonales o en bicicleta.

- Los cauces de los ríos deben actuar como el "tronco" o elemento principal de las respectivas mallas verdes. Ello supone aprovechar todas sus potencialidades, como son:

Mayor amplitud de espacio.

Situación céntrica en el tejido y proximidad de equipamientos de nivel urbano o de distrito.

Valores paisajísticos y de uso del agua.

Capacidad de atraer la utilización ciudadana con una diversidad de usos, y actuar así como elementos de "centralidad".

- Las "ramas" o elementos secundarios de la malla estarán formados por:

Los corredores de acompañamiento de los cinturones arteriales

En los suelos de desarrollo urbano, reservas de suelo ajustadas a los fondos de las vaguadas principales de evacuación de las aguas pluviales.

Esta disposición permitirá prevenir un adecuado drenaje de las cuencas evitando afecciones a la edificación, facilita un riego natural y actúa como corredor para el paso de los colectores principales.

- Además de los elementos en trama, la ciudad debe contar con espacios extensos, con capacidad para acoger gran número de personas en días festivos, etc, y a la vez de influir en las condiciones del microclima local por el tamaño de su masa vegetal.

## B. Enclaves naturales de interés.

Frecuentemente asociados a los cursos de agua, su papel como sistemas naturales puede ser compatible con funciones de recreo y culturales como dotaciones metropolitanas, combinadas con otras dotaciones de ocio o servicios debidamente relacionadas. Su catálogo es el aludido en el apartado anterior.

## C. La huerta de Zaragoza.

Actualmente la agricultura local está en retroceso, como resultado de la política agraria de la Unión Europea, pérdida de competencia en las condiciones actuales del mercado, sustitución

generacional, etc. A la situación del entorno agrícola de Zaragoza es aplicable el diagnóstico general<sup>3</sup> de la mutación del papel y la función de las zonas rurales en la UE: La aplicación de la Política Agraria Comunitaria (PAC) está llevando a su final a la gestión meramente sectorial, de modo que *los problemas de las áreas rurales sólo pueden tratarse y su potencial sólo puede ponerse en valor con métodos integrados y multisectoriales.*

Este enfoque integrado tiene especial importancia en los entornos agrícolas de grandes ciudades.

El caso de la Huerta de Zaragoza es un ejemplo singular. Históricamente el regadío ha sustentado y a la vez condicionado los sistemas de asentamientos de población y de comunicaciones; actuando, en las terrazas fluviales más bajas, expuestas a inundaciones periódicas como franja de protección de los cauces. La huerta forma parte de la identidad y la cultura de la ciudad y hay una profunda imbricación de las economías agrícola y urbana: la comarca de Zaragoza tiene un destacado papel en el producto agrario aragonés; Zaragoza sirve de lonja, centro de distribución y consumo, de administración del agua y de la tierra, de financiación, mercado de maquinaria, fertilizantes, tecnología e investigación. Mantiene un intercambio de funciones de residencia, permite ser agricultor o ganadero a tiempo parcial y residir en una gran capital, o descansar en el campo.

La huerta es, además, un recurso medioambiental característico, de gran valor como medio húmedo en un entorno de clima árido y escasas precipitaciones. Potenciar las relaciones, reforzar el intercambio de funciones y la imbricación de la economía, es un recurso importante en el futuro de la Ciudad.

Pero en la relación actual con la huerta hay elementos degradantes. En áreas próximas a la ciudad se produce el "barbecho social" o abandono del cultivo en expectativa de usos urbanos; la invasión con usos periurbanos y situaciones de indisciplina como acopios, naves, o parcelaciones irregulares, que transforman el paisaje, fragmentan el territorio, contaminan el suelo y el freático, y en suma actúan contra ella.

Por todo ello el criterio general es evitar la extensión de la ciudad por el regadío, especialmente por las terrazas más bajas, sin impedir por ello el desarrollo de los núcleos urbanos ya existentes en este suelo; con la excepción de las orlas interiores al cuarto cinturón que completan la "aglomeración central". Las medidas de protección que se establecen para la huerta figuran en el capítulo dedicado al Suelo No Urbanizable.

## II. EL MARCO ECONÓMICO Y DE GESTIÓN DEL DESARROLLO.

### EL PLAN Y EL PROGRAMA DE DESARROLLO.

El concepto de Plan toma como referencia las conclusiones del "Documento de Salamanca" (Enero de 1995) sobre suelo y Urbanismo, redactado por una comisión de expertos:

- La planificación y programación del crecimiento de la ciudad corresponde a las instituciones democráticas. En esa tarea hay que diferenciar netamente dos herramientas, el Plan y el Programa.
- El Plan constituye un marco consensado y estable que define los elementos esenciales de la Ciudad.
- El Programa se refiere a las actuaciones de la Administración, las únicas que ésta puede garantizar; es un instrumento plurianual de gobierno, de acción municipal en materia de suelo e infraestructuras. El Programa puede cambiar adaptándose a las coyunturas de la

<sup>3</sup> Ver nota 1

demanda, quedar abierto a los cambios del mercado y a la alternancia democrática en el gobierno de la ciudad.

- El Programa supone inversiones públicas urbanísticas (infraestructuras, suelo, urbanización, equipamiento, etc.) y refleja el compromiso de la Administración Municipal con la Ciudad.
- El programa debe permitir al Gobierno municipal recoger las iniciativas privadas que respondan a la realidad del mercado, ofrezcan garantías suficientes y sean coherentes con el modelo definido en el Plan -especialmente si resuelven aspectos a los que el compromiso municipal no alcanza-.

#### **CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE NUEVOS SUELOS.**

La atribución por el Plan de la condición de suelo urbanizable permite entrar en el mercado inmobiliario. El suelo No Urbanizable está, teóricamente fuera de él, pero a poca aptitud física que reúnan los terrenos para la edificación, los propietarios suponen que podrán ser clasificados más adelante y mantienen sus expectativas. Si hay suelo urbanizable suficiente y las expectativas no se confirman, el precio en el mercado tenderá a estabilizarse.

En las grandes ciudades españolas en los años 88-93 no ha habido esa estabilidad; por causas ya expuestas en diversos trabajos, ha habido en general aumentos bruscos de precio de vivienda y suelo y casi ha desaparecido la VPO. En Zaragoza, además ha habido acaparamiento y desaparición del mercado del suelo programado; concursos para desarrollar el no programado, convenios para modificar el Plan, etc. Por las razones que fuere, se ha generalizado la idea de que casi todo podía recalificarse, como muestran las diversas solicitudes de recalificación dirigidas al Ayuntamiento en los últimos años. Las expectativas han subido y con ellas los precios de suelo no programado o no urbanizable.

La clasificación de suelos urbanizables en el nuevo Plan debe conseguir una "normalización" del mercado; para ello se plantea la aplicación de los siguientes criterios:

##### **a) Cantidad suficiente de suelo.**

El Suelo Urbanizable debe tener estabilidad y no caer en recalificaciones de nuevos suelo a los pocos años, que despertarían nuevas expectativas. La previsión en el modelo territorial debe ser suficiente para ello.

El trámite participativo del Avance debe servir para establecer unas "reglas de juego" para tomar parte en el desarrollo urbano. En qué suelos, con qué prioridades, con qué condiciones de urbanización exterior y de aprovechamiento. Abrir un proceso de tanteo para establecer condiciones válidas y flexibles, que no exijan posteriores modificaciones.

##### **b) Corregir las excesivas diferencias de renta de situación.**

La formación del precio del suelo se deriva del precio de venta de la vivienda, una vez descontados los costes de producción. En el Suelo Urbanizable estos costes dependerán en gran medida de las dificultades de conectar con las redes generales de servicios o de la necesidad de modificar situaciones existentes ( demoler edificios, trasladar actividades, etc.).

En el caso de Zaragoza, hay fuertes diferencias de coste según la localización, debidas a la dualidad secano-regadío y a la situación de las infraestructuras en la periferia.

La situación en regadío, además de dificultades de gestión, tiene costes adicionales de acequias que cubrir o canalizar, construcciones agrícolas o viviendas aisladas, etc.

Es característica la falta de infraestructuras básicas en la periferia, por lo que la infraestructura exterior -necesaria para conectar con las redes o las depuradoras, etc.- excederá en algunos casos de lo que puede asumir un sector de dimensiones moderadas.

Para dar estabilidad al mercado es preciso corregir las excesivas diferencias de renta de situación del suelo debidas a la proximidad a las infraestructuras o a sus condiciones intrínsecas (caso del regadío, con mayor fragmentación de la propiedad y mayor presencia de edificaciones, riegos o actividades que encarecen los procesos de urbanización). Ello puede hacerse mediante distinta zonificación o aprovechamiento o a través de su aportación a los Sistemas Generales.

En la nueva legislación urbanística aragonesa, la asignación de Sistemas Generales al suelo urbanizable, justificadamente, debería hacerse por sectores independientes evitando utilizar aprovechamientos medios de varios de ellos.

##### **c) Condiciones adecuadas para la implantación de infraestructuras y servicios.**

Zaragoza no cuenta con una malla de infraestructuras uniformemente repartida en el espacio, sino que las existentes han estado condicionadas por el propio territorio y la forma histórica de desarrollo a lo largo de 5 ejes o corredores radiales. Los espacios entre esos ejes, los suelos interiores de los cuatro cuadrantes comprendidos entre los ríos Gállego, Ebro y Huerva, quedan lejos de los itinerarios y accesos históricos y de las arterias hidráulicas. Se da el caso de que, además, en su gran mayoría estos suelos corresponden al relieve accidentado formado principalmente por materiales de yeso.

El alejamiento de los ejes principales supone costes más elevados:

- De implantación de las infraestructuras (por las distancias y las condiciones de ejecución) que resultan incompatibles con pequeñas o medianas actuaciones, y requieren para ser absorbidos grandes volúmenes de promoción, o alternativamente, ser financiados públicamente de antemano. En suma, las condiciones de estos suelos y la financiación privada conducen a un modelo de crecimiento por grandes áreas urbanas periféricas.
- De explotación y mantenimiento para la Administración, una vez recibidas las redes ejecutadas por el urbanizador.
- De servicios públicos y equipamientos colectivos: nuevas líneas de transporte colectivo, limpieza, seguridad ciudadana, recogida de residuos urbanos, de coste atípico por tener que prestarse en áreas separadas de la ciudad y en formación, que pueden tardar mucho tiempo en alcanzar su tamaño final y los costes medios propios de las áreas urbanas establecidas.

##### **d) Objetivar los costes de transformación del suelo.**

En los planes generales quedan mucho más definidos los aprovechamientos que los costes de urbanización, lo que ha contribuido a establecer precios injustificados, que no consideran los costes reales de transformación.

Unos estudios más rigurosos de costes y viabilidad contribuirán a que las expectativas se ajusten más a la realidad y se normalicen los precios. Los aprovechamientos o cargas no son "negociables" porque el precio pagado por el suelo no deje suficiente margen para el urbanizador.

El procedimiento de consulta previa establecido la Ley del Suelo para el suelo no delimitado, con menor nivel de definición, facilitará que los promotores puedan conocer los requerimientos de infraestructuras externas necesarios y hacer estudios de viabilidad antes de pagar un precio por el suelo

En el suelo sectorizado es preciso estimar en lo posible los costes de transformación al establecer las determinaciones del Plan. Por ello se estimará el coste de las infraestructuras básicas en las distintas piezas de suelo a fin de:

- Prever y establecer cauces para su financiación pública, privada o mixta.
- Establecer condiciones de desarrollo adecuadas a las características de cada sector.
- Permitir a los agentes urbanizadores aquilatar los precios que pueden pagarse por el suelo.

#### e) Flexibilizar las determinaciones del Plan.

Establecer de forma definitiva desde el Plan condiciones detalladas de desarrollo contribuye a consolidar expectativas y a provocar la retención y sobrevaloración del suelo clasificado.

Deben utilizarse distintos niveles de definición de determinaciones con arreglo a lo previsto en la nueva Ley de régimen del suelo y valoraciones sobre el suelo urbanizable delimitado y no delimitado, y dentro del marco legal que establezca la Ley Urbanística de Aragón. El Plan solo debe detallar usos y aprovechamientos en actuaciones concretas a corto plazo que tengan un soporte de infraestructuras conocido. En el resto el Plan solo debe manejar aprovechamientos genéricos, para no atribuir valores precisos al suelo.

En los suelos urbanizables hay que flexibilizar los usos y actividades, utilizando usos alternativos por los que pueda optarse en el instrumento de desarrollo, o aprovechamientos que se pueden convertir mediante coeficientes de equivalencia en distintos tipos de producto a igual renta de suelo.

Para el suelo urbano se plantea igualmente la aplicación de una tabla de equivalencia de productos inmobiliarios que permita transformar la edificabilidad disponible en distintos productos, conservando constante la renta del suelo. La aplicación de esta equivalencia está condicionada a que se cumplan los estándares de superficie de dotaciones de los planes parciales que sean exigibles y estén en proporción al número de viviendas; o restringirse a sectores urbanos en que no sea exigible esa proporción.

#### f) Gestión del desarrollo.

La posibilidad de urbanizar dependerá en todo caso de que el urbanizador asuma las contraprestaciones -cesiones, urbanización, plazos, etc.- dentro del marco de la ley y el Plan con las garantías que legalmente se establezcan.

La posibilidad de urbanizar debe ser reversible y cesar por incumplimiento, para evitar que un urbanizador o propietario inactivo cierre el paso a otros. La inactividad, cuando sea perjudicial, debe suplirse por la iniciativa pública e incluso disuadirse con la revisión del aprovechamiento. Este aspecto corresponderá también a la Ley de la Comunidad Autónoma.

La situación en regadío suele producir dificultades de gestión; el minifundio en la propiedad agrícola de huerta hace que los desarrollos no progresen hasta que una tercera persona se acepta como intermediario o agente de los propietarios ante la Administración, o compra suelos hasta obtener la mayoría, lo que dificulta y encarece la transformación. Además el regadío tiene costes adicionales de urbanización, ya expuestos. La nueva legislación debería considerar los instrumentos de gestión más apropiados a esta estructura de propiedad.

Como medios más efectivos de orientar desde la Administración el desarrollo de nuevos suelos se plantean:

La ejecución de programas sectoriales de infraestructuras básicas sobre las que apoyar el desarrollo.

La construcción y utilización de un Patrimonio Municipal de Suelo.

La actuación de la Administración mediante sociedades para resolver aspectos como la intermediación con propietarios minifundistas en regadío (con poca capacidad individual de gestión) o la obtención de mejores condiciones de cesión, urbanización, etc. Una opción para estos supuestos es la aportación de suelo por los propietarios a la sociedad, obteniendo en contraprestación parcelas urbanizadas.

#### EL NUEVO MARCO LEGAL DEL SUELO.

El marco legal del suelo y el urbanismo queda establecido para todo el Estado con la entrada en vigor de la reciente Ley 6/1998 de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, que se complementará en Aragón con la Ley Urbanística actualmente en trámite en las Cortes. Ambas han sido publicadas -la ley urbanística como proyecto- por lo que no se entra aquí en describir su contenido.

La ley remite la delimitación del suelo urbanizable al Plan General. Es oportuno, pues, abordar la cuestión a través del Avance.

La delimitación del Suelo Urbanizable en Ley 6/1998 puede ser coherente con una visión del suelo como materia prima de un proceso productivo; pero el suelo de la ciudad es algo más, la ciudad es un producto cultural, un bien público que se administra públicamente; no es sólo un espacio económico de producción e intercambio, sino de convivencia y relación social, que debe responder a un Proyecto.

Las grandes ciudades españolas, y también Zaragoza, han mostrado una gran capacidad de auto-organización a partir de crecimientos fuertes y desordenados, y frecuentemente el Planeamiento se ha dirigido a organizar y articular las piezas resultantes. Las consecuencias aún son visibles, y refuerzan la necesidad de que las ciudades respondan a un proyecto abierto, flexible, etc., pero global, y no sólo por razones de carácter cultural y social, sino también para alcanzar la competitividad y eficiencia en el mundo de la economía.

El suelo necesario para un Proyecto urbano no resultará, en general, de un proceso de eliminación de suelos que no cumplen ciertas condiciones, sino de una evaluación del territorio de doble signo: excluyendo ciertos suelos o seleccionando los espacios que mejor convengan por sus capacidades al Proyecto propuesto.

En conclusión, el marco legal delimitado por la Ley del Suelo no supone cambios sustanciales en los instrumentos al alcance de la Administración para llevar a cabo el Proyecto Urbano de la ciudad y formular el Plan General.

La legislación subsistente de 1976 -a falta de Ley Aragonesa- no es suficientemente efectiva para las necesidades actuales de Zaragoza. La tramitación de la Ley Autonómica es una ocasión propicia para establecer un marco normativo complementario de instrumentos de planeamiento y gestión adaptados tanto al panorama urbanístico general de la región como a las singularidades de la Capital.

Es preciso explicitar un marco de conceptos en torno a la política de suelo en los que se basa la propuesta para la ciudad; haciendo la hipótesis de que la Ley del Suelo autonómica facilitará un marco adecuado a su aplicación.

### III. EL MODELO DEL PROYECTO DE DIRECTRICES METROPOLITANAS.

En el proyecto de Directrices Metropolitanas se identifica un Modelo tendencial de organización metropolitana caracterizado por lo siguiente:

Alrededor de Zaragoza existe una corona de tejido semiurbano que se ha extendido "en mancha de aceite" sobre los municipios contiguos, que tiene ya una dimensión significativa y presenta características propias. En su mayor parte responde a localizaciones industriales en la periferia, invadiendo núcleos de población originariamente agrarios; los puestos industriales localizados duplican a veces los habitantes residentes, obligando a desplazamientos diarios de trabajo sin asentar población nueva por la carencia de equipamientos; hay congestión en los ejes viales y vacíos en el resto.

Esta orla ha nacido por localización espontánea de actividades, ha crecido por contigüidad, a lo sumo con un Planeamiento urbanístico concebido a escala municipal, y tiende a producir en el futuro unas "piezas urbanas" de difícil asimilación y tratamiento, en las que se consolide su provisionalidad inicial, e impida el desarrollo eficiente del conjunto.

Más allá de dicha orla, hay núcleos con la suficiente masa de habitantes, y una población equilibrada de industria-servicios, que tradicionalmente han sido cabeceras de sus pequeños ámbitos comarcales, y que pueden asumir ciertas funciones territoriales.

Estos núcleos, apoyados por una buena accesibilidad dentro de la comarca, han servido hasta ahora para establecer una planificación "racional" y voluntarista en el reparto territorial de servicios a la población (Servicios sociales de base, Mapa de recursos sanitarios, concentraciones escolares, etc.). Aunque los ámbitos difieren en su intensidad y extensión, la mayoría coinciden en cuanto al núcleo de cabecera a pesar de ser planificaciones sectoriales independientes.

Frente a dicho modelo el Proyecto de Directrices Metropolitanas propone otro alternativo voluntario:

La superposición de las funciones antes citadas en las poblaciones mejor situadas está produciendo un incipiente reparto de centralidad en el área, descongestionando el núcleo central al orientar ciertos elementos del consumo social hacia la periferia.

Esta función que ya vienen ejerciendo estos núcleos, podría potenciarse haciendo que la fuerza de atracción del núcleo central, que de forma espontánea "acapara" casi todos los elementos de centralidad, sea más selectiva y comparta otros con su periferia.

La idea de "modelo territorial voluntarista" propuesta en las Directrices Metropolitanas se basa en lograr que toda la orla que rodea al núcleo central de Zaragoza, se reoriente, como un acto de voluntad, en un proceso integrado de programación, hacia los núcleos polarizadores externos, con lo cual se lograría su estabilidad y/o crecimiento, al mismo tiempo que se distribuyen las centralidades, acercando los equipamientos y los servicios a la población.

#### Objetivos del modelo territorial.

El Área Metropolitana de Zaragoza se plantea como una estrategia de intervención, que basada en el modelo actual de hecho, tiende a alcanzar un modelo territorial deseado o "estructura-meta".

Los objetivos concernientes al Modelo Territorial no son propuestas en un sentido estricto, ni tienen carácter instrumental, sino que expresan las metas que se propone alcanzar, conforman un marco de intenciones. Comprenden, de forma genérica, conseguir una comarca metropolitana madura y eficiente: eficacia del sistema de transporte, del espacio productivo,

calidad residencial, calidad de las oportunidades de cultura y ocio. Y, más específicamente, entre otros:

- Conseguir una Ciudad Central bien acabada y autocontenida en su expansión en el territorio. Se trata de frenar los grandes crecimientos expansivos y como objetivo primero el recualificar la relación del Centro con las primeras piezas estructurantes de la periferia, con una especial atención a los aspectos de terminación de los bordes urbanos.
- Reforzar determinadas centralidades periféricas como piezas equilibradoras del territorio, que eviten un modelo muy disperso de ocupación del suelo y un crecimiento en mancha de aceite. Ello indudablemente exige la existencia de centralidades en la periferia fuertes y bien dotadas principalmente en equipamientos.

El segundo punto se refiere a centralidades fuera de la Capital; el primero se concreta, en las propuestas de las Directrices, en la forma siguiente:

- Los suelos de desarrollo urbano de la "aglomeración central" de Zaragoza se sitúan en el interior del Cuarto Cinturón.
- Dentro del término de Zaragoza, en los puntos de encuentro de los corredores viarios con la aglomeración central, en el modelo de la Directriz se reducen al mínimo los desarrollos: tramo de la venta del Olivar en la carretera de Logroño, de Montañana, San Gregorio y San Juan de Mozarrifar en la de Huesca, etc.
- Los Barrios exteriores tienen un papel como base de un desarrollo residencial disperso en el territorio, en equilibrio con el medio.

### 3. LOS ELEMENTOS DEL MODELO TERRITORIAL.

#### I. EL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES.

##### 1. ACCESOS FERROVIARIOS.

###### a) Línea de Alta Velocidad (LAV).

1. El Ministerio de Fomento, en desarrollo de sucesivos documentos de planificación sectorial (Plan Director de los accesos ferroviarios a Zaragoza de 1993, Estudio de alternativas de accesos ferroviarios a Zaragoza de 1995, etc.) propuso inicialmente un trazado para la Línea de Alta Velocidad, a través del correspondiente Estudio Informativo en el que la traza, procedente del valle del Jalón accede a El Portillo por el mismo corredor en que se sitúan las actuales vías de Zaragoza a Madrid y Castejón, paralelo a la Carretera de Logroño. Atraviesa los términos de Pinseque y Sobradriel y el barrio de Casetas; sigue por el túnel Portillo- Miraflores y en esta estación se aleja de la vía convencional, y sigue paralela a ésta hacia Fuentes de Ebro.

La solución incluye una variante o "by-pass Sur" sin pasar por El Portillo, al sur del Aeropuerto y del Cuarto Cinturón, que se une con la vía que cruza la ciudad a la salida de la estación de Miraflores.

2. Acceso desde el Valle del Jalón y By-pass Sur: como alternativa al acceso descrito, el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza propusieron un nuevo trazado cerca del límite Sur del Aeropuerto con acceso al Portillo por un corredor que sigue la Ronda Norte por su margen Oeste. Se evitan así las afecciones en el corredor urbano de la Carretera de Logroño, llevando el trazado alejado de zonas urbanas por el límite Sur del Aeropuerto donde no supone una barrera en el territorio, y ofrece la posibilidad física de situar una estación próxima -que no se contempla en los proyectos del Estado-. La solución incluye un "by-pass Sur" de menor longitud.

Esta traza fué objeto de un Estudio Informativo para su evaluación, está aceptada por el Ministerio, y se encuentran en redacción los proyectos correspondientes al acceso y al by-pass. Dicha traza es la que se recoge en el Avance.

3. Alternativas de localización de la Estación: una alternativa planteada ha sido localizar la Estación de Alta Velocidad fuera de la ciudad, cerca del Aeropuerto y unida con una lanzadera a El Portillo para destinar ésta estación a trenes de ancho convencional, regionales y de cercanías, a los que se daría prioridad en la utilización del corredor que atraviesa la ciudad.

Otra alternativa es la localización de la Estación lo más próxima posible al centro de la capital. El acceso directo por tren al mismo es de máxima importancia para la comunicación con otras ciudades. Las estimaciones de demanda indican que el volumen de viajeros en Alta Velocidad Zaragoza-Madrid y Zaragoza-Barcelona por podría ser del mismo orden que el de viajeros directos Madrid-Barcelona. Según esta opción la localización central de la estación debe ser prioritaria, para reforzar el papel de Zaragoza como nudo de la red de Alta Velocidad de forma que facilite la utilización de la línea, y que el by-pass Sur resulte innecesario.

La opción por la Estación en El Portillo planteada en el Avance sometido a información pública ha quedado ligada, a través del proceso de participación, a la demanda de que las vías y la propia estación quedasen íntegramente soterradas para permitir la integración urbanística de las áreas urbanas situadas a ambos lados del trazado ferroviario.

Como resultado de dicha demanda y de los estudios realizados sobre las posibles alternativas para dar solución a la misma se ha planteado, de forma concertada con el Ministerio de Fomento desplazar la localización de la Estación Intermodal a la avenida de Navarra de forma que es posible realizar ésta y el soterramiento de las vías nuevas manteniendo a la vez en servicio la Estación de El Portillo y las vías actuales, sin modificar la rasante del túnel de la

avenida de Goya, manteniendo a la vez una adecuada relación de proximidad al Centro Histórico y a las áreas de la ciudad de mayor actividad. La solución urbanística se expone en el Capítulo 5.

#### b) Líneas de viajeros de ferrocarril convencional.

El acceso de ferrocarriles de ancho convencional presenta las siguientes alternativas:

1. Destinar el túnel existente entre El Portillo y Miraflores a la LAV, con ancho de vía internacional (UIC).

Consecuentemente, las vías de ancho RENFE han de acceder a El Portillo necesariamente por el lado de la Avenida de Navarra, y terminar en fondo de saco. Los movimientos desde/hacia Barcelona por Lérida, Canfranc y Barcelona por Caspe tendrían que hacerse por la nueva Ronda Norte prevista en los planes del Ministerio de Fomento, que resulta inseparable de esta opción. Para el transbordo de unidades entre anchos de vía distintos, la estación deberá incluir los cambios de eje necesarios.

Los viajeros procedentes de la línea de Barcelona por Caspe tienen recorridos mayores; lo que aconseja en esta opción mantener la estación de Miraflores y una conexión ágil de transporte urbano entre dicha estación, el centro y El Portillo.

2. Mantener en continuidad los trenes de ancho convencional por el interior de la ciudad. Descartada la localización exterior de la estación de Alta Velocidad, esta opción requiere la transformación del túnel de la Avda. de Goya de manera que coexistan los dos anchos, internacional y ordinario; bien destinando una de las dos vías que contiene el túnel a ancho Renfe, de forma que los accesos consistan en una vía en doble sentido para cada ancho, bien con la opción de rehacer en el futuro el túnel en toda su longitud para introducir nuevas vías.

La evaluación de estas alternativas se encontraba hasta julio del presente año pendiente de distintos trabajos: los contratados por el Ayuntamiento y por Renfe que se mencionan en el apartado de la ordenación de los suelos ferroviarios, los proyectos de los accesos encargados por el GIF, etc.

#### c) Mercancías: la Ronda Norte ferroviaria.

1. Zaragoza es un importantísimo nudo ferroviario que estructura el Noroeste de la península, en viajeros y mercancías al confluir las líneas de Madrid-Barcelona (vía Lérida), Zaragoza-Castejón, Zaragoza-Tarragona (vía Caspe) y Sagunto-Zaragoza. Las instalaciones en que estas funciones ferroviarias tienen lugar se sitúan en las siguientes áreas:

- Los terrenos de la actual estación de El Portillo.
- El complejo Delicias-Almozara, que contiene la estación clasificadora de la Almozara, la estación Zaragoza-Delicias y los talleres de material, motor y remolcado, todo ello situado a lo largo de la avenida de Navarra.
- El Centro Intermodal de Mercancías (CIM) situado en la carretera de Logroño.
- La estación de mercancías de Zaragoza-Arrabal, situada en prolongación de la vía de Barcelona-Lérida, junto al Polígono industrial Cogullada.

El tramo común a las líneas citadas es el comprendido entre Miraflores y Casetas, que incluye el túnel de Tenor-Fleta- Goya y la propia estación de El Portillo, y por él circulan todas las mercancías que cruzan este nudo. La derivación de las mercancías por un ronda exterior es una antigua reivindicación de la ciudad; el vigente Plan de 1986 prevé una reserva de suelo para una

Ronda Norte ajustada a las previsiones del Proyecto que el MOPU redactó en aquel tiempo y cuyas obras no llegaron a iniciarse.

2. Alternativa Norte: el Ministerio de Fomento ha redactado un Estudio Informativo para una Ronda Norte ferroviaria, cuya Memoria-Resumen previa fué sometida y dictaminada por la Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento, y que ha sido sometido a información pública en Julio del presente año.

El Avance sometido a información pública incorporaba la traza de la Ronda Norte según las citadas previsiones. La traza difiere poco de la contemplada en el actual Plan General de 1986; parte de la estación de Monzalbarba y pasa al Norte del ACTUR cerca del área militar de San Gregorio, para unirse con la vía de Barcelona-Lérida y con el enlace ferroviario actual al Este de la ciudad. Las afecciones son mucho menores que con la traza del Plan vigente en la huerta de Monzalbarba, se evita la zona urbana de S. Gregorio y se propone ejecutar en falso túnel todo el tramo al Sur de dicho barrio, entre la carretera de Huesca y el Camino de Corbera Alta.

La Ronda Norte lleva la circulación de mercancías fuera del túnel urbano y de El Portillo, permite utilizar las instalaciones existentes en la Avda. de Navarra y en la estación de mercancías de Zaragoza-Arrabal y permite el acceso de los viajeros en FC convencional a El Portillo en el caso de utilizar el túnel para la LAV.

3. Alternativa Sur: se ha propuesto como alternativa una Ronda Sur ferroviaria siguiendo la traza del by-pass sur de la LAV y próxima al aeropuerto para alejar el paso de mercancías de la ciudad y favorecer la creación de la Plataforma Logística en dicho punto. El nudo de mercancías de Zaragoza dispondría así de un gran espacio para futuros desarrollos, con intercambio a los demás modos, que alcanzaría sus máximas oportunidades con la apertura de un paso transpirenaico a baja cota y una línea de mercancías de ancho internacional pasando por dicha plataforma.

La Ronda Sur, como la Norte, no desvían todo el tráfico de mercancías fuera de las áreas urbanas, pues ha de mantenerse la circulación por la estación de Zaragoza-Arrabal y las líneas de Lérida y Canfranc que cruzan el corredor de la avenida de Cataluña; la solución Sur no resuelve el acceso de trenes de ancho Renfe a El Portillo, salvo que se acepten grandes rodeos o se mantenga la doble anchura de vía en el túnel de Goya, cuyas opciones se han expuesto en el apartado anterior.

La Ronda Sur ampliaría las oportunidades del área del Aeropuerto como plataforma logística, pero requiere construir mayor longitud de vía, y el trazado por el Aeropuerto no permite la utilización de las instalaciones de clasificación y talleres actualmente existentes.

#### d) Conclusiones.

Como resultado de los trabajos a que se ha hecho referencia en el apartado b) y de la redacción de los proyectos de obras tanto del nuevo acceso de AV como del by-pass sur se deduce que este último no se plantea como una alternativa futura para el tráfico sin parada en Zaragoza, sino para su construcción simultánea con el acceso a la Estación Intermodal de Zaragoza. Dados los plazos previstos para la puesta en servicio de la AV, se hace necesario realizar a la vez los tramos de vía de ancho internacional que bordean la ciudad por el Sur y por el Oeste, lo que ofrece la oportunidad de construir al mismo tiempo un trazado paralelo de ancho Renfe en condiciones ventajosas respecto de las que tendría como obra independiente.

Esta oportunidad requiere mantener los dos anchos de vía en el túnel de la avenida de Goya, lo que refuerza la opción de mantener la continuidad de los trenes de ancho convencional conservando los trayectos actuales y la configuración de los accesos de ancho Renfe a la Estación Intermodal y evitando rodeos a los viajeros de las líneas de Tarragona, Barcelona-Lleida y Canfranc. Esta opción, de mantener el ancho Renfe en la célula norte del túnel de Goya, dedicando la otra al AVE, es aceptada por las autoridades ferroviarias.

La construcción de la Ronda de mercancías paralela al by-pass y al acceso Oeste del AVE supone que, en lugar de continuar la Ronda Sur de mercancías hacia el Sur del aeropuerto y la proyectada plataforma logística, se dirigirá hacia el corredor ferroviario de la carretera de Logroño. En una fase posterior sería preciso prolongar la línea de mercancías hacia la plataforma logística y el valle del Jalón; sin embargo el cierre de la ronda ferroviaria por el Oeste permite desviar la línea Caminreal-Teruel por la nueva ronda y liberar los barrios de Oliver, Valdefierro y parte de Casablanca del actual trazado e impulsar una transformación urbanística en profundidad en los mismos.

La alternativa seleccionada, tras diversos contactos entre el Ayuntamiento de Zaragoza, la DGA y el Ministerio de Fomento consiste en realizar un trazado de ancho Renfe paralelo al de AV por el Sur de la ciudad, conectado con la vía de Tarragona; el tramo Sur, mediante una curva continuará paralelo al acceso de AV situado a lo largo de la autopista del Cuarto Cinturón entre las carreteras de Madrid y Logroño; en este punto los viajeros se dirigirán con una curva hacia la nueva estación de Delicias, en la avenida de Navarra y las mercancías en sentido opuesto.

La conexión de este trazado con la vía de Caminreal a la altura de Valdespartera permite la utilización del tramo Oeste conjunta para mercancías y viajeros de la línea de Caminreal; el recorrido resultante es unos 5,5 km. más largo que el actual a través de los barrios de Casablanca, Oliver y Valderriero, diferencia que no justifica el mantenimiento de la vía actual de ancho Renfe por dichos barrios y permite su levantamiento con las consiguientes transformaciones en este entorno.

Por otra parte, la solución permite mantener en tanto no se inicie la actividad ferroviaria en la plataforma logística el CIM existente en la carretera de Logroño en su emplazamiento actual; la solución de la Ronda Norte requiere desplazarlo, lo que a su vez complica la solución de la Variante de Casetas con la A-68, que con esta solución puede mantenerse según se proyectó inicialmente. Igualmente es posible mantener en funcionamiento en primera fase la estación clasificadora de la Almozara, si bien la solución futura que se incorpora al Avance es la conexión entre la Ronda, la plataforma logística y el corredor ferroviario del valle del Jalón, situando en la plataforma los diversos servicios ferroviarios que actualmente están en la avenida de Navarra.

Esta solución cuenta con un acuerdo de principio con el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Aragón, hecho público recientemente (Septiembre de 1998).

## 2. FERROCARRIL DE CERCANÍAS Y TRANSPORTE COLECTIVO GUIADO.

Todos los documentos de referencia territorial del Plan -PDI, Directrices Generales, Directrices Metropolitanas, diagnóstico estratégico- hacen referencia a la necesidad a medio plazo de contar con un sistema de transporte de cercanías, ferrocarril o "metro ligero", como medio de articulación del "área metropolitana". En la información pública han aparecido varias sugerencias de colectivos sobre la previsión de transportes por tranvía o metro ligero.

La necesidad de afrontar cambios tecnológicos en el sistema de transporte público obedece a tres tipos de razones: la tendencia a superar la capacidad del sistema de autobuses articulados en algunas líneas; la necesidad de mejorar las emisiones a la atmósfera; y la función de organizar y articular nuevos territorios de la periferia con la Ciudad. A estos efectos conviene distinguir:

- La posible introducción de tranvías urbanos en líneas interiores de la "aglomeración central" que registran gran demanda y con las que pueden cumplirse los dos primeros fines antedichos de mayor capacidad, calidad y limpieza.
- La implantación de líneas cuyo fin principal es vertebrar nuevos territorios, en los que la demanda está todavía latente, y la inversión se orienta a la función estructurante y organizadora. Este sería el caso de líneas radiales entre el Centro, la Feria de Muestras y la zona de Actividades Logísticas del Aeropuerto o de las carreteras de Logroño y Huesca, como líneas independientes que intercambien con las líneas de transporte de la "ciudad

central" sin perjuicio de que, en el momento que la demanda lo requiera puedan convertirse en líneas diametrales continuas.

La viabilidad económica (capacidad de asumir el coste público del servicio) es problemática para el transporte de cercanías, y el transporte urbano cuenta actualmente con un sistema eficaz de autobuses. Por ello la propuesta del Avance como primeros pasos hacia la implantación de estos sistemas de transporte consiste en:

### 1. Actuaciones para vertebrar el territorio

- Introducir reservas de suelo para estaciones secundarias en los puntos más apropiados de los accesos ferroviarios de ancho convencional que permitan su utilización por líneas regionales y de cercanías. Entre ellas se mantiene la reserva para la estación de Miraflores localizada junto a la Ronda de la Hispanidad con intercambio a transporte urbano.

Se ha planteado la utilización de la red ferroviaria para un transporte urbano del tipo de un metro ligero, para conectar áreas urbanas e industriales exteriores. Esta opción presenta problemas derivados de compartir la explotación con la de los transportes ferroviarios, y de compatibilizar los sistemas propios del metro ligero de señalización, seguridad, control, etc, e incluso de ancho de vía con los utilizados por Renfe.

- Prever un corredor de comunicación entre el Aeropuerto y sus zonas de actividad y la Estación Intermodal como soporte de nuevas actividades y estructuración del desarrollo urbano a lo largo de la línea.

En el Proyecto de Directrices Metropolitanas hay una propuesta de "tren lanzadera" que utiliza en parte la vía de Caminreal y pasa por Oliver, Valdefierro y la Carretera de Valencia.

En desarrollo de esta opción, y siendo el transporte ferroviario competencia del Gobierno de Aragón, se está realizando en coordinación con el Departamento de Ordenación del Territorio de la Diputación General de Aragón, y por encargo del mismo un Estudio de trazado para un Metro ligero entre la Estación Intermodal, el Aeropuerto y otras áreas que contempla varias hipótesis de recorridos y de utilización de distintas unidades.

- ### 2. A efectos de la futura implantación de nuevos modos de transporte urbano, identificar los posibles espacios críticos que requieran efectuar reservas de suelo y subsuelo que permitan desarrollar este tipo de soluciones y remitir el estudio de las posibilidades de implantación de líneas internas a un Plan global de transporte.

## 3. CARRETERAS INTERREGIONALES Y ACCESOS A LA CIUDAD.

### a) Cuarto Cinturón.

El Cuarto Cinturón procede de los convenios celebrados en su día con el Ministerio, dispone de estudio Informativo aprobado y proyecto constructivo en redacción. El proyecto está dividido en dos tramos: el primero comprende desde la Carretera de Madrid a la de Castellón y la conexión entre el enlace de la autovía de Valencia y la Avda. prolongación de Gómez Laguna; el segundo entre la carretera de Castellón y el enlace de la A-2 e incluye la variante de la N-II por el sur de Santa Isabel.

Para el primer tramo, el Avance recoge la traza del Estudio Informativo, y el Plan recogerá el proyecto final, que se redacta a la par con el del by-pass sur de AV.

Para el segundo tramo del cinturón el Avance adopta un trazado por la margen izquierda, que no afecta a la huerta de Las Fuentes ni al Soto de Cantalobos, con el fin de preservar dichos espacios, y de calificar la huerta de Las Fuentes entre los suelos de protección estricta de

regadío. Se ha solicitado del Ministerio de Fomento los trámites necesarios para reorientar el proyecto ya encargado.

Desde el nuevo corredor propuesto como alternativa -en el que habrá de encajarse la traza idónea- en la margen izquierda del Ebro se propone un acceso a Movera en sustitución del segundo acceso desde la N-II inicialmente propuesto.

El Cuarto Cinturón conecta los corredores de acceso de las grandes vías interregionales - Madrid, Barcelona, Valencia, Navarra, Rioja, etc.-. Al mismo se incorpora también el eje Norte-Sur de Aragón que une las tres capitales con Levante y Francia. A escala metropolitana, permite interconectar los corredores industriales entre sí y con las futuras terminales de transporte.

#### **b) Acceso Norte.**

Enlaza el Cuarto Cinturón con el eje N-S, y va desde el trébol de Montañana de la A2 hasta la autovía de Huesca. Dispone de Estudio Informativo aprobado por el Ministerio de Fomento (octubre de 1996).

El Avance recoge la traza correspondiente e incorpora, para su estudio en colaboración con la Demarcación de Carreteras las previsiones necesarias para prolongar el acceso Norte hasta Villanueva de Gállego mediante un nuevo tramo al Oeste de la autovía actual, que quedaría como vía urbana para el tráfico local de las áreas productivas existentes y del corredor Zaragoza - Villanueva

#### **c) By-pass Norte-Sur.**

El Avance recoge la iniciativa de prever una reserva de suelo para un by-pass de comunicación por carretera en el sentido Norte-Sur, alejado de la ciudad, que a largo plazo permita desviar fuera del Cuarto Cinturón tráficos de paso que no se detengan en Zaragoza, quedando los tramos Norte y Este del cinturón actualmente en proyecto con funciones de vía metropolitana. La propuesta habría de introducirse en la ordenación territorial por afectar a varios municipios.

#### **d) Acceso Este.**

Corresponde a la prolongación del tramo sur del Cuarto Cinturón hasta la autopista A2 por El Burgo y Nuez de Ebro como reserva de suelo para futuras necesidades. En la medida que sea más intenso el flujo de mercancías por carretera desde/hacia Barcelona, o el transporte con destino a centros de tratamiento y reciclaje situados al Sudeste de la Ciudad, esta reserva evitaría el paso próximo a barrios urbanos.

En combinación con el acceso Oeste o "dorsal del Aeropuerto" forma una ronda sur para el tráfico pesado y de paso por carretera.

#### **e) Acceso Oeste.**

Corresponde a la vía también aludida como "dorsal del Aeropuerto", y es, como la anterior, un nuevo trazado, como reserva de suelo para llevar las mercancías que circulan por el corredor del Ebro por el Aeropuerto, permitiendo el intercambio de modos de transporte y dando acceso a las nuevas actividades (logísticas, aeronáuticas o de otro tipo) que puedan surgir junto a aquel.

Parte de la A-68 en Pedrola y corre paralela al acceso de AV y se uniría al cuarto cinturón cerca de la Feria de Muestras. El trazado definitivo habrá de establecerse con la Demarcación de Carreteras del Estado para servir de conexión de la autovía de la N-II con el Cinturón. Actuaría como espina dorsal de un área de oportunidad para actividades productivas de considerable potencial.

#### **f) Autovía de Valencia.**

Esta vía dispone de un Estudio Informativo para el tramo Teruel-Zaragoza. La solución adoptada finalmente, en cuanto al acceso a Zaragoza corre próxima a la actual carretera de Valencia, y se incorpora al Cuarto Cinturón frente al límite del término de Cuarte.

#### **g) Otros accesos arteriales a la Ciudad.**

##### **Variante de la Cª de Barcelona (N-II) en Santa Isabel.**

Conecta la carretera con el Cuarto Cinturón por el borde sur del barrio, y permite eliminar la travesía. Dispone de estudio informativo aprobado, y su traza definitiva ha de coordinarse con la ordenación del suelo al sur del barrio.

##### **Variante de la Cª de Castellón.**

De nuevo trazado, evita la travesía frente al barrio de La Cartuja y por el corredor industrial de la Cª de Castellón. El Avance incorpora para su estudio y previsiones pertinentes con la demarcación de Carreteras del Estado en Aragón la prolongación de esta variante, paralela al Canal Imperial hasta el término de El Burgo, ya que la carretera actual está constreñida entre el espacio de ribera del Ebro y la vía a Tarragona por Caspe.

##### **Conexión de la variante de Casetas con la A-68.**

Se trata de una obra insistentemente reivindicada por barrios y municipios de la Carretera de Logroño; el Estudio de trazado está en fase de elaboración, y se ha iniciado la Memoria-Resumen previa por el Ministerio de Medio Ambiente.

#### **4. VÍAS DE COMUNICACIÓN METROPOLITANAS.**

Corresponden a funciones intermedias entre las propias de vías urbanas y carreteras -según los tramos- que, complementando la red actual de carreteras de la Comunidad Autónoma y provinciales, conectan distintos núcleos del entorno metropolitano.

##### **a) Carretera de unión entre las de Huesca y San Mateo.**

Incluida en el convenio con el MOPT el trazado previsto en el Plan General de 1986 se adapta a la situación de la edificación en los alrededores de Montañana, a la conexión con el acceso Norte del Cuarto Cinturón y al suelo reservado para actividades logísticas.

El trazado propuesto parte de la carretera de Huesca y enlaza ésta con la Ciudad del Transporte, acceso Norte del cinturón, barrio de S. Juan de Mozarrifar, camino de Cogullada, Campus de Aula Dei, carretera Montañana-S. Mateo y hace posible su prolongación hasta Villamayor.

##### **b) Variante de Montañana-Peñaflor-San Mateo y conexión de San Gregorio con el acceso N del Cuarto Cinturón.**

La variante de la carretera de Montañana a Peñaflor y S. Mateo parte del acceso Norte del Cuarto Cinturón, al que se une con un enlace en la margen izquierda del Gállego en el extremo del puente que lo salva; permite derivar fuera del barrio el tráfico de paso y la entrada de vehículos pesados a la papelera por el lado de la ribera del río. El trazado tendrá en cuenta las posibles afecciones a edificios o instalaciones contiguas.

La vía entre San Gregorio y el acceso Norte del Cinturón, al que se une en el extremo del puente sobre el Gállego, en la margen derecha, forma parte de la malla del corredor que relaciona la

reserva para Zona de Actividades Logísticas con Mercazaragoza, Aula Dei, la autopista A-2 y el acceso Norte.

Esta malla, con la autovía de Huesca y la carretera de S. Mateo, articula en el corredor del Gállego a los barrios como núcleos de residencia, con un conjunto de áreas productivas destinadas a actividades especializadas -transporte, logística, distribución de alimentos e investigación agro-alimentaria- que pueden complementarse y favorecer recíprocamente su desarrollo.

#### **c) Carreteras Villamayor-Malpica y variante de Villamayor-Santa Isabel.**

La primera está prevista en el Plan vigente. Permite dar salida a la Autopista A-2 a la carretera de Sariñena y la Franja Oriental, y mejora la conexión de Villamayor con la red arterial.

La carretera actual de Villamayor junto a la travesía de la N-II en Sta. Isabel ha tenido un desarrollo urbanístico en sus márgenes que aconseja un nuevo trazado exterior al barrio, que además sirve para una circunvalación de Sta. Isabel que de acceso a los nuevos desarrollos urbanos sin utilizar las calles del tejido tradicional del barrio.

Se plantea un desvío de la actual carretera de Villamayor al Este de la calle Mambas, que conecte con la N-II y con la nueva variante de la N-II en Sta. Isabel; y su prolongación hasta Movera. Se cierra así una malla de comunicación entre los barrios de las márgenes del Gállego.

#### **d) Nuevo acceso a Malpica desde la A-2.**

El Avance incorpora para su estudio en colaboración con la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón ampliar la capacidad del acceso al polígono de Malpica desde/hacia Zaragoza, con un acceso nuevo con entrada por una vía de servicio en el extremo Oeste del polígono y salida en paso superior, manteniendo los movimientos correspondientes al lado de Barcelona por el acceso actual.

#### **e) Acceso a Movera desde el Cuarto Cinturón.**

Este acceso, ya mencionado, es consecuencia lógica del cambio de trazado del Cinturón; el acceso, para contar con separación suficiente a los enlaces más próximos, estaría al Sur del barrio, y a una distancia del mismo equivalente a la mitad de la que hay desde la carretera de Barcelona.

El nuevo acceso puede combinarse con la ordenación de los bordes del barrio para establecer una variante urbana de la carretera actual y conectar con la carretera del lado de Pastriz, evitando tráfico de paso por el barrio, por lo que la solución resulta ventajosa.

#### **f) Actuaciones en los corredores metropolitanos concertadas con la DGA.**

Se trata de vías que afectan a más de un municipio, cuyos estudios o proyectos se realizan dentro de los programas de actuación territorial de la DGA para los "ejes" que convergen en Zaragoza, de forma convenida con los municipios implicados.

**Carretera La Cartuja-Malpica:** El Gobierno de Aragón ha redactado un Estudio Informativo para una vía que una la Carretera de Castellón con la de Pastriz y el polígono de Malpica, donde enlazaría con la nueva Carretera a Villamayor.

Como consecuencia de la modificación de trazado del Cuarto Cinturón incorporada al Avance la traza prevista en dicho estudio resulta demasiado cercana al mismo, y la conexión del cinturón con Movera prácticamente duplicaría el recorrido.

En consecuencia se recoge en el Avance retomar un trazado más próximo al barrio de La Cartuja. El nuevo acceso desde el Cuarto Cinturón podría completarse con el acondicionamiento del camino de la carretera de Pastriz al Lugarico de Cerdán.

**Camino de Cuarte:** acondicionamiento y nuevo trazado del camino que une Zaragoza con Cuarte y Cadrete; necesario para crear una malla viaria en el corredor del Huerva con la actual Carretera de Valencia.

**Vía Monzalbarba-La Joyosa:** vía de carácter predominantemente urbano que une Mozalbarba con Utebo, pasa por detrás de Casetas, por el acceso a Sobradiel y llega a La Joyosa, por la margen Norte de la Carretera de Logroño. En Utebo y Casetas precisa como complemento ramales de unión con el núcleo urbano; ello permitirá comunicar entre sí sus zonas céntricas y de equipamiento con sin tener que utilizar la carretera de Logroño. Es obra de importancia para la cohesión de este corredor urbano.

Dentro de la Carretera de Logroño los convenios existentes incluyen varios enlaces de acceso a núcleos y polígonos industriales que afectan territorio de más de un municipio.

#### **g) Carretera Monzalbarba-Aeropuerto-Cª de Madrid.**

En esta propuesta la actual carretera de acceso al aeropuerto desde la autovía de Madrid se prolonga por el Sur hacia el acceso Oeste o dorsal del aeropuerto; desplaza su trazado cerca de la terminal de pasajeros para permitir ampliar la zona de carga hacia el Este; y se prolonga hasta enlazar con el corredor de actividad de la carretera de Logroño, con acceso a la autopista a través de la prolongación de la variante de Casetas. El trazado definitivo debe coordinarse con la ordenación del área logística.

#### **h) Acceso a la carretera de Torrecilla de Valmadrid y al polígono industrial Tudor.**

Se incorpora al Avance para su estudio y previsiones oportunas la conexión de la carretera de Torrecilla con la de Castellón a través del Polígono industrial, que se encuentra pendiente de urbanizar. De esta forma se eliminaría el giro de vehículos pesados en la travesía sin tener que ejecutar antes la variante prevista al Sur del barrio. La solución se facilita situando el acceso al comienzo de la variante, al Sur de la vía férrea y separado de la intersección entre la variante y la travesía, que se resolvería así de modo más simple.

### **5. VÍAS URBANAS ARTERIALES.**

#### **a) Ronda de la Hispanidad.**

El proyecto de construcción está técnicamente aprobado y en fase de contratación. Su trazado y funciones respecto de la movilidad intra-urbana y la articulación de barrios periféricos entre sí y con algunos elementos básicos de la centralidad de la ciudad han sido ampliamente expuestos en varios documentos.

Existen previsiones en el actual ejercicio (1998) para la redacción de anteproyectos para la integración de la Ronda de la Hispanidad con las márgenes urbanas. El Plan incorporará un programa de proyectos a este mismo fin.

#### **b) Ronda del Rabal .**

Corresponde al tramo que cierra el anillo de la Ronda entre el Actur y Delicias (Pablo Picasso-Rioja) atravesando terrenos del término de riegos del Rabal. Conecta dichos barrios entre sí, con La Almozara y con la penetración de la autopista A-68 hacia el Paseo de María Agustín.

Existe un proyecto para esta vía, que incluye dos puentes uno sobre el Ebro con estructura de arco y otro atirantado ("del Arpa") sobre el haz de vías de la zona ferroviaria de la Avda. de

Navarra. Con la renovación de dicha zona ferroviaria el Puente del Arpa ya no será preciso al quedar soterrada la vía férrea y convertida en avenida urbana la entrada de la A-68..

La traza del proyecto existente opta por separarse del barrio y bordea el Soto de la Almozara para cruzar perpendicularmente el río a costa de un mayor recorrido por la huerta de Ranillas del que resultaría cruzando entre el Soto y el barrio. El puente es una estructura singular y se proyecta peraltado, por lo que el acceso al mismo se eleva, sobre el barrio y la ribera con terraplenes de apreciable altura.

Se ha propuesto un traza de concepto opuesto, que incorporar la calzada de la Ronda a la avenida de Francia, afecta al soto y cruza oblicuamente el Ebro pero reduce al máximo la afección al meandro.

La integración de la vía en la malla del barrio sitúa un intenso tráfico en su perímetro, de forma incoherente con las razones que llevaron a la Corporación unánimemente a modificar el Plan General (en el que la Ronda estaba unida a la Avda. de Francia) separando la vía del barrio; y con los criterios seguidos en la Ronda de la Hispanidad en cuanto a alejar los tramos nuevos de las viviendas.

El puente oblicuo respecto al río implica mayor longitud y coste y aconsejaría para el mismo una estructura convencional, cuando todos los puentes urbanos sobre el Ebro tienen estructuras notables.

Se estudiará un reajuste de la traza del proyecto existente para esta vía entre La Almozara y la calle Pablo Picasso, como límite entre el tramo del Ebro en que deben predominar las condiciones naturales del cauce y el tramo de carácter urbano.

El trazado de esta Ronda habrá de sufrir reajustes de planta y de perfil como consecuencia de la ordenación que se adopte para el suelo ferroviario de la Avda. de Navarra y para ajustar la rasante aproximándola a la de la Avda. de Francia y de forma que los accesos al puente no obstaculicen con terraplenes la ribera. El espacio resultante entre el barrio y la Ronda debe acondicionarse como parque sin desniveles notables.

Asimismo habría de mantenerse el alejamiento de la vivienda de la vía y las condiciones de uso no residencial del planeamiento vigente en la actuación Puerta de Sancho para las manzanas situadas en el perímetro del barrio.

#### **c) Vial Norte del ACTUR.**

Une la Carretera de Huesca con la Ronda Norte, con la vía de ribera Norte del Ebro y con la ronda del Rabal, mejorando la comunicación entre dicha carretera y la Universidad con los sectores del Oeste de la Ciudad.

#### **d) Vía-parque del Canal y nueva vía entre la variante de Casetas y Miralbueno.**

El Avance modifica las previsiones del vigente Plan General sobre la "vía parque" dentro del corredor verde que acompaña al Canal hasta la Carretera de Madrid y plantea esta vía con funciones y carácter netamente urbanos, para la conexión de barrios nuevos y existentes y sin direccionalidad desde los cinturones que facilite su utilización por tráficos pesados, alejando la traza del canal Imperial. Su situación dentro del corredor verde del Canal motiva, principalmente en la representación vecinal de Valdefierro, peticiones de que se suprima o se convenga con los vecinos.

El vial propuesto continúa por detrás del barrio de Oliver y enlaza con otra nueva vía entre Miralbueno y la variante de Casetas, en la margen sur de la carretera de Logroño. Se pretende establecer una conexión entre los barrios de Casetas, Venta del Olivar, Miralbueno, Oliver, Valdefierro y Casablanca; estos barrios se comunican actualmente sólo por la carretera de

Logroño y la Avda. de la Hispanidad y crecieron a partir de sus márgenes, por lo que los accesos "históricos" desde estas vías son ahora escasos e insuficientes, y la colindancia con ellas está ocupada por edificaciones y urbanizaciones. Además, esas vías que sirvieron como eje de crecimiento soportan ahora un tráfico intenso.

Las nuevas vías propuestas acceden a los barrios por "la parte trasera" donde existe terreno desocupado, lo que permite conectarlos y crear nuevos desarrollos urbanos que unifiquen y den trabazón al tejido fragmentado existente.

Concretamente, para la vía parque citada se propone una variación de trazado consistente en:

- Alejar la traza del cauce del Canal.
- Eliminar la mediana ancha para ocupar menos espacio y facilitar la prevención del ruido.
- Utilizar la topografía de ladera del terreno y los desniveles para el mismo fin.
- Suprimir la conexión directa con la Autopista Ronda Norte del actual Plan.

La relación entre Valdefierro y Montecanal por motivos de trabajo, de centros de enseñanza o servicios, etc, que hacen necesaria la comunicación, y las relaciones entre ambas márgenes del Canal se multiplicarán en el futuro. Ello requiere la nueva vía, precisamente para evitar la circulación por las márgenes del Canal que ha sido la solución histórica en el resto de la Ciudad.

El primer tramo de la vía habrá de resolver una nueva entrada a Valdefierro, al centro de FP del Santo Ángel y al eje de equipamiento de Montecanal, sustituyendo el paso por el Puente de la Acequia de Enmedio, que habría de incorporarse rehabilitado al parque para dar continuidad peatonal a las áreas de equipamiento de ambas márgenes.

#### **e) Acceso desde el Cuarto Cinturón y la autovía de Valencia.**

El Cinturón y la Autovía procedente de Teruel y Valencia se encuentran al Suroeste del Acuartelamiento de Valdespartera. El acceso desde este punto a la ciudad (Prolongación de Gómez Laguna), que ya figura en el actual Plan y que atraviesa el acuartelamiento, se hace imprescindible con la construcción del Cinturón.

Conforme a la jerarquía utilizada, todos los accesos a la ciudad dentro del Cuarto Cinturón, y también éste se conceptúan como vías urbanas.

#### **f) Transformación de la Carretera de Logroño en vía urbana.**

La ordenación viaria del corredor propuesta para la Carretera de Logroño se basa en una distribución de las funciones predominantes en cada vía con arreglo al esquema siguiente:

- La autopista A-68 y la variante de Casetas conectada con ella como colectoras del tráfico de paso desde/hacia la ciudad.
- La vía Casetas-Miralbueno-Vía parque...etc, dedicada principalmente a tráficos de intercambio entre los barrios limítrofes.
- La nueva vía Monzalbarba-La Joyosa con la misma función de intercambios entre los barrios de la margen Norte de la carretera.
- La carretera actual, como un eje urbano, con limitación de velocidad, glorietas semaforizadas para cambios de sentido y giro y calzadas laterales para acceso a las márgenes.

Ello implica un gradual cambio de uso de los suelos de margen desde usos industriales o que requieran accesos de vehículos pesados hasta usos de servicios, exposiciones, comercio especializado, etc.

**g) Transformación del acceso de la A-68 al centro en avenida urbana**, con pasos semaforizados, limitación de velocidad y características urbanas de diseño que se concretarán en los posteriores desarrollos.

## II. ÁREAS DE OPORTUNIDAD PARA ACTIVIDADES SINGULARES.

### a) Área de actividades ligadas al Aeropuerto.

El Aeropuerto de Zaragoza dispone ya de una amplia superficie, que, para el cumplimiento de sus fines, está protegida por las disposiciones legales sobre límites de seguridad de la Defensa, por las de servidumbres aeronáuticas y por su condición legal de Base de utilización conjunta, civil y militar.

Una gran ventaja del aeropuerto es su entorno despejado y alejado del área urbana, por lo que, independientemente de la protección legal, y de acuerdo con los servicios de Ordenación del Territorio de la DGA se considera necesario establecer reservas de suelo, mediante vinculaciones urbanísticas tendentes a mantener esta situación ventajosa, además de las lógicas provisiones de reserva de suelo para el desarrollo de actividades afines.

En consecuencia las previsiones iniciales del Avance se refieren a:

1. Ampliar la superficie destinada a las funciones civiles.
2. Preservar las zonas de aproximación de desarrollos urbanísticos que limiten la capacidad operativa del aeropuerto.
3. Efectuar reservas de suelo para actividades ligadas al mismo, de carácter logístico, aeronáutico, etc.

El desarrollo del Aeropuerto y la implantación de un área de actividades especializadas en el mismo es una operación de carácter estratégico prevista en el proyecto de Directrices Generales, que requiere ser dirigida concertadamente por los distintos niveles de la Administración, y no se aviene a los cauces propios de los suelos urbanizables, por lo que en principio la reserva de suelo se plantea dentro del régimen de los Sistemas Generales.

Estas previsiones se completan con mejoras en los accesos desde la "dorsal" ya citada y desde las carreteras de Madrid y Logroño, y con un corredor para una "lanzadera" Aeropuerto-Estación Intermodal.

Un planteamiento más ambicioso, aludido en las Directrices Generales de la DGA, es la posibilidad de convertir el Aeropuerto en una Plataforma Logística integrada en la red europea con actividad a mayor escala. Ello supone incluir el modo ferroviario, con los accesos correspondientes y mayores inversiones, e inducir transformaciones territoriales y urbanas en profundidad; por otra parte, Zaragoza no está incluida en el plan de Plataformas Logísticas españolas del Ministerio de Fomento.

Existe una actuación prevista para una primera fase de un Centro de Carga Aéreo en el Aeropuerto próximo a la actual terminal, en la que habrían de intervenir también el Ministerio de Fomento y la Asociación Española de Navegación Aérea (AENA).

A efectos de desarrollar las correspondientes propuestas se encuentra en redacción, contratado por el Gobierno de Aragón un anteproyecto de Plataforma Logística de Zaragoza. A partir del mismo podrán proponerse para su incorporación al Plan las condiciones de relación con otras

infraestructuras, de régimen de suelo y de participación de los particulares en la gestión, compatibilidad de usos en las zonas afectadas o próximas, etc.

En el entorno de la Feria de Muestras se plantea como criterio general dar prioridad a las medidas de iniciativa pública necesarias para impulsar una zona de actividades especializadas y las infraestructuras necesarias sin las cuales la acción privada difícilmente podría tomar impulso.

### b) Áreas de la carretera de Huesca

#### Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

El Avance propone un área de servicios del transporte de gran amplitud entre el término de Villanueva y el barrio de San Gregorio ligada al complejo de actividades que se ha iniciado en el corredor del Gállego. Se trata de una reserva de suelo para una zona "convencional" de estas actividades referidas a mercancías transportadas por carretera con acceso al ferrocarril a través de la estación de mercancías de Zaragoza-Arrabal y su posible ampliación; y ligada a otras actividades afines en Mercazaragoza y el los terrenos de Aula Dei transformados en Campus de investigación. La localización idónea, en la que coincide el proyecto de Directrices Metropolitanas es entre la C<sup>a</sup> de Huesca y el acceso Norte del Cuarto Cinturón, con acceso desde el mismo y desde el enlace ferroviario e inmediato a Mercazaragoza, que acoge actividades del mismo tipo.

#### Ampliación de Mercazaragoza

Mercazaragoza precisará a plazo corto o medio apartadero ferroviario y expansión en superficie y no tiene todos los movimientos de conexión con la autopista A-2. Se plantea como solución realizar un nuevo acceso prolongando el tramo que cierra la Ronda de la Hispanidad con la A-2 haciendo una nueva intersección completa y ampliando la superficie de Mercazaragoza hasta la nueva vía, que conectaría más adelante con el camino de Cogullada. El acceso está incorporado al proyecto de la Ronda.

### c) La Universidad

A reserva de profundizar con sus órganos de gobierno las perspectivas de necesidades futuras y las posibilidades de localizar dependencias en el Casco Histórico y la ribera del Ebro el Avance plantea:

- Establecer límites a la utilización del Campus de Fernando el Católico.
- Regularización del Campus de Veterinaria.
- Campus del Actur y Área deportiva inmediata: los criterios para el tratamiento de esta pieza deben concertarse con la DGA y la Universidad, bajo los siguientes criterios:
  - Posible ampliación del Campus del Actur por el Norte y hacia la ribera del Ebro evitando las soluciones mediante grandes recintos cerrados que actúan como barreas entre otros tejidos, e introducir ejes que incluyan diversas funciones y usos, espacios públicos, etc y favorezcan la comunicación a través de ellos.
- Aplicar esta u otras soluciones para asegurar la continuidad entre la pieza universitaria del Actur y la ribera del Ebro. Ordenar las implantaciones universitarias y deportivas de forma que atraigan e incentiven la utilización de la ribera.
- Habilitación urbanística de Aula Dei para Campus de investigación y universitario.

#### d) Centro Intermodal de viajeros

El Centro Intermodal de viajeros, se destina a ferrocarril de Alta Velocidad, convencional y de cercanías, autobús interurbano y de cercanías, conecta con las líneas de transporte colectivo y facilita un acceso inmediato al centro de la ciudad, lugar de destino de gran parte de los viajeros que se desplazan por negocios, gestiones, servicios o turismo.

Las obras ligadas a la implantación de la Alta Velocidad y la construcción de la Estación Intermodal, aparte de su función como intercambiador representa una oportunidad introducir elementos de centralidad en los actuales suelos ferroviarios y para impulsar la transformación de la ciudad, que se propone en el capítulo correspondiente.

#### e) Actividades de reciclaje

En concordancia con la propuesta del Avance de posibilitar estas actividades en el cuadrante Sudeste del término municipal, se ha planteado una iniciativa para un gran polígono de actividades de reciclaje en una finca concreta, cuyas características son comunes a gran parte del suelo del término municipal; la clasificación no se basaría en las condiciones objetivas del suelo, sino en el interés general que pueda contener el proyecto. La clasificación de antemano como urbanizable no garantiza la ejecución de éste, y en cambio habilita para desarrollar otras actividades dentro de un régimen general de usos, que podrían desarrollarse en fincas similares. Por otra parte, la gran superficie afectada por la transformación de uso y la naturaleza de la actividad requerirían Estudio de Impacto Ambiental.

La oportunidad, si se confirma, habría de conducirse de forma convenida y con las debidas garantías respecto al impacto medioambiental lo que podría hacerse sin necesidad de una calificación previa a través de la declaración de interés social, sin perjuicio de que una vez implantado el proyecto de forma estable se consolidase la clasificación del suelo.

### III. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS SOCIALES. ELEMENTOS DE CENTRALIDAD

La Ley del Suelo de 1976 introdujo el concepto de Sistema General de equipamiento comunitario para referirse a los suelos de equipamientos y servicios que tienen un efecto estructurante del territorio, estableciendo su régimen y tratamiento dentro del Plan General.

El concepto de "polo de centralidad" puede referirse tanto a un suelo como a un tejido complejo de actividades, públicas y privadas, que se sitúa en el centro de un área de influencia en la que cumple una cierta función -comercial o de servicios- y consecuentemente desplaza bienes y personas; y puede referirse a funciones distintas, con áreas de influencia distintas, pero con un mismo centro.

En la ciudad actual cabe distinguir los siguientes elementos principales en los que se dan funciones de sistema general y de centralidad:

**El Centro Histórico** -ampliado en algunos puntos a las inmediaciones (Cortes de Aragón, Paraninfo, etc.) es a la vez el espacio cultural de la ciudad y lugar central de negocios, oficinas, administración pública, comercio especializado, centros comerciales de distintos tipos, etc.

**La Universidad y los grandes centros de la Sanidad** realizan funciones complejas de gran poder de centralidad, además de la atracción de gran número de personas.

**Las polaridades de distrito** son áreas que cumplen en distritos grandes funciones análogas a menor escala que el Centro Histórico respecto de la capital; servicios, oficinas, espectáculos, ocio, etc. asociados a comercio en general y especializado. Polaridades acusadas de este tipo existen en Delicias y Las Fuentes, y se está formando otra en el Centro cívico del ACTUR

sustentada en una gran oferta de espacio equipado y en la atracción de grandes superficies comerciales.

Existen además zonas de centralidad a pequeña escala por los principales ejes de crecimiento de la ciudad, con una disposición general radial, pero de menor poder estructurante, aunque su función es importante para la vida cotidiana de los barrios.

#### Elementos de atracción

Conviene distinguir los elementos de centralidad, de carácter complejo y funciones múltiples, de los elementos con gran capacidad de atracción de personas pero dedicados básicamente a una función única. Aunque los límites no son nítidos, cabe señalar:

- Las grandes superficies comerciales, polivalentes o especializadas, cuando no están asociadas a otras funciones y actividades.
- Los espectáculos de masas, deportivos, musicales, las ferias, etc.

#### Localización de nuevos elementos de centralidad

Como en el caso de las actividades productivas, no cabe establecer sino un modelo de criterios de localización de los nuevos elementos de centralidad que se proponen. Las condiciones y localización concreta se establecerán en cada caso a través de los instrumentos de desarrollo y gestión.

#### Áreas administrativas, de oficinas y edificios representativos en la Ribera Norte, avenida de Navarra y El Portillo

La Ribera Norte del Ebro es objeto de una propuesta de Plan Director que agrupe proyectos urbanísticos y sectoriales para un tratamiento integral de su recuperación como un significado elemento de centralidad de la Ciudad, que combine los mismos elementos de centralidad presentes en el Centro Histórico -espacios simbólicos, edificios de la Administración y representativos, equipamientos de escala urbana, oficinas, comercio, vivienda- con los espacios naturales, "humanizados", propios del río.

El suelo actualmente ocupada por la Estación del Portillo puede convertirse en un área de centralidad. Ya existe en su entorno una concentración de edificios de la Administración en distintos niveles y de carácter representativo y monumental: oficinas de la Administración del Estado y de la Diputación Provincial, Gobierno de Aragón, Museo Pablo Serrano, futuro Archivo de Aragón; edificios singulares como el propio Pignatelli, el grupo Joaquín Costa, el Refugio o la plaza de toros; los suelos inmediatos a la nueva estación pertenecen a una pieza de gran tamaño que puede incluir otros usos de centralidad.

#### Refuerzo del Centro Histórico como polo comercial

En contacto con la Cámara de Comercio, se plantea el refuerzo de las zonas más activas del Centro como un polo comercial en su conjunto -lo que no supone relegar la vivienda- capaz de competir con el efecto de las grandes superficies, que contribuya a vitalizar el sector.

La propuesta supone no dispersar los esfuerzos, sino concentrarlos en la zona de mayor potencial, que aparece a los análisis como fraccionada en otras (Casco romano-Independencia) que funcionan separadamente y no sacan partido a sus posibilidades.

Ello supondrá medidas sectoriales y urbanísticas, y entre éstas las concernientes a circulación estacionamiento, áreas peatonales, señalización, régimen de carga y descarga -y, en general de uso horario de las calles- y normativa, a concretar en un plan específico.

### Nuevas polaridades secundarias fuera del Centro

Se propone la redacción de planes paralelos al del Centro para el refuerzo de los polos comerciales y de centralidad de los barrios de Delicias y Las Fuentes, de características adecuadas a la escala respectiva.

Como parte de los elementos de centralidad en el distrito de Delicias se incluye el tratamiento de los suelos ferroviarios de la Avenida de Navarra, integrando la Estación Intermodal, el Centro Comercial existente y sus anexos en un conjunto de viviendas, equipamientos de distrito, oficinas y espacios libres.

### Nuevas polaridades periféricas

Este concepto comprende áreas de centralidad, con usos mixtos públicos y privados, destinadas a servir a las "piezas" de nuevo desarrollo urbano y también a los corredores metropolitanos - que además deben tener sus propios "polos"- de forma que para obtener ciertos servicios no sea preciso acudir al centro.

Las polaridades periféricas deben establecerse en su contenido y situación precisa de forma coordinada con la DGA por su función metropolitana; a estos efectos el Proyecto de Directrices se remite a Planes o Directrices sectoriales de desarrollo.

Como localizaciones se proponen:

- En la carretera de Logroño, en el Límite entre Zaragoza y Utebo.
- En los bordes del Cuarto Cinturón, junto a Miralbueno, Feria de Muestras y Feria de Atracciones (complementados por el Centro cívico del ACTUR, ya construido).

### La Sanidad

No hay previsiones para la construcción de grandes centros en la capital, por lo que la programación necesaria -fuera de los centros de atención primaria- se hará en la escala metropolitana.

### Equipamientos de atracción de público

- Áreas o espectáculos deportivos: su emplazamiento natural es en los parques fluviales del Ebro, con acceso desde vías básicas. Las áreas respectivas deberán incluir este uso, en las zonas más aptas que tengan en cuenta el régimen hidráulico del río.
- Grandes superficies comerciales polivalentes: su localización está regulada por el Plan de Equipamiento Comercial de Aragón, que actualmente ha agotado su asignación a Zaragoza.
- Otras modalidades de grandes o medianas superficies: se plantean "áreas de compatibilidad" con grandes superficies de comercio especializado, en la modalidad de "parques comerciales" en la Carretera de Logroño (hasta Utebo, transformada en vía urbana) y en la de Madrid. Esta posibilidad, que ya fué contemplada por la Comisión Provincial de Equipamiento Comercial, se refiere solamente a epígrafes de actividad concretos que tienen poca incidencia en el comercio urbano.

En función de nuevos estudios, podría ampliarse a tramos concretos de la Ronda de la Hispanidad (en la margen Norte).

### IV. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

Como consecuencia de los criterios enunciados sobre los sistemas naturales como estructurantes, el esquema o "modelo espacial" de localización de espacios libres contiene los siguientes elementos:

- Corredor del Ebro, en que cabe distinguir un tramo urbano y otros agrícolas de regadío. Como "rama" lateral, riberas del Huerva hasta el Paseo de la Constitución.
- Corredor del Canal Imperial, en el que se integrarán parques actuales "en mancha" como Primo de Ribera, parte de los pinares de Venecia, Pignatelli o La Paz.

En dirección Norte-Sur, y enlazando los anteriores:

- Corredor del Gállego.
- Corredor de la Ronda de la Hispanidad en su tramo Este (San José-Las Fuentes).
- Pasillo verde de enlace entre el Ebro y el Canal por la actual plataforma ferroviaria en Oliver y Valdefierro
- Como nuevas ramas, el Parque de Oliver prolongado y conectado con las vaguadas de drenaje de Valdespartera hacia el Ebro.

Como áreas verdes extensas:

- Parques o "zonas húmedas" fluviales, que se sitúan en los extremos del corredor urbano del Ebro, tratados inicialmente como espacios de huerta protegidos:
  - Revuelta del Ebro o meandro de Ranillas
  - Huerta de Las Fuentes;
  - Desembocadura (llanura de inundación) del Gállego.
- Parque Estepario: a los anteriores se une la opción de efectuar una reserva próxima a la ciudad, en el Monte de Torrero, como Parque Estepario, representación de este tipo de medio autóctono, que constituye una singularidad propia del valle medio del Ebro.

### MODALIDADES DE ESPACIO LIBRE Y LÍNEAS DE ACCIÓN SOBRE ELLAS

Los espacios así organizados tienen en común su condición de no edificables y su destino a zonas húmedas plantadas o espacios en estado natural.

Dentro del esquema planteado es preciso establecer distinciones según sea el régimen de uso y propiedad del suelo con el que dichos suelos se incorporan al modelo urbano de Zaragoza.

#### Espacio libre urbano

Suelos de dominio y uso público, equipados y "amueblados" para el uso y disfrute de los ciudadanos.

En combinación con equipamientos colectivos de barrio, distrito o ciudad, deben diseñarse para acoger diversidad de funciones y variedad en el uso. Su gestión y obtención corresponde a los sistemas de actuación urbanística: cesiones gratuitas y compensación con aprovechamiento-tipo en los nuevos desarrollos urbanos; expropiación cuando no sea posible compensar con aprovechamiento urbanístico.

#### **Corredores y parques fluviales en terrenos de huerta baja**

Suelos sujetos a planes específicos para su protección, desarrollo y conservación.

Según las previsiones y grado de ejecución de los planes que les afecten pueden tener distintas situaciones de titularidad y uso: dominio público, compatible con propiedad y usos privados, zonas de libre acceso y uso público junto a otras de acceso controlado y restringido; equipamiento localizado en ciertas áreas de acogida, etc.

Junto con las riberas urbanas, los "parques fluviales" son elementos básicos de la transformación de la ciudad. En coincidencia con el proyecto de Directrices Metropolitanas, entre las acciones prioritarias sobre el Ebro se propone incluir un plan para la obtención y ejecución de estos parques, de forma concertada y cofinanciada.

Actualmente hay, dentro de estos espacios fluviales, dos situaciones distintas: el interior de la Revuelta del Ebro y la huerta de Las Fuentes son terrenos en cultivo con tierras de gran calidad, mientras que en la desembocadura del Gállego, o entre el Ebro y la Ronda Norte la calidad es distinta, y hay usos impropios, desguaces, vertidos, etc.

Las zonas de huerta baja en cultivo incluidas en estos ámbitos serán objeto de protección estricta mientras no se ejecute dicho plan.

#### **Montes en repoblación y espacios naturales protegidos**

Los espacios naturales protegidos son competencia del Gobierno de Aragón; la línea a seguir en eventuales planes sobre los mismos es utilizar su potencial de atracción de visitas como factor de impulso a barrios próximos: Galacho de Juslibol - barrio de Juslibol, Galacho de La Alfranca- La Cartuja.

La acción municipal sobre los montes públicos puede concretarse en:

- Participar y colaborar en planes del medio físico o sectoriales, forestales, etc. de ámbito metropolitano impulsados por la DGA. Asimismo, con arreglo a las propuestas del proyecto de Directrices Metropolitanas, los montes municipales serán objeto de una normativa unificada para los distintos municipios del área.
- Intensificar la política de repoblación.
- Acondicionar caminos de acceso y áreas para el ocio localizadas y controladas para facilitar el uso y disfrute ciudadano (bicicleta de montaña, comidas en el campo, etc.).
- Asimismo se realizará una previsión de suelos protegidos con destino a Parque Estepario, en los que se recuperen y protejan las características de este medio natural, con las posibles compatibilidades de usos.

## 4. MODELO DE DESARROLLO URBANO.

### CRECIMIENTO EXTENSIVO O TRANSFORMACIÓN URBANA.

Se ha expuesto anteriormente la tendencia general en las regiones urbanas europeas a la expansión. En Zaragoza esa tendencia se apoya en otros factores:

- La elevada densidad media de la "aglomeración central" no permite algunos modos de residencia ni actividades productivas o de ocio de baja ocupación de suelo.
- Los suelos disponibles o próximos en esa aglomeración forman un mercado de oferta controlada y gran rigidez.
- Los cinturones y nuevas infraestructuras suponen nuevas oportunidades de accesibilidad.

El crecimiento en extensión por los bordes de la "aglomeración central" de Zaragoza viene favorecido a su vez por otras causas.

- La necesidad de dar un adecuado remate a los bordes urbanos en algunos tramos.
- La contigüidad con áreas de reciente urbanización, con servicios y líneas de transporte.
- La existencia de suelos urbanizables del Plan de 1986 sobre los que se han realizado de hecho o de derecho iniciativas tendentes a su urbanización.

Las razones de rigidez de oferta de suelo inherentes al modelo concentrado, común a la mayoría de las ciudades españolas, reforzadas por el modelo urbanístico de las sucesivas Leyes, han llevado al actual intento liberalizador de la oferta de suelo urbanizable atribuido a la nueva Ley del Suelo. Independientemente de los efectos que pudiera tener en la extensión de las ciudades, es una doctrina cuya puesta en práctica se invoca por el sector inmobiliario y los propietarios de suelo.

También se han citado los inconvenientes del modelo de desarrollo extensivo: va en contra de los criterios de sostenibilidad, compite con la naturaleza y tiene un coste más alto de transportes e infraestructuras, de su posterior mantenimiento y de prestación en general de los servicios públicos. No obstante, las ventajas e inconvenientes aquí expuestos de forma general han de matizarse para la realidad concreta de Zaragoza.

### EL MODELO DE DESARROLLO PROPUESTO.

El modelo de desarrollo propuesto en el Avance combina distintas formas de crecimiento:

- Transformación interna
- Desarrollo por dos orlas del borde urbano
- Estructuración de los barrios exteriores dentro de los respectivos corredores territoriales, entre sí y con el centro, con áreas de crecimiento alrededor de los núcleos de barrio.
- Completar huecos de suelo en los corredores de los accesos, asociados a su reestructuración.

Los elementos de transformación interna se tratan en el capítulo siguiente.

## I. SUELO RESIDENCIAL.

### A. Desarrollo por los bordes del conglomerado central.

El Avance plantea dos grandes piezas destinadas básicamente al desarrollo de una nueva ordenación mediante suelos urbanizables, prácticamente vacantes, que completan la ciudad actual y sirven de "transición" con los corredores metropolitanos: las llamadas Orla Oeste y Orla Este, en las que se sitúa el desarrollo contiguo a la aglomeración central.

El borde Este de la ciudad tiene unos límites naturales claros en la huerta de Las Fuentes y en los pinares de Valdegurriana. En el "hueco" intermedio, desde los bordes irregulares de los barrios de La Paz, San José, Montemolín y las Fuentes hasta el cuarto cinturón se sitúa la Orla Este, que comprende en su interior el vial que conecta los cinturones entre sí y las conexiones de la Ronda de la Hispanidad con las penetraciones al centro urbano de tenor Fleta y Cesáreo Alierta. Todo ello representa una oportunidad para vertebrar este borde de la ciudad alrededor de la Ronda con viviendas y áreas de centralidad.

La Orla Oeste tiene ya clasificación como Suelo Urbanizable en el Plan de 1986 en la parte situada al Sur de la carretera de Madrid -la más cuestionada en las sugerencias- y en ella existen iniciativas en curso, representadas por PAUs anteriores y posteriores al Decreto de medidas liberalizadoras -transformado posteriormente en la ley 7/1997 de 14 de Abril- por el que se suprimió la distinción entre suelo urbanizable programado y no programado. El mantenimiento de este suelo como urbanizable y su ampliación al resto de los suelos comprendidos dentro del Cuarto Cinturón como urbanizables tiene en cuenta este hecho y también la conveniencia de integrar en una malla urbana barrios aislados de los bordes como Miralbueno, Oliver y Valdefierro, y de introducir funciones de residencia junto a las proyectadas áreas nuevas de actividad especializada en la carretera de Madrid y Aeropuerto.

### B. Los límites del crecimiento central.

No existe una forma objetiva de establecer el límite idóneo entre el crecimiento de la aglomeración central por estos bordes y otras formas de crecimiento descentralizado. Zaragoza no es una de las regiones urbanas europeas a las que se refiere el documento de Noordwijk ya citado, en que el suelo es escaso y la principal opción es la ciudad compacta y la regeneración de suelos ya utilizados antes.

En Zaragoza se parte de un modelo concentrado, incluso en exceso; se trata de no perder las ventajas de ese modelo, de no crear el problema que afecta a otras ciudades más extensas, de prevenir para ahorrarse más tarde costosas soluciones. Parece indudable que hay un margen para el desarrollo, pero ese margen es una apuesta y no es objetivable; y no parecen justificadas desde un punto de vista disciplinar y de sostenibilidad posiciones radicales como mantener el desarrollo en los límites del suelo urbanizable del Plan de 1986.

El Cuarto Cinturón representa un límite obvio a la forma de desarrollo propia de la aglomeración central, que obedece a una lógica territorial en la que la Ronda de la Hispanidad y las demás vías de jerarquía "básica urbana" traban y articulan las distintas partes de la ciudad.

La forma de crecimiento dentro del cinturón no impide que haya otras formas de crecimiento fuera del mismo, si bien en el horizonte del Avance, sólo se consideran exteriormente los crecimientos nucleados por los barrios y los "rellenos" en los corredores.

Fuera de dichas formas no deberían aceptarse desarrollos en áreas y manchas dispersas. No es realista pensar que en Zaragoza se puede crear ex-novo, en situación exterior y aislada, un barrio con suficiente volumen, diversidad y servicios como para tener una identidad urbana propia; no sería asumible impulsar la creación de tales barrios cuando existen otros centenarios que reclaman alcanzar ese nivel.

La existencia de áreas de crecimiento dentro del Cuarto Cinturón no supone reproducir en los nuevos suelos los tipos de tejido y las zonas de regulación de la ciudad actual y del Plan vigente. Las peticiones de recalificación suelen incluir el tipo de zona del plan actual al que quieren que se les asigne, por lo que debe aclararse que las analogías que se establezcan entre las áreas de nuevo desarrollo y las zonas de regulación del plan actual carecen en el momento presente de todo fundamento.

### **C. El papel de los barrios exteriores.**

Resulta lógica la utilización de los barrios exteriores como núcleo de partida para un crecimiento desconcentrado de la "aglomeración central", aprovechando sus buenas condiciones para el desarrollo equilibrado con el medio: áreas residenciales "tranquilas" de media-baja densidad, próximas al medio rural y natural, bien comunicadas entre sí y a pocos minutos de las áreas centrales y de trabajo, con servicios periféricos próximos.

Ello supone una paralela estructuración de éstos en el territorio, que en el modelo adoptado se busca a través de los sistemas naturales y de los sistemas de relación, comunicaciones y equipamientos ya descritos.

La oportunidad que representan los barrios para ciertos tipos de vivienda no significa que los barrios deban especializarse sólo en tipos de vivienda costosos, sino contener una mezcla de usos y tipos adecuada a las necesidades de los vecinos y al perfil característico de cada barrio, de modo que se mantenga y perfeccione la diversidad entre ellos.

### **D. El papel de la Vivienda unifamiliar.**

Las sugerencias de clasificación de nuevos suelos exteriores y aislados suelen basarse en la oportunidad que éstos representan para realizar promociones de vivienda unifamiliar extensiva.

Cabe distinguir distintos tipos de urbanización unifamiliar según su grado de integración en la trama y en la vida urbana de su entorno. El tipo apropiado para barrios exteriores es una urbanización abierta, conectada con la malla viaria del barrio, donde los vecinos mantienen algún tipo de relación cotidiana con el mismo, compra o servicios, mediante desplazamientos cortos (ello no supone excluir otras tipologías y opciones en el barrio).

Otro caso es la utilización de tipologías unifamiliares para completar el entramado urbano, como tejido capaz de colmatar huecos entre otros existentes. La vivienda unifamiliar acepta con gran flexibilidad respecto de otros tipos de residencia, la adaptación al terreno y emplazamientos más aislados, lo que permite su utilización en huecos difíciles de llenar con otros usos y completar y mejorar en calidad tejidos incompletos.

El modelo de urbanización aislada, cerrada, que se relaciona con centros de trabajo, enseñanza y compras de la Ciudad a través del automóvil responde a un patrón de actividad periférica que apenas resta que aporte elementos positivos al territorio, por lo que las demandas de vivienda unifamiliar se remiten en la propuesta del Avance a las otras formas de desarrollo incluidas en el modelo.

### **E. Las piezas territoriales de los corredores de acceso.**

En el Avance se identifican dos piezas que sobrepasan la escala urbana hacia la metropolitana, el Corredor del Gállego y el Corredor de la carretera de Logroño. Estas piezas se identifican con los efectos del Plan Municipal de Zaragoza, ya que desde el punto de vista de la ordenación del territorio metropolitano, las piezas tendrían que ser otras de mayor extensión.

En el inicio del Corredor del Gállego (San Gregorio, San Juan, Montañana) hay buenas condiciones de desarrollo: relativa facilidad para la infraestructura hidráulica, medio favorable en el entorno del río, buena accesibilidad, transporte público, usos dotacionales (Academia, El

Cascajo, MAZ) y áreas de actividad con perspectivas de crecimiento. En esta zona la propuesta opta por el desarrollo alrededor de los núcleos dejando el resto para actividades productivas.

La carretera de Logroño, a efectos de áreas de nuevo desarrollo plantea una situación intermedia entre áreas de desarrollo y áreas de transformación, que se repite en otros puntos del borde urbano. Por este motivo, el tratamiento de dichos bordes se expone de forma general en este mismo capítulo.

### **F. Bordes urbanos e intersticios en los corredores de acceso.**

En los bordes del entramado urbano, y especialmente en los corredores de las carreteras de acceso, junto a las vías de comunicación u otros límites físicos del mismo, quedan suelos vacantes, infrutilizados o sin ordenar.

El modelo de la Directriz metropolitana basado en un desarrollo de los "brazos" separados del "centro" y con sus propios polos de servicios en cada uno, ha de tomarse como tendencia y no con rigidez; concretamente, la propuesta de la Directriz para las carreteras de Logroño supone un "adelgazamiento" excesivo en las zonas más próximas a la ciudad. Es preciso dar acceso y remate a los tejidos desordenados, que se han ido acumulando en el borde de la Carretera hasta la Venta del Olivar; no sería coherente mantener entre dicho barrio y Utebo como no urbanizables terrenos colindantes con la carretera, cuando los demás municipios los han calificado y se pretende tratarla como vía urbana.

Consecuentemente con esta situación el Avance plantea en los corredores calificaciones que permitan, con operaciones generalmente de pequeña escala -que son a la vez de desarrollo y de transformación- e iniciativa privada, completar un borde urbano ordenado.

El borde de la ciudad no siempre es claramente identificable; fuera de los límites teóricos, que encierran suelo urbano o urbanizable de planes anteriores, hay construcciones y ocupaciones de suelo. Respecto de las situaciones de hecho, conviene establecer que los suelos que no han sido nunca urbanos o urbanizables en planes anteriores no deben clasificarse como tales por el mero hecho de estar ocupados por naves o edificaciones cuya presencia no se corresponde con la situación jurídica del suelo. El criterio principal para calificar suelos anteriormente rústicos en la situación descrita es su contribución a ordenar o re-qualificar los tejidos en los que se integren, y no necesariamente la situación de hecho.

Tampoco es coherente la situación inversa, huecos o restos de suelo no urbanizable dentro de las vías principales u otros elementos que delimitan los corredores, que no tienen razón de ser fragmentados y separados del resto del suelo agrícola.

El proceso de construcción del espacio industrial en Zaragoza abunda en "actuaciones aisladas" y construcciones sobre parcelas agrícolas sin previo proceso de ordenación ni apenas de urbanización. Por esta razón las zonas industriales han producido abundantes espacios residuales en su perímetro. Las primitivas áreas industriales evolucionan actualmente hacia otro tipo de usos afines, y sólo en casos concretos cabe plantear una remodelación de conjunto. En consecuencia, es preciso "rellenar" los bordes en coexistencia con las zonas industriales contiguas en distinto grado de evolución.

Al estar estos suelos situados precisamente en los bordes, en general es posible facilitar su accesibilidad desde viales principales existentes o en proyecto para contribuir a la recalificación de las áreas contiguas, destinando el suelo a una combinación de usos productivos compatibles. Varias sugerencias solicitan calificaciones residenciales en suelos en esta situación, pero situar viviendas en los bordes que pueden servir de fachada a los polígonos industriales puede ser negativo para unos y otras.

Estas situaciones de borde no deben confundirse con las de remodelación más profunda de áreas industriales como es el caso de la Avda. de Cataluña, que se trata más adelante.

Las zonas verdes, que contribuyen a trabar los nuevos suelos con los existentes y a conectarlos a la malla general de dotaciones, se plantean como criterio general asociadas a la gestión de esos nuevos suelos y a cargo de ellos, a fin de evitar su expropiación.

### G. Conclusiones.

Puesto que se ha tomado como una de las referencias del Plan el proyecto de Directrices Metropolitanas del Gobierno de Aragón, al contrastar el modelo propuesto con el de éstas cabe concluir:

- El "modelo voluntarista" de organización de la metrópoli propuesto en el proyecto de Directrices metropolitanas no supone una limitación efectiva al desarrollo urbano, y la propuesta del Avance es concordante en lo sustancial con las propuestas existentes para Zaragoza.
- Los criterios aplicados conducen a resultados concordantes con el modelo territorial de las Directrices: un equilibrio entre crecimiento concentrado y desconcentrado, basado este último en barrios y municipios metropolitanos.
- El catálogo resultante de suelos urbanizables se considera suficiente para evitar por mucho tiempo las rigideces debidas a limitaciones de la oferta.

En el Cuadro-Resumen adjunto se refleja la capacidad de viviendas estimada para el conjunto de suelos vacantes comprendidos en el Plan. Se ha realizado una nueva aproximación a las densidades medias de posible aplicación para el suelo urbanizable ajustadas a las circunstancias de cada caso, que reduce las cifras de capacidad inicialmente estimadas para esta clase de suelo.

**Las cifras reflejadas en el cuadro, que son meramente estimativas, quedan afectadas por el acuerdo de aprobación del Avance que establece cambios en los suelos urbanizables propuestos.**

## ESTIMACIÓN DE LA CAPACIDAD DE VIVIENDAS

	Superficie (m <sup>2</sup> )	Número de viviendas
<b>SUELOS URBANOS VACANTES O RENOVACIÓN DE USO</b>		
RIBERA DEL EBRO	203.874	2.446
SAN JOSÉ	94.370	708
FINAL DE MIGUEL SERVET	56.590	424
OLIVER	218.560	1.821
VALDEFIERRO	287.471	2.190
AVDA CATALUÑA	137.233	823
CASABLANCA	61.128	458
Cª LOGROÑO	789.000	631
SANTA ISABEL	210.207	1.050
CASETAS	184.039	1.104
AVENIDA DE NAVARRA	291.000	3.000
OTRAS AREAS	211.138	2.674
<b>AREAS URBANAS</b>	<b>2.744.610</b>	<b>17.332</b>

## SUELOS URBANIZABLES PROGRAMADOS DEL PLAN VIGENTE

<b>SUELOS URBANIZABLES PROGRAMADOS</b>	<b>1.226.553</b>	<b>6.658</b>
--	------------------	--------------

## SUELOS URBANIZABLES

CORREDOR DE LA Cª DE LOGROÑO	2.550.750	5.102
CORREDOR DE LA Cª DE HUESCA	2.583.000	7.749
EJE DEL RÍO GÁLLEGO	930.537	4.621
ORLA OESTE	12.876.000	45.066
ORLA ESTE	1.872.010	8.560
OTROS SECTORES	1.955.000	4.888
<b>SUELOS URBANIZABLES</b>	<b>22.767.297</b>	<b>75.985</b>

<b>AREAS URBANAS</b>	<b>2.744.610</b>	<b>17.332</b>
<b>SUELOS URBANIZABLES (P. VIGENTE)</b>	<b>1.226.553</b>	<b>6.658</b>
<b>NUEVOS SUELOS URBANIZABLES</b>	<b>22.767.297</b>	<b>75.985</b>
<b>TOTAL</b>	<b>26.738.460</b>	<b>99.974</b>

## II. SUELO PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.

El concepto de "actividades productivas" sustituye el de usos industriales por otro más amplio que engloba la fabricación y también un conjunto amplio de servicios de soporte de la producción o de actividades complementarias que no son propiamente industriales y que deben situarse en espacios comunes.

Al tratar de suelo productivo dentro del modelo territorial hay que referirse más a criterios de localización en las distintas áreas o "piezas" del modelo que a delimitaciones concretas.

El Avance contiene varias propuestas de suelos urbanizables para este tipo de actividad. Varias circunstancias favorecen la aparición de suelos para este uso: los cinturones arteriales y otras vías de comunicación suponen nuevas oportunidades de accesibilidad para suelos próximos; los bordes de las áreas industriales existentes aportan nuevos suelos con condiciones de accesibilidad favorables.

Los tipos de actividades consideradas y los criterios de localización propuestos son los siguientes:

### 1. Actividad industrial en general.

El modelo actual de organización metropolitana se basa en la implantación industrial en los "brazos" o corredores de acceso, que mantienen suficiente capacidad de acogida, por lo que las propuestas para Zaragoza, conforme a los referentes estratégicos y territoriales deben atender actividades más especializadas.

Se consideran dos situaciones específicas de Zaragoza.

### 2. Actividades ligadas a la Capital.

Comprende actividades, normalmente de pequeña y mediana industria, que por diversas razones de mano de obra, mercado, o, en general, "economías de urbanización" radican en la Ciudad, a veces en situación inadecuada dentro del medio residencial, y no quieren o no pueden desplazarse más lejos.

### Actividades diversas ligadas a las vías de comunicación.

No hay demanda de polígonos industriales convencionales en la ciudad; sin embargo se presentan periódicamente demandas de suelo para actividades productivas no estrictamente industriales unidas a los accesos a la ciudad y a las vías de comunicación: exposiciones, ciertas modalidades de comercio, distribución, mensajerías, transportes, servicios en general, hoteleros, ocio e incluso oficinas. Dado que en el Plan vigente los suelos de los principales corredores de acceso mantienen la calificación industrial, las demandas recaen principalmente sobre parcelas de uso industrial, en el sentido de ampliar las posibilidades de uso. Otras veces las implantaciones se dirigen al suelo rústico, a través del interés social o bajo la apariencia de actividades agrarias.

Este tipo de actividades, que se encuentran en cualquier gran capital, demanda condiciones de utilización del suelo muy diferentes de la de un polígono industrial de naves adosadas; requeriría áreas con baja ocupación de suelo, espacios para arbolado y estacionamiento, no organizados en polígonos y manzanas, ni con una malla interior de calles. Las infraestructuras se reducen en muchos casos a las conexiones con las redes generales. Las actividades correspondientes suelen responder a una escala distinta de la pequeña o mediana empresa que demanda naves o parcelas ya urbanizadas y no se plantea gestionar la urbanización de un suelo nuevo.

Estas necesidades, y la distinta escala de trabajo de muchas empresas que pueden estar interesadas en situarse alrededor de la ciudad lleva a abordar en el Avance suelos urbanizables de uso productivo, cuyo objeto no debe confundirse con el de las zonas industriales tradicionales, sino orientado a usos productivos mixtos, con un abanico amplio de usos posibles (fabricación, almacenamiento, servicios, ocio, deportes, oficinas, ciertas modalidades comerciales, etc.), debidamente homogeneizados a efectos de su equivalencia. La previsión puede orientarse hacia suelos urbanizables no delimitados, sujetos a Planes Parciales cuya principal obligación reglamentaria de cesión de suelo es para zona verde, cuya delimitación pueda efectuarse a medida que se presenten las demandas. La labor de fomento de la Administración se traduciría en facilitar infraestructuras generales próximas a los corredores de acceso para facilitar las implantaciones.

Otras actividades de este grupo son las de logística y distribución de productos para el consumo cotidiano de la capital, que requieren proximidad a ella.

El criterio de localización de este tipo de actividades es llevarlas a los bordes del Cuarto Cinturón: Las principales localizaciones son:

- Bordes de la Autovía de Madrid: actividades complementarias del Aeropuerto, las actividades ligadas al mismo y la Feria de Muestras; áreas para eventuales industrias de tecnología avanzada, exposiciones, negocios, etc.
- Bordes del tramo Sur del Cuarto Cinturón, excluyendo actividades de fabricación.
- Área entre el Cuarto Cinturón y la Variante de La Cartuja en la Cª de Castellón.
- Áreas en torno al Acceso Norte del Cuarto Cinturón (que forma parte del eje N-S).

### 3. Actividades especializadas.

Coinciden con las áreas de oportunidad ya expuestas como elementos del modelo de organización territorial.

- Zona del aeropuerto: reserva para actividades relacionadas con el mismo, la aeronáutica, logística de mercancías y actividades afines, negocios, etc.
- Corredor del Gállego: actividades complementarias entre sí en torno a logística de transporte y distribución por carretera y ferrocarril, distribución, tecnología e investigación agroalimentaria, etc. sobre la base de la localización de Mercazaragoza, la Ciudad del Transporte, una reserva para Zona de Actividades Logísticas (ZAL), Aula Dei y otros centros de distribución situados en Villanueva.
- Suelos del cuadrante comprendido entre la Carretera de Castellón y la de Torrecilla: localización aislada-autónoma de actividades relacionadas con el reciclaje, recuperación tratamiento, etc. de residuos.
- Suelos de propiedad municipal existentes al Norte del polígono de Malpica.

## 5. LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD EXISTENTE.

El modelo de organización territorial y el de desarrollo urbano se completan con un modelo de transformación de la ciudad existente.

### I. LAS TRANSFORMACIONES RECIENTES

Las transformaciones en el período de vigencia del actual Plan han consistido principalmente en:

- Desarrollo de los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) previstos en el Plan en los vacíos significativos del tejido. Estos Planes se han desarrollado en una proporción muy alta del total; los no desarrollados (salvo algún caso del Centro Histórico) coinciden en su posición en los bordes de la ciudad y en la falta de conexión con ella y de accesos, salvo por el interior de los barrios en cuyos límites se sitúan.
- Apertura de varias calles de la malla básica, -algunas proyectadas en 1943- que afectaban con expropiaciones al tejido edificado y estaban paralizadas. En este aspecto, el ciclo histórico de actuaciones urbanísticas "de cirugía" puede considerarse finalizado, al menos en operaciones de gran tamaño.
- Un proceso de cambio de uso de terrenos industriales. En unos casos, previstos por el Plan (las zonas E), en otros a través de modificaciones puntuales que recalifican los terrenos, los casos más significativos y de más extensión están en la ribera Norte del Ebro.
- Un catálogo de actuaciones singulares desde la Administración que incluye infraestructuras - como puentes o renovación de redes del subsuelo-, actuaciones en espacios públicos, a las que se atribuía capacidad de dinamizar los tejidos contiguos; actuaciones en nuevos parques (Delicias, Hueva, Oliver) y grandes equipamientos urbanos: Teatro Principal, Príncipe Felipe, Alberto Maestro, Auditorio, etc.

### II. LA PUESTA EN VALOR DE LA CIUDAD

No es preciso insistir en las ventajas de disponer de mayor calidad del medio urbano, en beneficio de los ciudadanos y como factor de atracción de la ciudad hacia nuevas actividades e inversiones.

El diagnóstico estratégico considera una ventaja relativa sus características de ciudad media, sin congestión, con centralidad accesible, que permite el desplazamiento a pie, con barrios diversos, animados y multifuncionales, buen nivel de servicios, y amenidades, etc. Es preciso desarrollar estas ventajas, teniendo en cuenta las consideraciones siguientes:

- La ciudad ha tenido un proceso de crecimiento "de aluvión", inicialmente basado en numerosas actuaciones de poco tamaño e inconexas, apoyadas en las vías e infraestructuras preexistentes, a las que se agregaron Planes Parciales de mayor tamaño y tipos de edificación distintos.

El resultado es un "puzzle" de piezas dentro del que hay apreciables diferencias de calidad - de la edificación y también de cantidad y calidad del espacio público, urbanización etc.- de disponibilidad de servicios e incluso falta de comunicación y barreras físicas en algunos puntos.

- Poner en valor la ciudad y aprovechar al máximo su potencial interno supone hacer más homogéneas las condiciones de calidad de la urbanización, del espacio público y la edificación; de centralidad, de accesibilidad, de equipamientos, etc. En suma, actuar por un lado sobre la estructura interna de la ciudad -vial, transportes, equipamientos- y por otro

sobre el parque de edificios, renovando unos y rehabilitando otros; y especialmente en la "rehabilitación urbana" de las áreas más desfavorecidas.

- Sin embargo, la rehabilitación de la edificación no ha alcanzado en España ni en Zaragoza cifras de actividad comparables con las de nuestro entorno europeo. Por otra parte, el Censo de Viviendas de 1991 de Zaragoza, de reciente publicación, da la cifra de 34.000 viviendas desocupadas en nuestra ciudad. El perfil predominante es de viviendas de los años 50, alrededor de 80 m<sup>2</sup> de superficie, con cocina, baño, agua y electricidad, en algunos casos calefacción y teléfono.

Ello supone que la rehabilitación de edificios en el conjunto de la Ciudad tiene un gran campo que apenas está explotado, salvo en el Centro Histórico.

- Al mismo tiempo, la vivienda usada y la rehabilitada no se abren paso en el mercado: los patrones imperantes hacen que la gran mayoría de las personas o familias que experimentan la necesidad de una vivienda prefieran la vivienda nueva, aun en el caso de jóvenes sin acceso a ese mercado.
- A la vez, los datos demográficos indican que no hay crecimiento de la población, por lo que las nuevas necesidades de vivienda vienen de familias ya constituidas, que desean una vivienda mejor que la que tienen, como confirman las encuestas; mientras que las capas jóvenes, que no tienen vivienda propia y la precisarían para emanciparse, apenas tienen acceso al mercado.

Así, quienes compran una vivienda nueva dejan libre otra "peor"; el desarrollo urbano desocupa viviendas, que, en condiciones deficientes de la edificación y del entorno urbano, pasan a un tramo inferior del mercado, o se dedican a oficinas, etc., y contribuyen a aumentar el declive del área en que se sitúan.

En conclusión, aparecen tres tipos de razones básicas para la transformación cualitativa de la ciudad y la rehabilitación y puesta en valor del tejido existente:

- Es indispensable para que los nuevos desarrollos y el desplazamiento de funciones a la periferia no aumenten las diferencias entre distintos sectores de ciudad y el declive de unos frente al auge de otros.
- Es la base necesaria para la utilización racional del parque de edificación, a través de la rehabilitación de los edificios, que supone un recurso sin explotar; un campo hacia el que apuntan el camino seguido por otros países de nuestro entorno, las innovaciones en tecnología aplicada a la vivienda, etc.; si bien requiere actuaciones convincentes que ayuden a conseguir más aceptación en el mercado.
- Es, como se dijo al principio, un factor esencial de calidad para los ciudadanos y de atracción de actividad.

### III. PROPUESTAS PARA LA TRANSFORMACIÓN Y FACTORES DE OPORTUNIDAD

En vista de lo expuesto, y de los puntos fuertes y débiles detectados en el desarrollo cualitativo de la ciudad se deduce:

- El proceso de transformación seguido hasta ahora adolece de falta de una estrategia global, de coordinación y unidad de propósito, y no utiliza todos los recursos posibles.
- La ciudad actual cuenta con oportunidades para realizar esa transformación cualitativa, como son las nuevas vías urbanas de relación, suelos internos vacantes, los cauces de agua y los corredores verdes, etc.

El "modelo de transformación" que se propone se basa en utilizar esas oportunidades en la forma siguiente:

#### A. OPERACIONES ESTRATÉGICAS

Son operaciones con capacidad de transformar la actual estructura de la ciudad; oportunidades basadas en realizaciones a corto y medio plazo, con proyectos en curso y en los que las áreas territoriales implicadas y sus características tienen un alto grado de determinación. De este carácter se proponen dos operaciones:

- **La nueva Estación Intermodal y los suelos ferroviarios de la avenida de Navarra**, basada en la llegada de la LAV a Zaragoza y la reordenación ferroviaria, y el **área del Portillo y su entorno**, basada en la desaparición de la actual Estación.

- **Las Riberas del Ebro.**

Las dos últimas se sitúan en los bordes del Casco Histórico, por lo que complementan las acciones ya establecidas por el **Plan Integral del Centro Histórico**.

#### B. LA RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

Mediante un Plan Integral, destinado específicamente al mismo, como plan de actuaciones multisectoriales integradas, urbanísticas y sociales, sobre una base de amplio consenso, que ya ha sido aprobado por la Corporación.

#### C. REESTRUCTURACIÓN Y TRANSFORMACIÓN CUALITATIVA DE LA PERIFERIA

Referida principalmente a la periferia inmediata o bordes del núcleo central de la Ciudad, los factores de oportunidad que se propone utilizar son:

**a. Los bordes de la Ronda de la Hispanidad** como elemento de estructuración de la periferia inmediata y de articulación con las áreas de nuevo crecimiento.

Además de la Ronda, otras vías -la nueva vía entre la Carretera del aeropuerto y Valdefierro, el Cuarto cinturón respecto de las piezas urbanas externas, etc.- tienen un alto grado de definición y son ejecutables a corto y medio plazo.

En varios puntos del recorrido de la Ronda hay casos de "bordes urbanos" sin resolver a los que la nueva vía da especial relevancia.

Respecto de ellos los criterios adoptados en el Avance ha sido:

- Mantener las distancias en lo posible entre la Ronda y las áreas de vivienda y no introducir nuevos usos residenciales en las proximidades de la vía, en coherencia con otros tramos del trazado. Asimismo, no introducir usos residenciales en bordes desconectados del actual tejido residencial y que en el Plan vigente no tienen este uso.
- Las nuevas calificaciones de los intersticios que están sin resolver entre el cinturón y los tejidos existentes habrían de servir para reforzar con usos de servicios o centralidad las "puertas" de conexión de la Ronda con los barrios y para obtener a cargo de los suelos vacantes los espacios libres de acompañamiento del cinturón. Con este fin se plantea una reordenación de los suelos inmediatos al acceso del cinturón a los barrios de Las Fuentes y la Jota y del Ferial de Atracciones.
- El cambio de uso de industria a vivienda se reserva para áreas concretas de transformación como la Avda. de Cataluña, en que se quiere recuperar el carácter de avenida urbana que históricamente tuvo en los tramos inmediatos al Centro Histórico.

- **El pinar de Torrero**, considerado como un área de borde más, presenta huecos sin plantar de propiedad privada. El criterio propuesto es mantener todo el área como parte del Sistema General de Espacios libres, compatible con una accesibilidad limitada de vehículos y con usos públicos y privados de recreo, ocio y deporte situados en la malla principal, en la que se integrarían los ya existentes, Parque de Atracciones, Velódromo, etc.

La ordenación habría de coordinarse con la intervención sobre la masa forestal y el equipamiento general, introducción de otras especies, etc., con una figura de Plan Especial.

- **Feria de atracciones:** El Avance mantiene el emplazamiento actual, consolidado por inversiones hechas y por haberse situado antes que las viviendas de las proximidades; su accesibilidad mejora con la Ronda de la Hispanidad, y puede incorporarse como factor de animación y centralidad a los demás equipamientos del entorno -CDM La Granja, Pabellón Príncipe Felipe, Utrillas, etc.- e incorporar otros usos como espacio abierto y equipado además de la feria.

- El mantenimiento del Ferial conlleva que los usos de los suelos en torno no sean de uso residencial, sino de servicios y productivo, lo que concuerda con la solución de mantener la vía férrea de la estación de Miraflores que los encierra y con la pieza contigua -campus de Veterinaria, TUZSA, etc. al lado opuesto de Miguel Servet.

- **Bordes del sector 52-B (barrio de la Jota)** Se trata de una franja de suelos incluidos en unidades de ejecución del sector citado que han quedado aisladas del resto y resultan de ejecución inviable en su actual situación. Un acuerdo de la Comisión de Gobierno de Diciembre de 1997 remite la cuestión al nuevo Plan General, por lo que se plantea un sector independiente de suelo urbanizable.

- Establecer un **repertorio de proyectos** de urbanización, acondicionamiento y equipamiento de los bordes de las nuevas vías urbanas; en primer lugar un programa de proyectos para la integración de la Ronda de la Hispanidad con las márgenes urbanas (cuatro anteproyectos previstos en el presente ejercicio).

**b. La recuperación de los tramos urbanos de los ríos** como factores de transformación.

**Un Plan Director del Canal**, que contenga la definición de objetivos detallados y jerarquizados, un catálogo de proyectos urbanísticos, sectoriales y de obras de urbanización y equipamiento coordinados y un plan de inversiones sostenidas. Sus objetivos deben incluir:

- La renovación y construcción de nuevas fachadas urbanas al Canal en Valdefierro y San José.
- Su utilización como espacio de relación entre barrios: área de las esclusas de Casablanca, alrededores del Puente de América, Plaza de las Terrazas.
- Un corredor verde de articulación de barrios.

**Un Plan Director de Actuaciones para el río Huerva** en el que se incorporen los aspectos a calidad y salubridad del agua.

#### **c. Suelos industriales y áreas vacantes susceptibles de renovación**

La transformación de suelos de actual calificación industrial se orienta en dos sentidos, la compatibilidad del uso industrial con otros usos y la transformación a residencial.

La ampliación de la gama de usos en las zonas industriales, ya se ha tratado al exponer el enfoque propuesto para los nuevos suelos productivos. En las zonas industriales existentes el Avance contempla esa misma opción, especialmente en los corredores de las carreteras de

Madrid y Logroño, asociados a su transformación a vías de carácter urbano; la regulación posterior del Plan considerará la conveniencia o no de mantener para nuevos usos las edificaciones industriales existentes.

La renovación de usos industriales como forma de transformación interna de la ciudad se traduce principalmente en la renovación de la avenida de Cataluña, en la que el criterio del Avance es su recuperación como avenida urbana, extendiendo a la totalidad de ella el carácter de acceso histórico al Centro desde la ribera norte que tuvo en su primer tramo. Para ello el Plan dispondrá operaciones de transformación de uso mediante Planes de Reforma Interior en los bordes.

En la ciudad hay otras áreas industriales con actividades no compatibles inmediatas a la residencia, que han quedado en localizaciones inadecuadas e incoherentes con las pautas que sigue la industria en el entorno metropolitano, por lo que su cambio a otros usos es una cuestión de oportunidad. En la ordenación propuesta se cuenta con estos espacios, sin que ello suponga que queden fuera de ordenación ni se obligue a la transformación, con la excepción de la ribera del Ebro.

En las sugerencias al avance no se ha planteado hasta ahora cambios de uso de áreas industriales de tamaño significativo sobre las que puedan impulsarse otras operaciones de transformación. La evolución de estas industrias no es en general previsible, por lo que los eventuales cambios de uso que se propongan en situaciones significativas habrían de abordarse mediante Convenios.

#### **d. Terrenos de la Administración**

El Avance plantea actuar sobre suelos de la Administración Pública en función de las características y necesidades del entorno de su emplazamiento. Las propuestas reflejadas para la ordenación de estos terrenos tienen carácter orientativo en cuanto a sus posibilidades de contribuir a los fines pretendidos de transformación y recualificación urbana; su concreción y confirmación está supeditada a que se establezcan convenios al efecto con las Administraciones titulares.

La actuación en estos terrenos, de apreciables dimensiones, permite:

- Dinamizar los barrios de emplazamiento con nuevas viviendas.
- Crear espacios representativos y bien urbanizados con los que pueda identificarse el barrio: paseos, plazas, etc.
- Aplicar políticas de suelo/vivienda desde el Sector Público y facilitar la ejecución de los programas de VPO.
- Autofinanciar, dentro de ciertos límites, la transformación urbanística.

Se demanda del Plan la utilización de un patrimonio público de suelo y una política activa de vivienda. La propuesta del Avance consiste precisamente en dedicar a este fin suelos de uso dotacional que puedan estar infrautilizados o vacantes, por la vía de convenio y orientados hacia la VPO, un tramo no atendido por la promoción privada. Esta actuación resulta necesaria si se pretende hacer una política de vivienda a corto plazo, ya que de lo contrario habría que adquirir previamente suelo edificable.

La localización en el plano de las principales áreas de transformación y las vías arteriales nuevas junto con los suelos de posible intervención refleja con claridad la relación entre ellos y el papel de las nuevas vías para facilitar la interconexión entre barrios y el acceso a la centralidad y a los espacios libres, siendo la espina dorsal la Ronda de la Hispanidad.

- Como operaciones concretas en este apartado se proponen, según su grado de disponibilidad a corto plazo:

Base de automóviles de Casetas.

Cuartel de San Lamberto.

Patronato del Buen Pastor.

Hogar Pignatelli.

Restos del antiguo Siquiátrico.

Camping de Casablanca.

Terrenos ferroviarios de la Avda. de Navarra.

Cárcel de Torrero, cuando esté disponible.

Parque de maquinaria del Ministerio de Fomento y DGA.

Los suelos vacantes, áreas de renovación de uso, terrenos de la Administración, etc.; han sido objeto de ordenaciones meramente orientativas en los gráficos del Avance con el catálogo siguiente:

- Terrenos ferroviarios de la Avda. de Navarra.
- Barrio de Oliver.
- Valdefierro y Ciudad Pignatelli.
- Bordes del Canal en San José.
- Avda. de Cataluña.

Con las parcelas de **equipamiento de titularidad privada** se plantea una situación que tiene analogías con las industrias que cesan en su actividad, y también con la transformación de suelos de la administración pública. Las solicitudes se plantean de forma aislada e individual como en el caso de las industrias, pero su destino a usos dotacionales puede resultar prioritario.

Como criterio general las transformaciones de equipamientos privados o áreas industriales significativas que se soliciten por los particulares se tratarán de forma convenida e individualizada, manteniendo la prioridad de la Administración para actuar por iniciativa pública en los suelos en que cese la actividad privada frente a la recalificación del uso.

#### **D. PLANES SECTORIALES**

Incluye los planes de carácter sectorial o multisectorial de distintos tipos implicados en la acción urbanística sobre la ciudad, entre los que hay que destacar las materias siguientes:

##### **1. Ordenación del comercio e impulso de polaridades comerciales en el Centro y en distritos**

Se han hecho varias sugerencias de la Cámara de Comercio y los empresarios a este respecto, en las que se percibe como problema de fondo el antagonismo entre el comercio tradicional de calle y otras fórmulas, especialmente las grandes superficies. Desde el punto de vista de la ordenación urbana, la actividad comercial interesa como elemento dinamizador de ciertas áreas

o sectores de la ciudad ya consolidada. El comercio es un ingrediente básico del modelo de ciudad compleja, multi-funcional, mediterránea, asociado a un uso intenso de la calle y el espacio público por los ciudadanos como lugar de ocio y relación.

Sin embargo, ello implica un cierto conflicto entre empresas comerciales de características muy distintas, y en suma un punto de equilibrio entre la regulación urbanística y la libertad de iniciativa privada.

Como resultado de todo ello, el Avance plantea los siguientes criterios para su aplicación mediante el Plan General y planes sectoriales:

- Disuadir la aparición de nuevas polaridades comerciales en el exterior de la Ciudad, y por tanto mantener los polos de actividad comercial existentes: el Centro tradicional, que se expande hacia el Ensanche, el polo de Delicias-Avenida de Navarra y el eje del Actur. La regulación de las grandes superficies comerciales es competencia de la DGA, ejercida a través del Plan de Equipamientos Comerciales de Aragón.
- Facilitar, a través de las operaciones urbanísticas la interconexión de estos polos de actividad entre sí. Las operaciones con las que puede incidirse en esta estrategia son la remodelación del Portillo y la Avenida de Navarra, la "Ronda del Rabal" y la ordenación de la ribera del Ebro con la mejora de todo tipo de comunicaciones, nuevos polos de actividad terciaria complementarios, etc.
- Establecer normas urbanísticas reguladoras del uso comercial adecuadas al grado de diversidad y especialización del mismo, utilizando las recomendaciones existentes (Ministerio de Comercio) y asesoramiento especializado.

A escala de distritos urbanos concretos el Plan puede complementarse con planes sectoriales para recuperar la función comercial en zonas de declive o para impulsar el desarrollo de polos comerciales de barrio con medidas de "urbanismo comercial".

## 2. Ordenación del transporte

Con el Plan General se redactará un Plan de Transporte a corto y medio plazo, referido a los modos existentes y a sus intercambios y abierto a la incorporación de otros modos futuros.

Esta materia no se refiere sólo a la Ciudad consolidada, pero su evidente importancia en la misma sugieren tratarla en este capítulo. Los contenidos, en cuanto a planificación urbana, se refieren principalmente a nuevos modos de transporte colectivo, redes de carril-bici y peatonales y aparcamientos de disuasión.

En el capítulo dedicado al Sistema General de Comunicaciones se ha tratado de los nuevos modos de transporte.

En cuanto a las redes de carriles-bici y peatonales, el Avance asume un modelo de ciudad que favorezca los desplazamientos musculares, y un sistema lineal de espacios libres interconectados que permite que los recorridos urbanos se prolonguen en espacios naturales. La organización de redes concretas de itinerarios peatonales debe establecerse en el Plan de Transporte, junto con las redes de transporte colectivo, los estacionamientos de disuasión y los puntos de transferencia o intercambio de unos modos a otros, haciendo los cambios que resulten necesarios en el Plan.

**3. Plan de renovación de infraestructuras:** su objeto es establecer la programación necesaria para la renovación de infraestructuras hidráulicas como complemento de las actuaciones generales de nueva implantación a las que se refiere el capítulo 10

**4. Plan de espacios verdes:** Deberá establecer los criterios de uso, diseño y estructuración interna de los corredores propuestos en el capítulo 3, apartado IV y programar las actuaciones.

**5. Plan de Áreas Dotacionales:** se redactará paralelamente al Plan General, en forma concertada con el Gobierno de Aragón un plan de las áreas con incidencia en la articulación del territorio, de ámbito supramunicipal que afecten a Zaragoza o compartidas por barrios exteriores.

## IV. LAS OPERACIONES EN LA AVENIDA DE NAVARRA, EL PORTILLO Y EL EBRO

### 1. LOS SUELOS FERROVIARIOS DEL PORTILLO Y LA AVENIDA DE NAVARRA

La implantación de la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona- frontera francesa supone una remodelación total de los accesos ferroviarios a la capital, ya expuesta, y una nueva Estación adecuada al nuevo esquema de funcionamiento.

Desde un principio se planteó por Ayuntamiento de la Capital y el Gobierno de Aragón la estación como un Centro Intermodal de viajeros, con acceso inmediato al centro urbano, que trasciende sus funciones como infraestructura de transporte y supone una oportunidad para transformar la ciudad.

- El nuevo Centro Intermodal está llamado a ser -a medida que el transporte interurbano y el colectivo ganen ventajas sobre los vehículos privados- la principal "puerta de entrada" a la ciudad para visitantes de entornos muy diversos, próximos y lejanos. El transporte de larga distancia servirá principalmente a las relaciones económicas y de negocios y al turismo; el de cercanías puede ser en el futuro el medio de que la Capital preste sus servicios y recursos culturales al resto de Aragón, y forma habitual de desplazamiento de muchos residentes en el entorno metropolitano.
- Los viajes de negocios requieren alojamientos, contactos cara a cara, servicios, oficinas, etc. e inducen consumo de servicios de ocio, que pueden ser suministrados por las áreas de centralidad próximas o situarse en el mismo ámbito de la estación.

En las inmediaciones de la actual Estación hay una concentración de funciones de la Administración del estado, regional y provincial, edificios de carácter representativo y otros como la Aljafería que unen a dicha condición el carácter monumental, y otros con funciones culturales. También hay suelos susceptibles de nueva ordenación.

- El suelo que ocupa la actual Estación está próximo al centro urbano representado por el área entre César Augusto y el Paseo de la Independencia que concentra una alta proporción de oficinas y sector terciario; y, por el lado de las Delicias, está igualmente próximo a un polo secundario de centralidad de este barrio, representado por el área comercial y de servicios situada entre la Plaza de Roma y la Avda. de Madrid.

Las dos áreas de densa actividad citadas están precisamente separadas entre sí por el área de terciario administrativo citada y los suelos ferroviarios, que actualmente representan un obstáculo insalvable que sólo permite conexión entre dos vías radiales tan alejadas entre sí (900 m.) como la avenida de Valencia y la de Madrid.

Los suelos de la Estación del Portillo suponen una oportunidad para dinamizar un amplio entorno urbano y acoger una nueva área de centralidad con un alto contenido representativo y de imagen urbana, sobre terrenos de la Administración, que actúa como una "bisagra" entre el Centro y Delicias, conectando físicamente el tejido de ambos y difundiendo las funciones de centralidad del centro urbano hacia el polo secundario de Delicias; y hacer llegar su influencia hasta el Casco Histórico -Conde de Aranda y la entrada al barrio de San Pablo-.

El Avance plantea la actuación en los terrenos del Portillo como una pieza estratégica para el impulso de la ciudad, a desarrollar a corto y medio plazo sobre la base de la política en curso de transporte ferroviario, unida a una operación de renovación urbana referida principalmente a suelos de la Administración.

El papel urbanístico de la nueva Estación Intermodal en la avenida de Navarra (Estación de Delicias) se concreta en la aplicación de los criterios siguientes:

Intermodalidad: Centro Intermodal de viajeros, que acoja el ferrocarril de Alta Velocidad, convencional y de cercanías, autobús interurbano y de cercanías, conectado con las líneas de transporte colectivo y taxi.

Conexión con el centro: con acceso inmediato al centro urbano, lugar de destino de gran parte de los viajeros que se desplazan por negocios, gestiones, servicios o turismo y también al lado de Delicias. Para reforzar esta conexión incluirá las previsiones para una línea de tranvía o metro ligero.

Relación con el Centro y los barrios de La Almozara y Delicias: la accesibilidad rodada y peatonal propia de su función de intercambiador debe facilitar al máximo la relación entre estas áreas urbanas, tanto de movimientos con origen y destino en él como de paso. La localización de la Estación y las vías se establecerá de forma que permita total continuidad de comunicación transversal.

Difusión de la Centralidad: el propio Centro de Intercambio y la ordenación de su entorno facilitarán la conexión y continuidad de las áreas de centralidad que se pretende unir a cuyo efecto la ordenación incluirá servicios complementarios y edificación para usos terciarios.

Representación: El nuevo Centro de Intercambio tiene un alto valor de representación, como acogida de viajeros y visitantes y como catalizador de una transformación urbana, que demandan un tratamiento arquitectónico de calidad.

#### Actuaciones precedentes

En 1993 se estableció un Convenio entre la DGA, el Ayuntamiento y la Renfe para estudiar la nueva estación que culminó en la redacción de un anteproyecto de Centro de Transporte de Viajeros (CTV), siendo la opción entonces seleccionada el emplazamiento en El Portillo. El centro tenía carácter intermodal, destinado a trenes de ancho internacional y convencional, autobuses y transportes urbanos.

Posteriormente, en desarrollo de dicho anteproyecto, el Gobierno de Aragón redactó un proyecto básico y de construcción para la parte destinada a estación de autobuses, para su ejecución anticipada dentro del complejo intermodal.

En todas las actuaciones citadas, quedaba pendiente de establecer la incidencia del acceso de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa sobre las instalaciones del complejo Delicias-Almozara-CIM.

Las soluciones consideradas para el acceso de AV ya han sido expuestas al tratar de los accesos ferroviarios en el Capítulo 3. El Estudio Informativo del acceso de AV finaliza a su llegada al complejo Delicias-Almozara, que quedaba afectado por la llegada de la línea de forma pendiente de concretar.

El Avance sometido a información pública recogía en un principio las soluciones aceptadas por las distintas Administraciones concernientes al CTV y al acceso de la LAV. Asimismo la actuación en los terrenos en la avenida de Navarra se planteó para los suelos cuya desafectación se estimaba como posible a corto o medio plazo.

#### Nuevas propuestas y estado actual de la cuestión

Las sugerencias recibidas al Avance han ampliado el alcance de la transformación inducida por el acceso ferroviario en dos sentidos: la eliminación de todas las instalaciones del complejo Delicias-Almozara y el soterramiento de las vías de acceso a El Portillo, y de la propia estación, con dos variantes de solución.

Como consecuencia de la información pública el Ayuntamiento inició con la Administración del Estado gestiones tendentes a establecer un plan de actuaciones a corto, medio y largo plazo para dejar libres de uso ferroviario los terrenos del complejo Delicias-Almozara en la avenida de Navarra, y contrató con una empresa consultora especializada estudios sobre la forma y opciones para resolver el soterramiento de las vías, manteniendo el emplazamiento de la estación en El Portillo. El estudio fue entregado en agosto del presente año, si bien las principales conclusiones se presentaron a conocimiento público a finales de julio.

Simultáneamente con la contratación del estudio citado, la Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de Renfe licitó (marzo 1998) la contratación de otro estudio para la remodelación del complejo ferroviario Zaragoza-El Portillo-Delicias-La Almozara-CIM, como consecuencia de la necesaria afección de la penetración de la línea de AV sobre las instalaciones actuales; el estudio encargado por el Ayuntamiento y el Gobierno de Aragón se ha centrado específicamente en las soluciones aplicables al soterramiento, parcial o total de la Estación de El Portillo y las vías que acceden a la misma.

Como resultado del mismo se advierte que el soterramiento total de vías y estación que permite las condiciones óptimas de integración urbanística requeriría obras costosas y largas cuyas dificultades se derivan principalmente de la necesidad de rebajar la cota de las vías, incluido el interior del túnel de Goya, y de la estación manteniendo en todo momento los servicios ferroviarios.

Estos resultados han llevado a la decisión, concertada con el Gobierno de Aragón y el Ministerio de fomento de localizar la Estación Intermodal en la avenida de Navarra, de forma que es posible realizar su construcción y el soterramiento de las vías nuevas manteniendo a la vez en servicio transitoriamente la Estación de El Portillo y las vías actuales, sin modificar la rasante del túnel de Goya.

#### Criterios de actuación

Ante la situación expuesta, los criterios de actuación al respecto son los siguientes:

- a) El Avance asume en toda su importancia el potencial de transformación de la ciudad, ya expuesto, resultante de la nueva localización de la Estación, y de la liberación de suelos ferroviarios en el Portillo y la avenida de Navarra.
  - b) El Avance toma como horizonte final la transformación completa del suelo ferroviario de la avenida de Navarra con traslado de la totalidad de las instalaciones actuales.
- La actuación en estos suelos quedará sujeta a las fases que se concierten con la Administración del Estado, para establecer el marco necesario para el traslado de la estación clasificadora y los talleres y la ordenación subsiguiente de los suelos que se liberen.
  - Se amplía el criterio ya propuesto en el Avance de transformar el acceso de la autopista A-68 en una avenida urbana con el consiguiente rediseño en planta y alzado, rebajando su rasante entre la avenida de Madrid y el barrio de La Almozara y permitiendo el cruce a nivel con las calles transversales que conecten los barrios de Delicias y La Almozara, y con la Ronda del Rabal. En el desarrollo de la ordenación del suelo se considerará la opción de hacer compatible dicha avenida urbana con un acceso rápido a distinto nivel.

- La ordenación urbanística establecerá la continuidad de las calles transversales (Ramiro I, Rioja, Alagón, Iriarte Reinoso y Juan XXIII) entre Delicias y Almozara, permitiendo el tránsito rodado y peatonal en toda la colindancia con los barrios, por encima de la estructura de cubrimiento de las vías. Tras la supresión de la actual vía de Caminreal se propone asimismo una nueva glorieta en la carretera de Logroño que conecte ésta con la penetración de la Autopista por un lado, y con el camino de Bárboles y el barrio Oliver por el opuesto. Asimismo el actual trazado por los barrios de Oliver, Valdefierro y Casablanca se ordenará como un corredor que incluya nuevos accesos a dichos barrios, un itinerario verde de conexión entre la ribera del Ebro y el Canal y una plataforma de tranvía o metro ligero y carril de bicicletas.
- La ordenación del suelo liberado mantendrá el edificio de la estación del Ferrocarril Central de Aragón e incluirá usos de centralidad asociados a usos culturales, terciarios y de vivienda.
- Las fincas particulares incluidas en la reordenación de los terrenos ferroviarios quedan a resultados de la ordenación que se establezca para el conjunto.
- La solución ferroviaria incluye el soterramiento de las vías con una estructura que permita la ampliación con una nueva vía, en todo el tramo urbano, llegando, por el lado de Tenor Fleta, hasta la Ronda de la Hispanidad.

c) El suelo liberado en el emplazamiento actual de la Estación de El Portillo debe optimizar la relación con los tejidos circundantes a través del mismo y facilitar la relación con la calle Conde Aranda y el barrio de San Pablo; a este fin la operación debe englobar, como ya propone el Avance el entorno del edificio Pignatelli y el cuartel de la Policía Nacional a través de actuaciones convenidas con las Administraciones respectivas, sin perjudicar el contenido de dichas remodelaciones.

Tanto en El Portillo como en la avenida de Navarra, la solución final de diseño queda abierta a los estudios de ordenación que se redacten a través de concursos o encargos específicos. Su papel se reforzará con la aportación de elementos de centralidad que pongan en relación las polaridades ya existentes en el Centro, las Delicias y el Actur. Estas funciones deben repartirse entre las dos áreas citada.

## 2. LAS RIBERAS DEL EBRO

El Ebro es un signo de identidad inseparable de otros símbolos de la ciudad, como el Pilar o el Puente de Piedra, tanto en el significado como físicamente. Por ello el estado de sus riberas es un tema recurrente de reivindicación, y a la vez continuamente relegado en los proyectos de la ciudad, por muy complejas razones, entre ellas la indudable envergadura de las actuaciones que demanda su régimen hidráulico y la concurrencia de varias administraciones en las mismas.

En el deficiente estado de las riberas juega la existencia de un "borde interno" de la ciudad; la parte más antigua e infrautilizada del tejido originario de la ribera Norte, a la que no ha llegado la ordenación ni la renovación urbanística se encuentra entre los puentes de Piedra y de las Fuentes, frente al casco histórico. Abundan los ejemplos en los que el río es tratado como "fachada trasera".

El efecto del río como frontera ha afectado profundamente a la parte de ciudad situada al Norte del mismo.

La margen izquierda -salvo la cabeza del Puente de Piedra- ha estado históricamente desconectada del resto de la ciudad y de sus grandes transformaciones. En ella, a las puertas de la ciudad, pero fuera de la misma se localizaron los abastecimientos agrícolas y ganaderos y las primeras industrias de transformación agraria y mecánicas.

En los últimos 20 años, la margen izquierda se ha transformado de forma fragmentaria, Actur, la Jota, Vadorrey, etc., pero en general lejos de la orilla; solo recientemente se han construido nuevos puentes. Como consecuencia la parte más deteriorada de la margen es la antes aludida, frente a la ciudad histórica y sus símbolos.

Por otra parte los nuevos tejidos residenciales corresponden a una morfología de edificios, calles y espacios públicos muy alejada de la ciudad del Sur, y carente de referencias como parroquias, edificios históricos, etc. y de elementos de centralidad.

La falta de centralidad y de "cualidad urbana" de la ciudad situada al Norte del Ebro supone una asimetría Norte-Sur en la estructura de la ciudad repetidamente señalada en los análisis. En coherencia con los objetivos del Plan de difundir la centralidad y hacer la ciudad cualitativamente más homogénea es preciso mejorar la condición urbana de la ribera Norte, lo que lleva a invertir el efecto del río como frontera convirtiéndolo en lo contrario, un espacio de atracción y de centralidad capaz de difundir ésta al resto de la margen norte.

Ello significa disponer de los mismos "ingredientes" de la centralidad presentes en el Centro Histórico -espacios simbólicos, edificios de la Administración y representativos, equipamientos de escala urbana, oficinas, comercio, vivienda- combinados con la capacidad de atracción de los espacios naturales, un vez equipados y "humanizados", propios del río.

El planeamiento urbanístico en ambas márgenes ha establecido un catálogo de suelos dotacionales y verdes, que debe servir para estructurar las distintas "piezas urbanas" en que se ha desarrollado el tejido; establecer ejes de actividad urbana (locales, terciario, compras, recreo) y de movimiento que pongan en relación las distintas partes tomando el río y sus márgenes como "espina dorsal".

El acertado tratamiento y calidad de la vegetación, la urbanización y la arquitectura, haría posible que algunos espacios-clave del conjunto adquieran valor simbólico y representativo de la ciudad, "modernizando" los símbolos tradicionales.

En suma, la ordenación del Ebro en su tramo urbano tiene una triple dimensión: el propio río, la requalificación de la Ribera Norte y un reequilibrio de la estructura de la Ciudad tomando el río como un eje de centralidad.

El Avance plantea la Ribera del Ebro como una operación estratégica de transformación urbana compleja, que por ello debe ser objeto de un Plan Director que agrupe proyectos urbanísticos y sectoriales para un enfoque integral de la misma.

El Plan Director de Actuaciones para el Ebro se redactará paralelamente al proceso de redacción del Plan General, coordinadamente con este y con el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos y Galachos del Ebro.

### Plan Especial o Plan Director de actuaciones

Se ha argumentado en las sugerencias que la figura de un Plan Director de Actuaciones no corresponde a los instrumentos de planeamiento de la Ley del Suelo, y no se considera un compromiso suficiente de la Administración con los ciudadanos, sino que se asocia con un documento de intenciones sin concreción ni detalle, mientras que un Plan Especial se asocia con un compromiso de obligado cumplimiento, detallado, con un programa temporal y costes valorados, etc.

La utilización de un Plan Director de Actuaciones se basa en la gran amplitud de contenidos que implica la actuación sobre el río; la necesidad de abordar cuestiones muy diversas concernientes al medio natural, cuestiones hidrológicas, temas sectoriales, renovación urbanística, etc. Dentro de las actuaciones puramente urbanísticas, las áreas son muy heterogéneas, e incluyen zonas ya urbanizadas con propiedades de la Administración en las que

habría que actuar mediante convenio, suelos vacantes de propiedad privada y áreas industriales a renovar.

La actuación sobre el río supone un proyecto complejo que incluirá acciones a corto, medio y largo plazo, actuaciones convenidas de diversos tipos y fuertes inversiones. Todo ello es incompatible con una programación "clásica" como la que contiene la Ley vigente, estableciendo de antemano etapas, calendario, valoraciones, etc. Por la misma razón la actuación no se presta a un macro-proyecto de la totalidad que fije de antemano la imagen final, sino que lo esencial es mantener una continuidad de inversiones y una unidad de criterio y de propósitos.

El Plan Director se concibe como un documento marco en el que se proponen actuaciones y medidas - a concertar con el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos y Galachos del Ebro en los tramos exteriores del río- y que se articulan para su puesta en práctica a través de varios instrumentos; Planes sectoriales territoriales en las áreas no urbanas, PERIs para la ordenación de los tejidos de margen y documentos sectoriales (Planes o Proyectos) para la actuación sobre las márgenes y las vías, que pueden incluir un anteproyecto de conjunto para la actuación en el espacio público del tramo urbano de ribera con suficiente grado de detalle.

La figura legal de los Planes Especiales es muy amplia, y técnicamente no habría inconveniente en agrupar todas las previsiones sobre el río bajo esta figura; sin embargo, o bien el Plan Especial asume un contenido de documento marco -parecido al del Plan Director- para su desarrollo con otros instrumentos parciales, determinaciones indicativas, etc., o bien, si sus determinaciones tienen carácter vinculante y no están sujetas a posteriores desarrollos, obligaría a continuas modificaciones del mismo.

#### **Criterios del Avance**

El Departamento de Medio Ambiente y Equipamientos planteó en septiembre de 1997 un documento de "Notas para la redacción de un Plan Director de Actuaciones en el Ebro y su entorno" que se ha utilizado para un primer proceso de participación ciudadana y que ha servido de punto de partida para un grupo de trabajo en el que han participado distintos servicios municipales. Se adjunta como anexo una síntesis de los criterios y propuestas resultantes de dicho trabajo, como Avance del Plan Director.

## AVANCE DEL PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES EN EL RÍO EBRO.

1. INTRODUCCIÓN.
2. LA SITUACIÓN ACTUAL.
  - 2.1 LAS CONDICIONES NATURALES DEL RÍO.
    - 2.1.1. La calidad del agua.
    - 2.1.2. Los sotos.
    - 2.1.3. La dinámica del río.
    - 2.1.4. Las condiciones naturales en el tramo urbano.
  - 2.2. LA RELACIÓN ENTRE EL RÍO Y LA CIUDAD.
3. OBJETIVOS Y ÁMBITOS DE ACTUACIÓN.
  - 3.1. OBJETIVOS.
  - 3.2. ÁMBITOS DE LAS ACTUACIÓN.
4. CRITERIOS DE ACTUACIÓN.
  - 4.1. CRITERIOS GENERALES DE ACTUACIÓN SOBRE EL RÍO.
    - 4.1.1. Dinámica.
    - 4.1.2. Recuperación y conservación de la ribera y los sotos.
    - 4.1.3. Estética.
    - 4.1.4. Vegetación.

- 4.2. CRITERIOS GENERALES DE ACTUACIÓN EN EL TRAMO URBANO.
  - A. Articulación de espacios libres, dotaciones y transportes.
  - B. Establecimiento de condiciones de centralidad.
  - C. Representación de la ciudad.
  - D. Accesibilidad.
  - E. Multifuncionalidad.
  - F. Diversidad.
  - G. Promoción de usos públicos en el ámbito.
  - H. Cualificación urbana.
  - I. Creación de una lámina de agua estable.
  - J. Diseño de riberas.
5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.
  - 5.1. ACTUACIONES DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AGUA.
  - 5.2. ACTUACIONES EN TRAMOS NATURALES.
    - 5.2.1. ACTUACIONES EN RELACIÓN CON LA DINÁMICA DEL RÍO.
      - 5.2.2. RECUPERACIÓN Y RESTAURACIÓN DE RIBERAS.
        - A. LIMPIEZA DE MÁRGENES.
        - B. ÁREAS NATURALES.
          - Espacios singulares: galachos de Juslibol, La Alfranca, etc.
          - Espacios en buen estado.
          - Espacios de interés que requieren corrección de impactos.
          - Espacios degradados.
          - Espacios generales (Huertas del Ebro).
        - C. ARTICULACIÓN DE LAS MÁRGENES.
    - 5.3. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE TRANSICIÓN.
      - A. ÁREA DE RANILLAS.
      - B. ÁREA DEL GALLEGO.
      - C. HUERTA DE LAS FUENTES-MONTEMOLÍN.
    - 5.4. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO URBANO.
      - 5.4.1. Actuaciones de refuerzo de la actividad.
      - 5.4.2. Actuaciones de accesibilidad.
        - a. Accesibilidad rodada.
        - b. Accesibilidad peatonal y continuidad de itinerarios.
      - 5.4.3. Actuaciones sobre la imagen urbana.
    - 5.5. ACTUACIONES POR TRAMOS URBANOS.
      - a. Entre la Ronda del Rabal y el Puente de la Almozara.
      - b. Puente de la Almozara - Puente de Piedra.
      - c. Puente de Piedra - Puente de Hierro.
      - d. Resto del tramo urbano.
  6. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DEL FRENTE URBANO EN LA RIBERA NORTE.

Cráteros generales.

Entre el puente de la Almozara y el de Santiago:

Entre el puente de Santiago y el de Piedra:

Entre el puente de Hierro y el de Las Fuentes.
  7. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES.

Actuaciones en la primera fase.

Tramos naturales.

Tramos de transición.

Tramo urbano.

## 1. INTRODUCCIÓN.

Para Zaragoza y para Aragón, uno de los elementos primordiales y estructurantes de nuestro medio físico es el Río Ebro. El curso de agua más importante de la Península Ibérica, suministro de agua de boca y riego de las diferentes comunidades que históricamente se asientan en su cuenca, elemento generador de riquezas y estructurador del territorio, el Ebro ha sido utilizado sistemáticamente por el hombre sin recibir en contrapartida un trato respetuoso y adecuado a su importancia y su condición de entidad viva. Zaragoza no ha sido ajena a este proceso.

El fenómeno tiene hondas raíces, por lo que, además de un Plan Director de actuaciones, es preciso difundir el conocimiento de la realidad del río, su entorno, su historia, dinámica fluvial, ecosistemas que lo conforman, etc; y mejorar el proceso de toma de decisiones sobre el mismo de manera que en él se integre plenamente el examen de las cuestiones urbanísticas, ambientales, hidráulicas, etc.. y se logre una amplia participación pública.

Este planteamiento lleva aparejado, como primera premisa, un cambio de actitud hacia el Ebro, no solo desde la perspectiva técnica o institucional, sino como una cuestión social y educacional de primera magnitud. El hecho de que constituya un bien común irrenunciable le debe otorgar, en contrapartida, el respeto y tratamiento específico que merece y necesita como ente natural vivo y generador de vida.

Zaragoza precisa reconstruir sus relaciones con el río; el equilibrio que se mantuvo entre la ciudad histórica en la margen derecha y los cultivos y sotos de la margen izquierda se convierte en nuestro siglo en una clara desconexión entre río y ciudad como consecuencia del fuerte crecimiento y la multiplicación de actuaciones urbanísticas en las que primaron las consideraciones cuantitativas sobre las cualitativas, históricas y ambientales.

Así como la principal característica de las ciudades es su vocación de estabilidad y de permanencia, el Plan Director debe plantearse sus actuaciones con la misma voluntad de que permanezcan los ciclos naturales, el ecosistema fluvial, el régimen hidráulico, y, en definitiva, la integración en la ciudad; reconocer en el entorno urbano, ya de por sí artificial, la presencia de los valores y procesos naturales (las especies, la fauna, el ciclo de las estaciones) y las actividades humanas dentro de un paisaje común.

Finalmente debe considerarse que los conceptos que deben servir de base para la elaboración del Plan Director de Actuaciones emanan de un proceso de captación de ideas muy amplio donde se intenta integrar diferentes concepciones urbanísticas, dentro de un incipiente proceso de participación pública en el que es necesario profundizar.

## 2. LA SITUACIÓN ACTUAL.

En un contexto actual de creciente atención al medio ambiente y a los recursos naturales el Ebro representa un caso concreto de insuficiente respeto y armonía entre el río y su entorno agrícola y urbano.

El resultado de los diagnósticos existentes puede sintetizarse en dos grandes apartados: deterioro de las condiciones naturales propias del río en general; y pérdida de la relación histórica entre el río y la ciudad.

### 2.1 LAS CONDICIONES NATURALES DEL RÍO.

#### 2.1.1 la calidad del agua.

Zaragoza dispone dentro de su espacio urbano, de tres ríos que han hecho de su emplazamiento un lugar privilegiado. Hoy, estos cursos fluviales han pasado a ser grandes colectores que recogen los vertidos de las diferentes actividades humanas a lo largo de su

recorrido, con pérdida de la calidad de sus aguas que, como consecuencia, limita el uso de las mismas.

La ciudad, a través de sus estaciones depuradoras trata cerca del 90% de las aguas residuales producidas en su término municipal, de lo que se benefician los usuarios de aguas abajo; pero el agua llega a Zaragoza con una carga importante aportada por núcleos urbanos, industriales y suelos agrícolas, recogida aguas arriba, por el propio río y sus afluentes (Jalón, Aragón, etc.). Lo mismo sucede dentro de la ciudad con el Huerva que trae una considerable carga contaminante de los vertidos sin depurar de los polígonos industriales de María, Cuarte y Cadrete. El Gállego presenta un panorama parejo, al que hay que añadir los vertidos directos de industrias, dentro del término municipal.

#### 2.1.2. Los sotos.

El espacio natural de las riberas del Ebro constituye un conjunto de sotos de diversa extensión y grado de conservación y bastante alejados entre sí, como prueba de su carácter relicto.

Gran parte de las actuales masas vegetales se reduce a una franja o, a lo sumo, a una zona sedimentaria en la margen convexa o, a antiguos cauces abandonados, incluidas en la llanura de inundación ordinaria, es decir, un punto de riesgo inaccesible para la actividad agraria. Como elemento longitudinal que delimita a los sotos del resto de la superficie encontramos las defensas o motas.

La mayor parte de las riberas y sotos del término municipal de Zaragoza, aguas abajo del puente de Alfocea (incluido, por lo tanto, el Galacho de Juslibot), están sometidos al Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, de los sotos y galachos del Ebro que les asigna en el documento de avance del mismo una protección genérica.

Constituyen un espacio natural muy interesante en conjunto, para el que hay que plantear las máximas medidas de protección con el fin de que no se pierda más terreno. Dada la complejidad e intensidad de los impactos, la recuperación de las riberas del Ebro requiere de importantes esfuerzos, pero el valor potencial de estos espacios es enorme, de manera que, una vez recuperados y eliminados los impactos principales, el mantenimiento no es muy costoso.

En ambas márgenes del río Ebro, aguas arriba y abajo de la ciudad se conservan algunos sotos como últimos restos de la vegetación que antaño cubría por completo las riberas:

- Soto de Mejana Redonda, margen izquierda.
- Soto de Alfocea, margen izquierda.
- Soto o Mejana de Santa Catalina, margen derecha.
- Galacho de Juslibot y Soto Partinchas (considerado como espacio natural propio), margen izquierda.
- Soto de Torre Arqué, margen derecha.
- Soto de Benavén, margen derecha.
- Tramo Soto Partinchas-autopista Ronda Norte, margen izquierda.
- Soto de la Torre de Bergua o Ranillas, margen izquierda.
- Soto de Villarroya, margen izquierda.

- Sotos de Picatiel, margen izquierda.
- Soto de Cantalobos, margen derecha,
- Soto de las Perlas, margen derecha
- Soto de la Cartuja, margen derecha.
- Galacho de La Alfranca: Por Ley 5/1991, de 8 de abril, se declara la Reserva Natural de los Galachos de la Alfranca de Pastriz, la Cartuja y el Burgo de Ebro. En su perímetro se incluye parte del término municipal de Zaragoza, englobando los llamados sotos de Benedito y Galacho de Lierta.

### 2.1.3. La dinámica del río.

La dinámica propia del río, la constante interacción entre la corriente y las márgenes, sufre actuaciones negativas o perturbadoras para la misma como consecuencia de ganar terrenos para el cultivo al río, vertidos o la construcción de motas y muros de defensa. Ello supone cambios incontrolados en las condiciones de velocidad, arrastre o sedimentación de materiales, etc. así como en los niveles de inundación periódica del río y las condiciones de la vida en sus proximidades.

Cualquier actuación debe ser, ante todo, respetuosa con ella; no deben producirse alteraciones negativas en el régimen hidráulico, por el contrario, las acciones deben tender a mejorar su comportamiento.

### 2.1.4. Las condiciones naturales en el tramo urbano.

En el tramo en que el Ebro atraviesa Zaragoza el río está más constreñido o "canalizado" por la utilización urbana del suelo. El respeto a la dinámica del río debe compatibilizarse con la seguridad de los edificios frente a las avenidas extraordinarias, con los tejidos urbanos ya existentes, las necesidades de comunicación a lo largo y a través de las márgenes, etc.

El río está llamado a ser parte del espacio urbano; el respeto a las condiciones naturales debe compatibilizarse con el acceso de las personas y la utilización pública del espacio y del agua. La vegetación natural debe concertarse con un paisaje urbano ya construido en el que hay otros elementos condicionantes (positivos o negativos).

## 2.2. LA RELACIÓN ENTRE EL RÍO Y LA CIUDAD.

La ciudad histórica se construyó en la margen derecha en terrenos elevados respecto de las riadas; el río actuaba como defensa militar, suministro de agua, de riego, de transporte, etc., y el equilibrio entre el río y la ciudad se basaba en una separación total entre ambos, la ciudad a un lado y el otro destinado a huertas y sotos.

El desarrollo urbano de Zaragoza a lo largo de su historia ha tenido como columna vertebral el eje del cardo romano, prolongado a través del Paseo de la Independencia, Gran Vía, Fernando el Católico, etc.; este eje se prolonga salvando sucesivos obstáculos, las cercas de la ciudad histórica, el Huerva, el ferrocarril, en oleadas de crecimiento. Los edificios oficiales, la Administración pública, las grandes áreas de enseñanza o deportivas se sitúan alrededor de dicho eje, y también gran parte de las oficinas privadas y el centro tradicional de comercio y negocios. Fuera de este eje los tejidos habitados se identifican como "barrios" (Las Fuentes, San José, Torrero, Delicias, etc).

En la orilla Norte no hay un proceso paralelo; la margen Norte se desarrolló con características de suburbio industrial sin apenas rasgos de ciudad ni espacios representativos. Las implantaciones industriales se han mantenido hasta fechas relativamente cercanas (Cogullada,

1962, áreas 20-22 del Actur, 1976), a distancias del río equivalentes a la Plaza de Aragón o a la de San Francisco en la orilla Sur; la vía férrea de Barcelona permaneció al pie del Puente de Piedra hasta los años 70.

El río como obstáculo físico ha dado lugar a un desarrollo urbano fuertemente asimétrico de las márgenes en usos urbanos en cantidad y calidad, donde el efecto del eje cardinal Norte-Sur no se manifiesta. El equilibrio existente entre el río y la ciudad histórica, roto con la llegada del ferrocarril y la tardía industrialización, hace necesaria una "re-formulación" de las relaciones entre ambos caracterizada por el papel del río como eje transversal y espacio de centralidad.

## 3. OBJETIVOS Y ÁMBITOS DE ACTUACIÓN.

### 3.1. OBJETIVOS.

#### 1. Restablecer de forma permanente las condiciones propias del ecosistema fluvial.

Este objetivo se orienta hacia los tres factores antes expuestos, la calidad del agua, las biocenosis (sistema de especies interrelacionadas en un mismo territorio) y en especial las de los sotos de ribera, y la dinámica fluvial.

#### 2. Construir unas nuevas relaciones entre el río y la ciudad actual sobre la base del río y sus márgenes como espacio de equilibrio entre la naturaleza y el medio urbano.

Este objetivo se desdobra para el tramo urbano en otros varios:

- La recuperación del río por sí mismo como espacio de naturaleza en el centro de la ciudad.
- El espacio del río como eje principal de una malla de espacios libres que recorren y articulan la ciudad, integrados con comunicaciones y equipamientos.
- El río como espacio de centralidad en la ciudad que amplíe y actualice el contenido simbólico y representativo que ya tiene el conjunto actual del río, los puentes, las catedrales, etc. en la margen derecha, extendiéndolo al conjunto de las dos márgenes urbanas, y que recupere un nuevo paisaje para la ciudad.
- El río como motor de la transformación urbana y la renovación urbanística de la margen norte.

### 3.2. ÁMBITOS DE ACTUACIÓN.

El ámbito establecido para las actuaciones del Plan Director se extiende, con carácter general, al entorno del río Ebro en su paso por el término municipal de Zaragoza. Dicho entorno se delimita por el Norte por la línea Alfocea-Juslibol, tramo urbano, carretera Movera-Pastriz, y, por el Sur, por la línea Autopista A-68 desde Monzalbarba al Portillo tramo urbano y carretera de Castellón desde Montemolín a La Cartuja Baja.

Dentro de dicho ámbito genérico se definen, a su vez, tres ámbitos en función del medio físico:

#### 1. Ámbito natural.

Corresponde al medio rural, coincidente con las huertas y regadío de la vega del Ebro incluidas en el ámbito general hasta el perímetro urbano representado por el cuarto cinturón arterial. Éste divide el corredor definido como ámbito general en dos áreas, al Noroeste y Sureste de la ciudad.

## 2. Ámbito periurbano o de transición.

Áreas del ámbito general situadas entre el medio rural y el urbano, que se delimitan por los trazados del cuarto cinturón y la Ronda de la Hispanidad.

Comprende un Sector Oeste, que incluye el Meandro de Ranillas, entre la Ronda Norte, la futura Ronda del Rabal la margen del Actur y el acceso de la A 68 a María Agustín; un sector Este, coincidente con la desembocadura del Gállego, y un Sector Sureste. correspondiente a la Huerta de las Fuentes-Montemolín.

## 3. Ámbito urbano.

Corresponde a las áreas situadas en el medio urbano, comprendidas dentro de la Ronda de la Hispanidad y plenamente configuradoras de la ciudad del presente.

## 4. CRITERIOS DE ACTUACIÓN.

### 4.1. CRITERIOS GENERALES DE ACTUACIÓN SOBRE EL RÍO.

#### 4.1.1. Dinámica.

En términos generales, hay que respetar las condiciones naturales de flujo existentes en la actualidad corrigiendo las actuaciones negativas o perturbadoras para éstas.

Las actuaciones en las márgenes no deben reducir la sección hidráulica del río, especialmente para situación de avenidas, porque ello conlleva un incremento del riesgo de inundación respecto a la situación existentes.

En el tramo del río más urbano las actuaciones deben establecer condiciones de seguridad frente a avenidas según los tramos y para los distintos periodos de retorno.

A estos efectos se cuenta con un estudio hidrológico realizado por el CEDEX -Consultor dependiente del Ministerio de Fomento- por encargo del Ayuntamiento de Zaragoza, para evaluar las posibilidades de contruir el azud en el río que más adelante se expone. Los datos de cotas, caudales, etc se encuentran en el citado estudio.

Como criterios de diseño en planta y en sección del cauce se parte de la aplicación de las condiciones propuestas por el Informe del CEDEX y de prevenir los efectos de los respectivos proyectos mediante los estudios necesarios: modelo reducido, etc.

Si resulta obligada la reducción del ancho del cauce por seguridad o para poder mantener la accesibilidad longitudinal a lo largo del río, será necesario acudir a un dragado del mismo hasta conseguir al menos la misma sección hidráulica existente.

En la dinámica de los ríos no existen prácticamente las líneas rectas; en las actuaciones a realizar hay que evitar la tendencia a trazados rectilíneos que alteran las condiciones naturales. En el tramo urbano el curso del río es relativamente recto, pero las márgenes presentan de manera natural líneas curvas excepto en los puntos en que la actuación humana (con vertidos o muros) la ha modificado. La acción sobre las márgenes debe respetar en lo posible estas condiciones preexistentes, o si no existieran, evitar las rectas y crear ligeras ondulaciones adaptadas al régimen hidráulico del río, que además son más agradables a la vista.

Como regla general cualquier elemento a disponer dentro la zona de inundación y que represente un obstáculo al paso del agua, debe colocarse en zonas de "sombra hidráulica" es decir, en lugares en que las velocidades del agua sean más reducidas.

#### 4.1.2. Recuperación y conservación de la ribera y los sotos.

Los principales criterios de actuación en este ámbito se resumirían en la recuperación y conservación de los sotos de ribera como conformadores del ecosistema del río que estructuran, a su vez, un espacio natural de extraordinario interés, para el que hay que plantear las máximas medidas de protección con el fin de que no se pierda más terreno,

La recuperación de los sotos pasa por su conservación cuantitativa y cualitativa. La intervención humana debe limitarse al manejo de estas superficies o, en todo caso, a colaborar en favor de la naturaleza.

La gravedad de la alteración provocada por la acción humana, deforestación, extracciones y vertidos, sobrepastoreo, invasiones,... determinará el tipo y grado de intervención.

La restauración de los sotos se fundamenta, básicamente, en la conservación y evolución, con la colaboración humana mínima e imprescindible, tendente a la formación de una cubierta vegetal estable, condicionada exclusivamente por la dinámica fluvial.

En la zona de influencia de los sotos naturales, sobre una franja de la superficie agraria, se deberían fomentar las actividades forestales (populicultura) o las especies arbóreas relacionadas con la agricultura.

#### 4.1.3. Estética.

El tratamiento estético del río debe basarse en la autenticidad y la naturalidad, sin falsear la estética natural propia del río, ni imponerle un escenario urbano artificial. Se persigue es la recuperación de lo que ya hubo, es decir, la naturaleza.

#### 4.1.4. Vegetación.

El esquema para la revegetación del pasillo fluvial estará condicionado, principalmente, por la distancia horizontal y el desnivel respecto a la lámina de agua. El estado de conservación o degradación actual del espacio y su emplazamiento, en el tramo urbano, de transición o en el ámbito natural, aconsejará las diferentes variantes en la restauración.

Las formaciones ripícolas están compuestas por especies arbóreas, arbustivas y herbáceas dispuestas en bandas paralelas según su exigencia respecto a la composición del sustrato y necesidades hídricas (hidrofitismo o especies freatofitas) y adaptación a las alteraciones provocadas por las crecidas.

Las especies arbóreas predominantes son: Chopos (*Populus nigra*), álamos (*Populus alba*) y Sauces (*Salix alba*), acompañados, según circunstancias, por el Fresno (*Fraxinus angustifolia*) y el Olmo (*Ulmus minor*). Por lo tanto existe una cierta homogeneidad botánica en cuanto a las especies del estrato arbóreo.

Los arbustos, aún cuando pueden alcanzar portes mayores, más ampliamente representados son los siguientes- Tamariz (*Tamarix gallica*), Corne o (*Cornus sanguinea*), Majuelo (*Crataegus monogyna*), Rosal silvestre (*Rosa canina*), Sauces o sargas (*Salix purpurea*), *S. fragilis*, *S. eleagnis* spp. *angustifolia*, Madreselva (*Lonicera* sp.), Clemátide (*Clematis vitalba*).

Criterios de aplicación:

- Zonas inundables en crecidas ordinarias:

Se establecerá una orla longitudinal de vegetación característica de los sotos como elemento común de conexión longitudinal de las zonas de ribera, perfiladas, inundables en crecidas ordinarias, tanto para el ámbito periurbano como urbano. Esta conexión ya está presente en los lugares en donde queda un pasillo fluvial, por reducido que sea. Se deberán conservar, en la

medida de lo posible, todas las unidades arbóreas y arbustivas presentes, realizando los tratamientos que sean necesarios en cada supuesto.

Se utilizarán en las plantaciones especies vegetales autóctonas, cuya calidad y pureza genética es un factor determinante de la restauración. Consecuentemente, se deberá prever con la antelación necesaria la disponibilidad en el mercado de la de los suministros que se precisen, ya que la producción no es inmediata.

- Zona de transición con el medio urbano.

Se trata de una franja no afectada por las avenidas ordinarias, con un sustrato artificial y en posición alejada la capa freática, por lo que habrá de recibir un tratamiento hídrico que permita implantar una vegetación naturalizada, de transición o de jardinería.

La artificialidad no es un concepto diametralmente opuesto a la naturalidad. La conexión de la vegetación autóctona con las alineaciones urbanas puede ajustarse a una gradación de las actuaciones, zonificación o diversificación de ambientes a través de la vegetación, condicionada únicamente por la anchura disponible, con el esquema orientativo siguiente:

Cauce-vegetación autóctona-vegetación autóctona+Vegetación de transición-Vegetación de transición-vegetación de transición+especies de jardinería-jardinería+vegetación de alineaciones-zona urbana.

- La vegetación será el principal componente de la naturalidad de las actuaciones. Si se trabaja en un ámbito natural, se tomará como patrón la sucesión o evolución vegetal hacia una formación madura y estable.

En un entorno naturalizado, la diversificación y estructuración de ambientes, se desarrollará prioritariamente mediante elementos vegetales. Los elementos artificiales, cuando sean necesarios, se integrarán mediante su diseño o por el enmascaramiento vegetal.

La vegetación natural en la ciudad no tiene que ser necesariamente un soto maduro y cerrado. Se debería manejar la vegetación de tal forma que mantuviera los máximos valores naturales y la máxima disponibilidad para el uso ciudadano, ya que próximos a la ciudad existen sotos estructurados de forma natural.

- La distribución de la vegetación evitará en todos los casos las alineaciones y las repeticiones. El diseño de las plantaciones podrá potenciar el cromatismo (época de floración y color de la flor, color de hojas en haz y envés, época de fructificación y color del fruto), el olor, los portes, resistencia al viento, resistencia a la contaminación urbana, su presencia en otros ambientes...

- Especies adecuadas a las zonas: no se trata de una clasificación cerrada, ya que pueden tener incluso vocación mixta, incorporando también, las especies arbóreas y arbustivas naturales citadas anteriormente (Álamo, Chopo, Olmo, Fresno, Majuelo, Madreselva ....). Se pueden citar entre otras las siguientes:

Transición o Transición-Jardinería: *Acer negundo* (Negundo), *Celtis australis* (Latonero, Almez), *Juglans regia* (Nogal), *Morus alba* (Morera blanca), *Morus nigra* (Morera negra), *Prunus spinosa* (Endrino), *Sambucus nigra* (Sauco), *Tilia tomentosa* v *T. platyphyllos* (Tilo).

Jardinería: *Broussonetia papyrifera* (Morera de papel), *Cercis siliquastrum* (Arbol del amor), *Eleagnus angustifolia* (Arbol del paraíso), *Eriobotrya japonica* (Nispero), *Giedtsia triacanthos* (Acacias de espinas), *Laurus nobilis* (Laurel), *Melia azedarach* (Melia), *Olea europaea* (Olivo), *Pistacia terebinthus* (Cornicabra), *Pistacia lentiscus* (Lentisco), *Punica granatum* (Granado), *Robinia pseudoacacia* (Acacia), *Salix babylonica* (Sauce llorón), *Sophora japonica* (Sofora), *Sorbus domestica* (Acerollo), *Ligustrum lucidum* (Aligustre), *Platanus orientalis* (Plátano).

La totalidad de las especies de transición y gran parte de las citadas para jardinería son caducifolias. No se incluye ninguna conífera ni palmácea por considerar que su uso debe restringirse en estos ambientes.

#### 4.2. CRITERIOS GENERALES DE ACTUACIÓN EN EL TRAMO URBANO.

##### A. Articulación de espacios libres, dotaciones y transportes.

Recuperar el río equivale a cualificar el principal elemento de ordenación de la ciudad y es el mejor instrumento para conseguir que en la Zaragoza del futuro sea el eje vertebral de la ciudad.

Este papel como eje vertebrador ha de basarse en la articulación de los nuevos espacios libres y equipamientos con las dotaciones existentes, los transportes y la accesibilidad desde las rondas como vías primarias de comunicación de la ciudad.

##### B. Establecimiento de condiciones de centralidad:

Deben obtenerse las mismas características propias del centro urbano tradicional:

- Accesibilidad desde toda la ciudad en diversos modos de transporte y con una gran variedad de itinerarios peatonales.
- Multiplicidad de funciones: diversidad de funciones al servicio de toda la ciudad, en particular en la administración pública y privada, y en espacios culturales y de ocio: el tramo urbano del río debe suponer una "ampliación" del centro tradicional en este cometido.
- Representación de la Ciudad: el centro tiene identidad propia, espacios y edificios representativos de la ciudad, hitos visuales y calidad de la urbanización; hacer del Ebro un espacio de centralidad significa conseguir esas mismas condiciones en la ribera.
- Reestructuración de la Ribera Norte. El concepto de "centro" implica un espacio alrededor. La centralidad del espacio del río es inseparable de una ciudad más estructurada en esa margen; ambas se reforzarán entre sí.

##### C. Accesibilidad.

La accesibilidad pública y la movilidad en todos los modos es consustancial a la idea de centralidad y a la plena integración física y funcional del río en la ciudad.

La disposición espacial de las riberas para el uso y la accesibilidad públicos debe ser criterio prioritario. En el diseño de las actuaciones deben preverse itinerarios lineales que actúen como ejes básicos de la movilidad y se articulen en algunos puntos con otras circulaciones recreativas y nuevas comunicaciones transversales entre las márgenes, todo ello en un marco de accesibilidad total, debidamente conectada con el tejido urbano.

##### D. Multifuncionalidad.

La polivalencia de usos o multifuncionalidad es también criterio esencial en la recuperación del río como espacio público central de primer orden.

Las actuaciones deben favorecer que el ámbito del río, incluido el propio cauce, acoja el mayor número y diversidad de actividades. La construcción de un azud contribuiría a ello en el "espacio de agua". por otra parte la multifuncionalidad garantiza una oferta amplia a todo tipo de usuarios con actividades recreativas, deportivas, paseo y descanso, cultura y ocio, que haga de este espacio un punto de atracción de nivel metropolitano.

## E. Diversidad.

La complejidad y el dinamismo característicos de los espacios naturales son los principales valores de las riberas; para recuperar las riberas urbanas, en las que el sistema natural ya no existe, un criterio básico es recuperar la diversidad.

En cada tramo hay diferentes aptitudes y condiciones físicas; el entorno urbano, el paisaje y la memoria histórica son diferentes. La diversidad propia del sistema natural del río se sustituye por la diversidad de paisajes, usos y tratamientos en el tramo urbano, como corresponde a la diversidad de la ciudad.

## F. Representación de la ciudad.

El río permanece como testigo y registro vivo de su historia y sus distintas culturas y de una transformación urbana milenaria. Los vestigios del puerto fluvial de Caesaraugusta, puentes, defensas, muros, ferrocarriles, estructuras, parques y espacios de uso diverso, arquitecturas monumentales, industriales y domésticas, etc. se reflejan en él. La recuperación del río debe atender a la recuperación histórica y a la representación de la ciudad.

## G. Promoción de usos públicos en el ámbito.

- Uso recreativo público, actividades en cauce y riberas y accesibilidad en transporte público.
- Impulso a los equipamientos públicos ubicados en el entorno, Frente a la margen derecha que cuenta con el Centro Histórico y los equipamientos deportivos en los extremos de La Almozara y las Fuentes, desarrollar la margen opuesta creando puntos nodales nuevos: Plataforma Puente de Piedra-Estación del Norte, nueva fachada del barrio Jesús, etc.

## H. Cualificación urbana.

- Configuración de una fachada norte de la ciudad al río.
- Calidad de Urbanización, viario y estructuras: vías de ribera, nudos, puentes.
- Configuración de lámina estable: Azud.

## I. Creación de una lámina de agua estable.

El Ebro se caracteriza por su gran variabilidad de caudal. Estas variaciones producen una gran movilización de materiales que, con la llegada del estiaje, forman "islas" que, aparte de recibir materiales transportados por el agua, dificultan la utilización del río y deterioran el paisaje

La construcción de un azud abatible pretende atemperar esta situación permitiendo una lámina estable de agua durante el período de estiaje, así como favorecer el paso del agua cuando el caudal sea suficiente.

El Azud debe contemplar entre otros, los siguientes aspectos:

- Estudio hidrogeológico de los niveles freáticos.
- Escalas para peces.
- Someterse a Evaluación de Impacto Ambiental
- Admisión de la posibilidad de establecer, en un futuro, un pequeño paso de embarcaciones recreativas.

## J. Diseño de riberas.

El diseño de riberas para integrar las áreas públicas de las márgenes con el tejido urbano se basará en:

- La estructuración mediante los diversos itinerarios longitudinales y transversales establecidos en el apartado de accesibilidad
- El traslado del Club Náutico, trasladando a nuevas instalaciones en una ubicación más acorde con el plan.
- Establecer la continuidad en puntos específicos (paso en el Puente de Piedra, etc)
- El tratamiento de los muros de defensa de ciudad histórica, desde la Casa de Amparo (antiguo Convento de Sto. Domingo) hasta el Puente de Hierro en la margen derecha, y el muro de San Lázaro en la izquierda.
- La construcción de los parques lineales en la ciudad contemporánea.

Los criterios de diseño generales serían:

a) Para los Parques Lineales entre la vía de ribera o la estructura de defensa de la avenida centenaria, y la lámina de agua:

- Las áreas se diseñarán de forma específica en función de las aptitudes de cada emplazamiento, de los equipamientos que en su caso acojan y de su estado actual. Sin embargo existirán una serie de aspectos comunes que sirvan para dar una imagen de unidad dentro de la diversidad, por ejemplo:

Los itinerarios básicos que estructuran el espacio tendrán un tratamiento homogéneo en el nivel de que se trate mediante detalles de diseño común -delimitaciones, señalización, áreas de recreo, mobiliarios urbanos por tipologías, etc.

El tratamiento natural o de defensa de bordes de la lámina de agua.

La relación de las arquitecturas de los parques pendientes, rampas, construcciones, etc. entre sí.

- En aplicación de los criterios establecidos con carácter general para la vegetación al tramo urbano:

Ordenación paisajística natural, y por consiguiente abstracta en la medida de lo posible, en función del tamaño y escala de las piezas, frente a la multiplicación de pequeños jardines geométricos.

Diseño de los espacios desde la diversidad, ordenados mediante plantaciones de especies autóctonas con tratamiento paisajístico, en lugar de plantaciones repetitivas o terrazas lineales, manteniendo una línea libre y natural de la orilla, en la medida de lo posible.

- b) En los muros de defensa de la ciudad histórica: se establecerán espacios al pie que al menos permitan la continuidad de los itinerarios lineales junto a la lámina del agua, a lo largo de las márgenes. Su diseño debe integrarse en los paramentos y estructuras de defensa, en forma de malecones, etc. resolviendo los accesos desde las vías de ribera con un proyecto de intervención único de alta calidad arquitectónica y paisajística.

## 5. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

### 5.1. ACTUACIONES DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AGUA.

Acciones de ámbito municipal:

- Terminar la red de colectores urbanos.
- Tratamiento de fangos de la estación potabilizadora.
- Incremento de la vigilancia de vertidos a colector municipal.

Acciones de ámbito extramunicipal:

- Depuración de aguas residuales de municipios de aguas arriba de Zaragoza (Pamplona, Logroño, etc ... ).
- Depuración de aguas residuales de municipios que vierten al río Aragón, Huerva y Jalón.
- Vigilancia de los vertidos industriales a cauce público.
- Control de pesticidas y contaminantes en general.
- Actuaciones posteriores: Estudiar posibles medidas que favorezcan la autodepuración del Ebro.

### 5.2. ACTUACIONES EN TRAMOS NATURALES.

#### 5.2.1. ACTUACIONES EN RELACIÓN CON LA DINÁMICA DEL RÍO.

- Definición del Dominio Público Hidráulico, determinando cuales son los límites de las actuaciones, en defensa de los intereses públicos frente a la presión de la propiedad privada.
- Análisis de los riesgos. Estudio detallado de la necesidad de todas y cada una de las defensas. Posible eliminación en tramos de poca utilidad. Retranqueo de las motas.
- Correcciones del cauce en puntos concretos.
- Sustitución gradual de cultivos en áreas concretas.

#### 5.2.2. RECUPERACIÓN Y RESTAURACIÓN DE RIBERAS.

Aunque la riqueza biológica de los ecosistemas ribereños, su dinamismo y su capacidad de regeneración son factores que facilitan la restauración, existen otras cuestiones que deben resolverse y que no le corresponden a la Naturaleza:

**A. LIMPIEZA DE MÁRGENES.** Actuaciones en áreas de extracciones, vertidos, etc. Retirada de escombros o barreras.

#### **B. ÁREAS NATURALES.**

A efectos de medidas de actuación, estos espacios presentan entre si una enorme heterogeneidad, tanto en lo referente a su valor como a su grado de conservación y a sus posibles usos.

Una clasificación sencilla distribuiría en cuatro grandes grupos:

#### **Espacios singulares: galachos de Juslibol, La Alfranca, etc.**

El Galacho de Juslibol tiene la consideración de espacio reconocido, dotado de una Ordenanza de Protección y gestión, además de estar incluido entre los espacios afectados por el Decreto 85/1990 de medidas urgentes para la protección urbanística.

Se encuentra en redacción por encargo del Servicio de Medio Ambiente el "Plan Especial para la protección, conservación y mejora del Galacho de Juslibol y su entorno", proyecto que cuenta con dotación presupuestaria.

#### **Espacios en buen estado.**

Precisan protección para preservar sus valores ecológicos: Soto de Mejana Redonda, sotos de Picatiel.

#### **Espacios de interés que requieren corrección de impactos.**

Para la corrección de estos impactos de diversa procedencia, se plantea una zonificación de usos como alternativa: Mejana de Santa Catalina, soto de Arqué, soto de Benavén, soto de la Torre de Bergua o Ranillas, soto de Cantalobos, soto de Las Perlas, soto de Villarroya.

#### **Espacios degradados.**

Para los que se plantea un adecuado acondicionamiento- soto de Alfocea y soto de La Cartuja.

#### **Espacios generales (Huertas del Ebro):**

Se precisa la protección del entorno de regadío como espacio colaborador del equilibrio natural. Las medidas se contienen en el capítulo 11 de este Avance.

## C. ARTICULACIÓN DE LAS MÁRGENES.

- Conexión longitudinal del pasillo ribereño.
- Accesibilidad longitudinal y/o transversal obstaculizada por intereses privados que ven la restauración de las riberas como una amenaza (mayor tránsito de gente, pérdidas en cosechas, futuras investigaciones de la propiedad ...).
- Itinerarios lineales de conexión en ambos márgenes. Tráfico rodado restringido a conservación y policía del río. Acceso ordinario peatonal y bicicletas.
- Áreas o puntos de información (señalización). Donde se consideren convenientes, pequeñas áreas de esparcimiento, especialmente en puntos de acceso provistos de zonas de aparcamiento y estancia.

### 5.3. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE TRANSICIÓN.

Estas áreas enclavadas en el perímetro de la ciudad se encuentran entre la posibilidad de su recuperación y la afección urbanística, por ello los criterios de actuación sobre las mismas, aunque diferenciados a causa de la singularidad de cada sector, deben contemplar la conservación de los espacios naturales existentes y limitar decididamente los usos urbanísticos.

Al mismo tiempo debe aprovecharse la oportunidad que presentan los enclaves para configurar grandes espacios de esparcimiento, en forma de parques naturales.

## A. ÁREA DE RANILLAS.

Constituye un espacio que mantiene los usos propios del medio rural con la excepción del equipamiento deportivo del C.D. Ebro.

La principal acción urbanística prevista es la construcción de la llamada "Ronda del Rabal" (Tercer Cinturón), que conecta el ACTUR con las Delicias atravesando tangencialmente la Almozara.

- Conforme a las previsiones del Avance, el trazado habrá de adecuarse a la solución definitiva para el paso sobre los accesos ferroviarios, aproximando su rasante con la de La Almozara y resolviendo los accesos al puente nuevo de forma que no interrumpen el espacio libre de la ribera.
- Asimismo se ajustará la traza en cuanto a la afección al Meandro de Ranillas, al que divide en dos sectores de vocaciones dispares y en condiciones tales que el desagüe en condiciones de avenidas no introduzca fuertes alteraciones del medio.
- Las acciones sobre las riberas irán encaminadas a la recuperación y conservación de los sotos, restaurándose las bandas más degradadas para recrear el paisaje natural.
- Las acciones sobre las huertas se centrarán en la limitación de los usos urbanísticos bajo un principio de protección de los usos rurales y admitiendo únicamente usos recreativos que no afecten al medio como pueden ser los usos deportivos ya existentes u otros de nueva implantación.
- En principio no deben desarrollarse estructuras de comunicación salvo las necesarias para los accesos, que serán restringidas como en el ámbito natural a los espacios de ribera, y adecuadas al paisaje para el resto del área.
- El futuro urbanístico del enclave debe tender a la ampliación de los espacios públicos de las riberas hacia mayores superficies de parque natural, con vocación de gran área de esparcimiento de la Ciudad. Esta actuación debe comenzar por el sector triangular próximo al barrio de la Almozara, como receptor de la población de Delicias-Miralbueno hacia el Ebro, a través de las estructuras de la futura Ronda del Rabal.
- Además de las acciones generales previstas para saneamiento de márgenes, eliminación de vertidos sólidos, etc propias de los tramos exteriores, se plantean principalmente intervenciones de defensa de márgenes con tratamiento paisajístico y mejoras de accesibilidad en la aproximación al río, basada en dos focos, el CD Ebro y el galacho de Juslibol.
- Como actuaciones de defensa de márgenes frente a avenidas ordinarias se señalan el frente del CD Ebro y en el perímetro del Actur, mediante pequeñas motas tratadas paisajísticamente. Reforzar el encuentro de la autopista Ronda Norte con la Vía de ribera como posible punto débil frente a avenidas.
- Acondicionamiento como espacio libre de usos múltiples del área de transición entre la Ronda del Rabal y la Avenida de Francia.
- Protección estricta de usos no agrícolas del suelo y progresiva incorporación de áreas para uso público entre La Almozara y el CD Ebro.
- Conexiones Galacho de Juslibol-Alfocea. Mejoras en la mota de Juslibol, conectarla peatonalmente con el Galacho y su Centro de Acogida.

- Evitar tráficos de paso en las proximidad del río por el Camino de la Noguera, limitado al servicio del CD Ebro.

## B. ÁREA DEL GALLEGO.

El área la constituye el singular enclave que conforma la desembocadura del Gállego en el Ebro, que reúne buenas condiciones para la recuperación como parque fluvial.

La acción prioritaria es, por consiguiente, la recuperación integral de este espacio según criterios paisajísticos, hidráulicos y naturalistas.

Congruentemente con lo anterior se tomarán medidas para la protección del área, no admitiéndose otros usos que los recreativos afines y concordados con el espacio natural, además de los usos agrícolas tradicionales.

Los itinerarios lineales de los sotos del Ebro tendrán continuidad aguas arriba en el Gállego, que llegarían hasta el vedado de Peñafior, estableciéndose en las proximidades de la desembocadura puntos de actividades al aire libre relacionadas con la naturaleza.

## C. HUERTA DE LAS FUENTES-MONTEMOLÍN.

Este área quedará delimitada entre el río y la Ronda de la Hispanidad, y constituye un enclave de la orla sureste de la Ciudad con un uso actual de carácter rural.

Las principales acciones a desarrollar deben ser el control y limitación de usos urbanísticos y la minimización de los impactos de la construcción de la Ronda. No obstante, dado el emplazamiento angular del área, su menor afección al río y su directa tangencia con el tejido urbano consolidado, parece lógico que las posibilidades de los usos tolerados sean mayores que en las áreas anteriores.

## 5.4. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO URBANO.

### 5.4.1. Actuaciones de refuerzo de la actividad.

La distribución de nodos de actividad en la ciudad muestra un acusado desequilibrio entre las márgenes del Ebro, y dentro de la margen norte entre el este y el oeste.

En la margen sur, además de los ejes de Independencia-Plaza del Pilar y Cesar Augusto, hay polos de barrio y de distrito como Almozara, Las Fuentes y Delicias. En la ribera Norte emerge el eje del Actur y se advierten otros menores en potencia: Estación del Norte, eje del Sector 51, La Jota, etc.

Para la estructura de la ribera Norte se plantea:

- Elementos de centralidad administrativa y de oficinas en los terrenos públicos del Actur comprendidos entre los Puentes de Santiago y de la Almozara.
- Equipamiento singular en la Estación del Norte.
- Facilitar la aparición de actividad urbana (además de vivienda) en las Áreas de Renovación de la ribera Norte (San Lázaro-Puente de las Fuentes).
- Utilizar los nuevos edificios para crear una fachada propia e hitos visuales en la margen Norte y resaltar los espacios de cabecera de puente.

#### 5.4.2. Actuaciones de accesibilidad.

##### a. Accesibilidad rodada.

- Completar el itinerario rodado en torno a la ribera.
- Redistribución de tráfico rodado de paso en las dos vías de ribera, con reducción de secciones en el Paseo Echegaray y Caballero.
- Diseño de las vías de ribera para accesibilidad a las márgenes y los edificios, con prioridad sobre el tráfico de paso.
- Reordenación de líneas de transporte colectivo consecuente con la nueva ordenación.
- Prever un corredor de paso de un futuro tranvía - metro ligero que enlace ambas márgenes conectando con la Universidad y futuras áreas especializadas de la Autovía de Huesca.
- Reajuste del trazado y rasante de la Ronda del Rabal.
- Rediseño de la Avenida de Ranillas.
- Rediseño de la glorieta de acceso al Puente de Santiago.
- Diseño de intercambiadores con los autobuses agrupados en las cabeceras de puente (principalmente puentes de Santiago y la Almozara).

##### b. Accesibilidad peatonal y continuidad de itinerarios.

Es característica de Zaragoza la gran intensidad de movimientos peatonales especialmente en las relaciones con el centro de los distritos próximos; esa tendencia debe favorecerse y extenderse al tramo urbano del río facilitando y haciendo agradables los itinerarios.

- Itinerarios longitudinales en las riberas, de peatones y bicicletas en la cota a salvo de la avenida anular, a lo largo de los tramos y con continuidad en ambos sentidos con los itinerarios previstos en los ámbitos periurbanos y naturales. Este itinerario básico actuará como vertebrador de accesos, usos recreativos, equipamientos de ribera, áreas de paisaje, etc.
- Introducir retranqueos que permitan el paso público en la colindancia con la orilla en los centros deportivos privados. Ampliación del área de dominio público en las márgenes lindantes a los Clubes deportivos privados de la Almozara, mediante una reordenación urbana sencilla.
- Nuevos puentes peatonales que relacionen los itinerarios de las márgenes.

Pasarela de la Almozara, que uniría el barrio de la Almozara con el Actur a través de las áreas de equipamientos.

Pasarela sobre el Azud, que uniría los Barrios de Las Fuentes y Vadorrey.

- Nuevos ejes paralelos al río que mejoren la conexión de los nodos de actividad ya aludidos: un eje peatonal que sustituya el desaparecido Camino del Vado y enlace el nuevo Sector 51 con el barrio de La Jota-Sur; Facilitar o mejorar recorridos paralelos a la ribera como Parque del Tío Jorge-Balsas-Avenida de Cataluña-Camino del Vado o Almozara-María Agustín.
- Lo mismo con itinerarios transversales al río como Delicias-Almozara-Actur o Las Fuentes-Pasarela del Azud-La Jota.

- Actuaciones de conexión y continuidad de zonas verdes.
- Acciones de calado de barreras (dar permeabilidad visual y de paso a zonas que no la tienen). Calado del enlace ferroviario en Las Fuentes y La Jota, fachadas de San Pablo y Las Fuentes.
- Transporte acuático: Implantación de un transporte acuático de carácter lúdico, a lo largo del río, con terminales situadas en el nuevo azud, el puente de Piedra, el puente de Santiago, playa de la Almozara y meandro de Ranillas.

#### 5.4.3. Actuaciones sobre la imagen urbana.

El espacio del río se identifica inmediatamente por contraste con el resto, pero los límites de este espacio tienen muy distinto carácter.

El centro de la ciudad tiene una imagen rotunda formada por elementos muy definidos; el río como espacio de centralidad requiere una imagen rotunda. Algunos elementos ya existen, como los puentes y las catedrales, que contrastan con la falta de imagen en el resto.

En la ribera Norte el único elemento organizador es la vía de margen, incompleta, con elementos puntuales (Macanaz, Helios, algunos edificios) que sirven de referencia pero no crean una imagen, los bordes son difusos o inapreciables y hay grandes lagunas entre los barrios identificables.

Entre el Puente de la Almozara y el Puente de Hierro, en la orilla Sur hay una definición neta del espacio con bordes edificados muy marcados, El Paseo de Echegaray y Caballero con el muro de canalización y barrios claramente identificables; también hay puntos nodales evidentes y todos los hitos históricos -torres y siluetas, etc.- de la ciudad.

Los bordes se diluyen entre Tenerías y las Fuentes y en los tramos de La Almozara, en los que se sabe que hay barrios identificables pero que no se corresponden con una fachada o borde al río.

Como elementos de construcción de la imagen se plantean:

- Las vías de ribera con su arbolado y elementos de amueblamiento urbano como sendas que contribuyan a los límites visuales del espacio central del río.
- El paisaje de los parques de ribera
- En espacios plenamente urbanos, fachadas vegetales y de edificación y edificios singulares.
- Enfatizar la visibilidad recíproca de los elementos significativos como los puentes.
- Crear espacios abiertos que caractericen como nodos peatonales y de transporte público las cabeceras de los puentes en la ribera Norte.

#### 5.5. ACTUACIONES POR TRAMOS URBANOS.

##### a. Entre la Ronda del Rabal y el Puente de la Almozara.

Margen izquierda:

Tratamiento de la margen: En la zona donde el Actur se sitúa más cerca del río, invertir su relación, abriéndolo y comunicándolo con la vía de ribera por medio de calles peatonales y viales de conexión con las zonas de aparcamientos a la vez que ocupando con nuevos usos

administrativos, oficinas y viviendas las parcelas actualmente vacantes de equipamientos y zonas verdes.

Sobre el muro de contención existente se propone una zona lineal de bares y restaurantes, accesible desde la Avda. de Ranillas y en terraza sobre el río, que finalizará en la zona del meandro donde se plantea situar actividades de discoteca, casino, etc.

Al pie del muro, sobre los refuerzos precisos para que el agua no lo socave, disponer un andador a la cota de avenidas ordinarias.

Viarío: Reajuste del trazado de la Ronda del Rabal, reduciendo la afección al meandro y la extensión de la futura zona verde urbana en su interior. En el resto (exterior a la vía) mantener el carácter actual agrícola, facilitando itinerarios de acceso público.

Rediseño de la Avda. de Ranillas convirtiéndola en una vía de características más urbanas: semáforos, pasos de cebra, amueblamiento y arbolado lineal.

Usos: Se proponen usos lúdicos, como parque de atracciones temático, casino, macrodiscoteca, embarcadero, etc. Solamente en el terreno entre el nuevo puente, el Ebro y la Avda. de Ranillas, y frente a la Avda. de Ranillas al norte de la C/Pablo Picasso, elevando el terreno sobre el nivel inundable.

Margen derecha:

Tratamiento de la margen: Facilitar el paso público por toda la orilla, con retranqueo de los usos privados (clubs deportivos) para establecer un camino de policía, limpiar escombreras y tratar la orilla baja con matorral y como playa.

Potenciación del acceso peatonal del barrio a la orilla con la ejecución del paseo previsto en el Plan entre los clubs el Soto y Tiro de Pichón. Pasarela peatonal sobre el Ebro, desde éste punto hasta la calle de Clara Campoamor. Con la transformación de los suelos ferroviarios de la Avda. de Navarra, establecer un eje peatonal Delicias-Actur.

Usos: Desde la calle Sierra de Vicor, uso general como espacio libre y deportivo. Acondicionamiento de la Playa de Los Ángeles; Instalaciones de apoyo y complementarias de la playa fluvial -duchas, aseos, kioscos, etc creando una fachada que resuelva el cerramiento del campo de fútbol. Otros usos recreativos y embarcadero.

Viarío: Reajuste del trazado de la Ronda del Rabal en función de las condiciones del terreno, acequias de riego, altimetría, etc.

#### **b. Puente de la Almozara - Puente de Piedra.**

Margen izquierda:

Tratamiento de la ribera:

En la orilla Sur hay una definición neta del espacio con bordes edificados muy marcados, puntos nodales e hitos históricos de la ciudad.

En la ribera Norte se plantea una fachada vegetal, con bordes definidos con masas de arbolado y fondos de edificación como hitos en altura por detrás de la misma. En algunos puntos habrían de contrarrestar edificios de efecto desfavorable. Definir un plaza peatonal con "paredes vegetales" en la cabecera del Puente de Santiago.

Recuperar para uso público propiedades municipales junto a Helios; tratamiento más parecido a Macanaz pero más despejado, incluyendo "praderas" -especies cespitosas-. Posible estabilización de margen con madera.

Restablecimiento de un acceso de policía en la orilla.

Continuidad del espacio verde Parque del Tío Jorge-Arboleda de Macanaz.

Margen derecha:

Parque de San Pablo: Integrar en el proyecto de Parque el edificio de la estación de bombeo con los complementos necesarios, con destino al servicio de Montes, incluyendo atención al público, servicios de guardería y mantenimiento de las riberas, y usos culturales y formativos afines: Un aula para experiencias educativas, pequeño museo de las bombas, y elementos lúdicos.

Establecer relación con el contiguo Refectorio de Sto. Domingo, transformado en biblioteca y centro documental ambiental temático.

Facilitar la conexión con la ribera de la Fachada Norte del barrio de San Pablo.

Mejorar las conexiones de la ribera con el Parque de la Aljafería.

Muro del paseo de Echeagaray y Caballero: tratamiento análogo al de Ranillas, con un malecón al pie sin arbolado, a la cota de las avenidas ordinarias, conectado con escaleras a la calle.

Introducción de miradores al río en vuelo sobre el muro.

Traslado del Club Náutico, a un emplazamiento más acorde con la nueva ordenación general de las riberas; mantener la plataforma natural conectada con el malecón a pie de muro, facilitando su acceso, iluminación, etc.

Viarío:

Rediseño de la glorieta de acceso al Puente de Santiago.

Aparcamiento de autobuses de turismo, frente al cerramiento del club Helios, todo ello recubierto por una fachada vegetal.

Remodelación de Echeagaray y Caballero con ampliación de aceras. Estudio de soterramiento del tráfico de este Paseo, ampliando la plaza del Pilar hasta el Ebro como parte integrante de éste espacio urbano, evitando la discontinuidad que provoca el tráfico actual. El túnel podrá contar con luz natural en el lateral del río y acceder a los garajes de la plaza del Pilar y de los Juzgados, al mismo nivel. La obra habría de complementarse con un tratamiento de la fachada al río del templo con dignidad equivalente a la de la fachada a la plaza.

#### **c. Puente de Piedra - Puente de Hierro**

Tratamiento de la ribera:

Margen izquierda:

Una fachada edificada con un paseo de ribera, pero sin masa vegetal densa entre el Puente de Piedra y Vadorrey.

Plataforma peatonal enlazando la cabecera del Puente de Piedra, San Lázaro y la Estación del Norte.

Margen derecha:

Corresponde a la situación del puerto de la ciudad romana. Tratamiento con una plataforma de mayor anchura que el malecón propuesto para el resto del muro, a nivel aproximado del piso del primer arco, -aproximadamente el de las avenidas ordinarias- con diseño y materiales -incluido material arqueológico- que sugiera su función histórica como puerto.

Vía de ribera unidireccional en la margen izquierda y remodelación de Echegaray y Caballero en la derecha.

#### d. Resto del tramo urbano.

Tratamiento de la margen:

Margen derecha:

Los bordes urbanos son imprecisos entre Tenerías, el Huerva y Las Fuentes; se plantea como solución el tratamiento en continuidad del parque lineal y de la vía de Ribera.

Diseño de continuidad del espacio libre y de itinerarios con el corredor del Huerva. Evitar los obstáculos visuales que perturben la perspectiva del Pilar y del centro histórico.

Continuidad de la ribera y sus itinerarios hacia el soto de Cantalobos y la huerta de Las Fuentes.

Continuidad del itinerario Las Fuentes-Parque Bruil-San Agustín.

Permeabilidad de las fachadas entre la calle Monreal y el Huerva.

Margen izquierda:

Continuidad del tratamiento de fachadas nuevas con paseo arbolado de ribera y masas alternadas de parque (Parque de Oriente y Parque del Remolcador en Vadorrey). Parque lineal a lo largo del paseo de ribera, salvando el desnivel entre éste y el río con paseos paralelos a varias cotas: a nivel del agua estabilizada por el azud, a nivel de crecidas anuales y a nivel de vía de ribera. Unión peatonal con el parque de Oriente al otro lado de Marqués de la Cadena, recuperando el trazado aproximado del antiguo camino del vado.

Continuidad del paseo peatonal y bicicletas a lo largo de toda la ribera, con ramificaciones en la red de parques transversales, y hacia el Gállego y Avenida de Cataluña.

Parque a ambos extremos del Puente de La Unión. Ampliar la superficie del Parque de Oriente y el contacto con la ribera suprimiendo los ramales de acceso desde la vía de ribera al cinturón.

Construcción del azud con la pasarela incorporada al mismo y diseño de plazas de acceso en ambas orillas -aprovechando en el diseño el ensanchamiento del cauce- unidas con los parques lineales.

Viarío:

Construcción de la Vía de ribera entre el Puente de Piedra y la Ronda de la Hispanidad, con sentido único (el del río) y con posibilidad de acceso directo a las fincas de los márgenes. El diseño facilitará el paso peatonal entre la orilla y el interior, con semáforos, pasos de peatones, aceras anchas, arbolado.

#### 6. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DEL FRENTE URBANO EN LA RIBERA NORTE.

Entre el puente de la Almozara y el puente de Hierro el río recorre un tramo urbano consolidado, en el que caben operaciones de "acabar" zonas, aprovechar el espacio existente, mejoras de calidad, etc.

Desde el puente de Hierro hasta la Ronda de la Hispanidad el río se enfrenta a un amplio sector urbano en renovación, parte en proceso de ejecución y parte pendiente con suelos vacantes o zonas industriales llamadas a desaparecer.

#### Criterios generales.

- Se aplican los criterios generales de introducir centralidad, actividad accesibilidad en diversos modos, potenciar el transporte público y las comunicaciones peatonales entre el borde del río y el interior, itinerarios de bicicletas etc.
- Continuidad de la vía de ribera con distintas secciones desde la Ronda de la Hispanidad hasta la autopista y su conexión con las vías transversales.
- Espacios y edificios representativos como nodos de actividad e hitos visuales (plazas en las cabeceras de los puentes y edificación en altura).
- Diversidad de actividades, desde el equipamiento ciudadano a la vivienda, incluyendo administración pública, oficinas privadas, usos culturales y de ocio.
- Densidad de edificación, que supone densidad de población y de actividad. Representa una mayor viabilidad en la implantación de infraestructuras, servicios y equipamientos.
- Tratamiento unitario de la actuación, con respuestas singularizadas a cada una de las diferentes situaciones y tejidos urbanos existentes.

#### A. Entre el puente de la Almozara y el de Santiago.

Se pretende dotar las áreas del Actur contiguas a la ribera de una estructura interna propia relacionando entre sí las supermanzanas situadas a ambos lados del centro lineal o "salchicha" con medidas como:

Crear un espacio cívico (plaza), que unifique y simbolice la imagen del barrio.

Reducir la incidencia del tráfico rodado de las calles Gómez de Avellaneda y María Zambrano en éste tramo, (entre el 2º cinturón y la vía de ribera), incluso rediseñando las calles con reducción de los carriles de rodadura.

Potenciar la comunicación peatonal interna del barrio.

Crear una fachada a la vía de ribera, con bloques lineales perpendiculares a la misma. Teniendo en cuenta la anchura del espacio libre que hay frente a ésta fachada y la masa vegetal próxima al cauce, la altura de los edificios sería similar a los existentes, con elementos puntuales mucho mayores, de hasta 15 plantas, localizados a modo de hitos de referencia en sitios singulares, siendo su presencia desde el otro lado del río la de su parte superior sobresaliendo por encima de las copas de los árboles.

Equipamiento de nivel urbano en las inmediaciones del puente de la Almozara.

Proporción indicativa de usos, administrativo 25%, terciarios 25%, viviendas 50%.

#### Área 19 del Actur:

En éste área se trata de completar el tejido urbano del barrio colindante, sin cambio brusco de tipología, dando continuidad a las calles existentes, y rematando la trama con una vía rodada perimetral.

El diseño en planta de este remate serviría para conectar las zonas verdes del parque del Tío Jorge y de Macanaz, mediante un paseo ajardinado por el interior del barrio, además de la zona verde en el borde correspondiente a la Avda. de los Pirineos.

El uso debe ser predominantemente residencial.

La edificación quedará ordenada en manzana cerrada, con el patio de manzana como espacio libre de acceso peatonal.

#### Cabecera del Puente de Santiago:

Se propone rediseñar la intersección de la vía de ribera con la Avda. de los Pirineos, disminuyendo el espacio ocupado por la rotonda, y crear una plaza peatonal, como elemento urbano cualificador del tejido, y útil como centro de actividad.

Esta plaza tendría paredes vegetales en su frente con la arboleda de Macanaz, y un edificio de usos mayoritariamente terciarios en su lado oeste.

#### B. Entre el puente de Santiago y el de Piedra:

Cabecera del puente de Piedra y antiguo cuartel de San Lázaro:

Creación de una plataforma peatonal al nivel del puente, dando continuidad a la vía de ribera y a los movimientos del tráfico rodado desde la Avda. de Cataluña hacia la ribera y hacia la C/ Sobrarbe a nivel subterráneo.

La edificación existente en el barrio con frente a la ribera tiene una altura entre 10 y 15 plantas. La edificación que se proponga tendría su altura y volumetría acordes con la de los edificios existentes o previstos dispuestos en abanico apuntando hacia el puente de Piedra, aunque no se excluyen otras soluciones.

La edificación a lo largo de la ribera se orientará estableciendo separaciones transversales al río, con elementos que den continuidad a la plataforma peatonal siguiendo el cauce, conformando un frente urbano de alta densidad.

Los usos serían de equipamiento cívico, viviendas y terciario.

#### C. Entre el puente de Hierro y el de Las Fuentes.

La estructura urbana del área nueva que aparece debe ensamblar los tejidos existentes que se conservan, con la malla geométrica del trazado del Sector 51 y el remate de los bordes hacia el con el Segundo Cinturón y puente de La Unión.

Posible ubicación de embarcadero-puerto fluvial en espacio libre al final de la C/ Cosuenda.

Se plantea la prolongación hasta el río del paseo central del Sector 51 y de la malla ortogonal del mismo, ya que proporciona más calles y fachadas abiertas al Ebro y espacios para zonas verdes y plazas en los encuentros de la trama con éste. Se pretende favorecer la permeabilidad física y visual entre la ribera y el interior del barrio, creando una fachada calada.

La edificación mantendría la tipología de manzana semicerrada (con accesos públicos al interior), y una altura de 7 plantas similar a la existente. El uso sería mayoritariamente de vivienda, con servicios o elementos de ocio.

#### 7. PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES.

Las actuaciones deben partir de la coordinación entre distintas Administraciones teniendo en cuenta los respectivos cauces de competencia, y con vistas a co-financiar las actuaciones en las que existan competencias compartidas. En principio la gestión de riberas en tramos urbanos es competencia del Gobierno de Aragón, y en tramos no urbanos de la Confederación Hidrográfica del Ebro, siendo las competencias urbanísticas municipales.

La complejidad y diversidad de las actuaciones necesarias aconseja limitar el horizonte de actuaciones a una primera fase, tras la cual, y en función de los resultados obtenidos podrán emprenderse fases sucesivas.

#### ACTUACIONES EN LA PRIMERA FASE.

#### TRAMOS NATURALES Y DE TRANSICIÓN.

- Plan de actuaciones en el ámbito territorial para completar el sistema de depuración en municipios aguas arriba de Zaragoza. Su objeto es el contenido en el punto 5.1. en cuanto a depuración de aguas residuales, vigilancia de vertidos industriales y control de contaminantes.
- Plan de control de vertidos contaminantes a la red municipal de Zaragoza.

La terminación de la red de colectores urbanos y el tratamiento de fangos de la estación potabilizadora están comprendidos en programas ya iniciados.

Se precisa de un conjunto de estudios que constituyen una fase preliminar para completar el diagnóstico y programar las actuaciones consiguientes. Estos estudios preliminares comprenden:

- Completar en lo necesario el deslinde del dominio hidráulico del río en todo el término municipal.
- Estudio de zonas inundables con distintos períodos de retorno, extendido al todo el término municipal. El informe del CEDEX realiza este estudio para el tramo urbano.
- En una segunda fase, y en función del resultado se establecerían las actuaciones de defensa frente a avenidas en los tramos naturales, comprendiendo nuevas actuaciones, correcciones o cambios sobre las defensas existentes, actuaciones de restauración por extracciones y retiradas de vertidos o escombros en zonas de ribera.
- Situación catastral y registral de los sotos. La situación de titularidad es necesaria a efectos de habilitación de la Administración para intervenir en la conservación o protección activa.
- Estudios previos para la articulación de los espacios de ribera. Su objeto es integrar los espacios de ribera y las medidas de protección de la misma en la estructuración interna de la huerta y las medidas de protección que se plantean en los capítulos 2 y 11 del Avance.

Se trata de inventariar y valorar los elementos que estructuran y articulan las márgenes y sus respectivos potenciales: accesos, núcleos o grupos de edificaciones, espacios singulares, redes de riego, esquemas de flujos, etc, con sus características y titularidad. Asimismo comprendería una zonificación de la huerta según sus características y cultivos.

El trabajo puede ser una fase del que se ha propuesto para el conjunto de la huerta en el capítulo 11 del Avance, referido expresamente a las terrazas bajas más próximas al río.

- En una fase posterior se abordaría la planificación de accesos y recorridos de uso público, áreas de ocio y acogida de espacios protegidos, señalización, etc, y, en general los puntos de articulación de la red interna de las huertas con las redes urbanas de transporte y con las áreas urbanas en general. La figura puede corresponder con un Plan Especial de la huerta baja y las riberas exteriores.

#### TRAMOS DE TRANSICIÓN.

Como trabajos de la primera fase específicos de los tramos de transición se plantean:

- Plan Especial del galacho de Juslibol (en redacción) incluyendo el entorno próximo, y áreas de acogida.
- Plan Especial de protección del área de la desembocadura del Gállego comprendiendo usos privados, espacios libres y deportivos y áreas protegidas, y un tratamiento específico de la ribera comprendida entre la nueva traza propuesta para el Cuarto Cinturón y el río.

#### TRAMO URBANO.

- Azud del Ebro.

Estudio de los efectos de la levación de la lámina sobre los niveles freáticos.

Estudio de impacto ambiental del azud.

Anteproyecto específico del mismo.

Inicio de ensayos en modelo reducido del comportamiento de la ribera y el azud.

- Anteproyecto general de los espacios públicos de la ribera comprendiendo:

Tratamiento de los distintos niveles de ribera: itinerarios longitudinales y tratamiento de plantación y paisajístico.

Ordenación de los espacios libres, plantación y tratamiento paisajístico, localización de áreas de edificación, accesos a la lámina de agua, etc.

Diseño o remodelación de vías de margen y corredores de circulación, su inserción en las vías arteriales, localización de intercambios de transporte, diseño de espacios públicos de articulación con las riberas y de los nodos de la malla, servicios de infraestructura, etc.

Anteproyecto específico de la plataforma de encuentro de la ribera con el puente de Piedra y el área dotacional de la estación del Norte.

El anteproyecto tendrá en tramos concretos características detalladas que permitan elevarlo a proyecto definitivo.

- Ordenación de áreas edificables: Planes especiales de reforma interior coordinados entre sí y con el anteproyecto anterior, relativos a los siguientes tramos:

Área de San Lázaro y frente de ribera hasta el puente del Pilar.

Tramo entre el puente del Pilar y la calle Cosuenda.

Tramo entre la calle Cosuenda y la Ronda de la Hispanidad, incluyendo el polígono industrial Vado y el parque de Oriente.

- Modificación de Plan General de las zonas de ribera del Actur incluyendo las porciones necesarias de las áreas 11, 15, 16, 17, 18 y 19, y de la ordenación de riberas del Plan vigente. La modificación se haría concertadamente con el Gobierno de Aragón, y su objeto principal son los suelos de dominio y uso público y las parcelas de uso lucrativo y dotacional de propiedad de la Administración.

#### Coordinación institucional.

Conforme a la legislación vigente, son varias las Instituciones que tienen competencias sobre el río: Confederación Hidrográfica del Ebro, Diputación General de Aragón y, en menor medida, el Ayuntamiento de Zaragoza.

Es necesario establecer un marco de Coordinación Permanente que pueda posibilitar y desarrollar las acciones previstas en el Plan Director.

## 6. EL CENTRO HISTÓRICO.

### 1. La heterogeneidad del Centro Histórico.

Lo que denominamos Centro Histórico coincide con el recinto de la Ciudad de los Sitios; hasta primeros de siglo en estos límites se contenía toda la Ciudad, en la que convivían distintas capas sociales y todos los medios urbanos de producción e intercambio: artesanado, comercio, negocios y la administración, las sedes de las instituciones, gobierno, etc.

Desde fines del siglo pasado la ciudad empieza a cambiar. Se abren nuevas calles con nuevos edificios y vecindario de distinta clase social (calle Alfonso, San Gil). Se urbanizan zonas vacías (Paseo de la Independencia, Santa Engracia); dentro del primitivo recinto de los Sitios comienzan a aparecer grandes diferencias del tejido físico y social.

Posteriormente tiene lugar profundas reformas en las que desaparecen físicamente grandes áreas de tejido; la calle Conde de Aranda y, entre los 40 y los 70 la plaza de las Catedrales, San Vicente de Paúl, el Boterón, San Ildefonso, César Augusto, etc., todos ellos dentro de lo que hoy llamamos Centro Histórico.

En consecuencia, en el Casco se encuentran sectores muy diferentes, unos como resultado de intervenciones radicales sobre el tejido, otros faltos casi totalmente de intervención, con condiciones muy distintas de evolución, estado físico y nivel social; y el entramado (trazado de calles, parcelario y edificación) anterior al siglo actual queda en minoría frente a la superficie total tras las operaciones de apertura de calles y de renovación de edificios.

### 2. Caracterización y procesos urbanos en curso.

Se trata a continuación de caracterizar los procesos que tienen lugar en esta parte de la ciudad y sus relaciones con el conjunto de la misma.

En el Plan General actualmente vigente la situación del Centro Histórico en 1984 se caracterizaba por los rasgos siguientes:

- Existencia de áreas degradadas.
- Concentración de puestos de trabajo.
- Marcada especialización terciaria (oficinas, comercio, hostelería, etc).
- Pérdida de población en unas zonas y edificación excesivamente densa en otras.
- Pérdida de valores urbanísticos arquitectónicos y ambientales.
- Intenso tráfico de paso y atraído como centro geométrico de la estructura urbana; e imposibilidad de resolver el acceso en vehículo privado.

Consecuentemente los principios de actuación contenidos en el **vigente Plan de 1986** se sintetizan en:

- Actuaciones diferenciadas según los problemas de cada área.
- Mantener el significado representativo y cultural dentro de la ciudad.
- Evitar la congestión.
- Detener la degradación y revitalizar las zonas más antiguas y afectadas.

- Frenar la terciarización.
- Aprovechar las ventajas de situación para conseguir actividad en las diversas horas, y reinsertar la vida residencial cotidiana, controlando los demás usos.

La situación actual y los procesos en curso pueden describirse, en síntesis como sigue:

#### a) Significado representativo y cultural dentro de la ciudad.

En este aspecto la posición del Centro se ha consolidado; a ello han contribuido actuaciones como:

- Tratamiento emblemático de espacios y elementos públicos.
- Mejoras de urbanización y amueblamiento.
- Peatonalización de calles.
- Recuperación de edificios monumentales para uso institucional o infraestructura cultural.
- Utilización como escenario de actos y fiestas populares.

Este papel representativo y cultural resulta difícil de separar del desempeñado por el conglomerado que forman las infraestructuras culturales y la utilización del espacio por festejos populares con los recursos de turismo urbano -aun poco explotados- y de ocio.

La tendencia actual es de importancia creciente de este rol representativo y cultural, unido a los citados de ocio y turismo; a ello contribuye la falta de espacios suficientemente significativos y con calidad urbana en la mayor parte de la periferia; la valoración creciente del ocio cultural y el turismo urbano y la mejora de los espacios públicos en cantidad y calidad, que previsiblemente proseguirá si se llevan a cabo las políticas de accesibilidad propuestas (apartado siguiente).

También debe contribuir el papel del área del Portillo como nuevo espacio representativo y de centralidad contiguo al núcleo histórico.

Como aspectos negativos de esta tendencia cabe señalar:

- La concentración de bares ruidosos en las "zonas saturadas" con efectos negativos en la residencia.
- El aumento de las funciones de ocio cultural, turístico, etc., en un escenario tradicional/histórico/representativo, junto con el retroceso de la residencia tiende a convertir el centro en un "parque temático", "lugar de consumo y consumo de lugar" (H. Lefèvre, 1968).

#### b) La accesibilidad y el tráfico.

Desde la entrada en vigor del actual Plan General, en la ciudad se ha experimentado un crecimiento de la movilidad -más desplazamientos por habitante y día- y sobre todo un desarrollo significativo del uso del transporte público.

También se ha producido una visible redistribución de la circulación en el casco urbano motivada por:

- La apertura de viales de conexión entre sectores urbanos (Violante de Hungría, Duquesa de Villahermosa, Vía Universitat, prolongación de San José, etc).

- Las limitaciones de acceso al Centro Histórico, como las existentes en los puentes de Santiago y de Piedra, Coso, César Augusto, Don Jaime I y las derivadas de peatonalizaciones.
- La apertura de los puentes de la Almozara y las Fuentes que aumentan las posibilidades de desplazarse en circunvalación sin pasar por el centro.

Como consecuencia se acusa una reducción en torno al 30% de la circulación en el Centro Histórico, principalmente por la limitación de acceso Sur-Norte, a cuyo efecto se suma el de los parquímetros que han reducido la masificación del estacionamiento en la calle.

Esta experiencia muestra que es posible avanzar en la recuperación en el área central de un espacio más habitable y menos invadido por vehículos.

Si se progresa en la política de facilitar el acceso al centro en transporte público, reducir el tráfico de paso y completar infraestructuras como la Ronda de la Hispanidad o la Ronda del Rabal, se amplía la posibilidad de recuperar espacio peatonal y de facilitar actividades comerciales una vez controlada la accesibilidad.

### c) La terciarización.

Las actividades del sector terciario o de servicios hacen que el Centro Histórico tenga un papel destacado en la localización de puestos de trabajo dentro de la Ciudad. Una vez más hay una diferencia visible entre los lados del Paseo de la Independencia y el resto; los primeros participan, con el Distrito Centro, de la mayor concentración de puestos de trabajo y número de centros en porcentaje sobre el total de la ciudad, con un tamaño medio entre 8 y 10 puestos de trabajo por cada centro.

El resto del Casco tiene un porcentaje de participación mucho más bajo en el total de la Ciudad y los centros de trabajo son más pequeños, con una media entre 4 y 6 personas.

En ambos casos, zona centro y resto, se dan las proporciones más altas entre puestos de trabajo y residentes; las cifras oscilan entre 600 y 800 puestos por mil habitantes, con aproximadamente el doble que el Ensanche y el cuádruple que Delicias. En suma predominan los puestos de trabajo sobre la residencia.

Dentro del sector terciario las situaciones y tendencias son distintas según los subsectores de actividad.

### Comercio.

Los cambios en el sector del comercio pueden caracterizarse por el retroceso del comercio cotidiano (un ejemplo es la alimentación por condicionamientos de superficie rentable de locales), asociado a la pérdida de población; y la competencia de grandes superficies y centros comerciales relativamente próximos.

El comercio en plantas bajas o primeras no se identifica como factor de expulsión de la residencia; puede dar atractivo a las calles y es compatible con una accesibilidad limitada en vehículos privados.

La tendencia actual es poco favorable, a pesar de la singularidad del centro por la falta de integración entre los subsectores comerciales del centro (Casco Urbano, Independencia, César Augusto, etc) y la competencia de las grandes superficies, junto con el crecimiento de las funciones comerciales en la periferia urbana.

### Oficinas.

Las oficinas de la Administración pública, las sedes representativas de empresas, instituciones financieras, etc, son coherentes con la función representativa del Centro.

En el sector de las oficinas de servicios a la producción, despachos profesionales, etc., hay una forma de implantación prevista en el vigente Plan que se ha desarrollado poco: la posibilidad de "terciarizar" íntegramente edificios de interés arquitectónico para facilitar su recuperación. Casos posibles serían el Pasaje de los Giles o el Casino Mercantil.

Se detecta un condicionante económico en las calles muy céntricas (Coso o Paseo de la Independencia) cuya "exclusividad" hace que los precios sean independientes del tipo de uso, y muy altos, por lo que las viviendas tienen difícil acomodo en el mercado.

Los datos apuntan a que las necesidades de oficinas administrativas y despachos profesionales, en general de pequeña dimensión se solucionan con facilidad en viviendas adaptadas a este uso, de las que hay oferta.

La tendencia de este sector dependerá de la evolución de los sectores de producción industriales en los que se genera la demanda. Si su desarrollo es favorable y actúan las políticas propuestas de creación de áreas periféricas de servicio y de otras centralidades (en la ribera norte o alrededores del Portillo) con edificios expresamente equipados se reducirá el terciario de oficinas en el Centro; no así el de las sedes representativas.

En sectores como Plaza de los Sitios y Ensanche de Santa Engracia, que sufren pérdidas de población fuertes y disponen de viviendas de buen tamaño y calidad, puede ser mayor la amenaza de terciarización con efectos negativos sobre la residencia, por lo que sería preferible orientar la rehabilitación hacia la subdivisión en viviendas más pequeñas.

### Hostelería.

En las Normas del actual Plan los hoteles se consideran residencia y no sector terciario; por tanto se hace referencia a establecimientos de restauración y bares, en los que se aprecia una doble situación: unos resultan beneficiosos para reforzar la utilización ciudadana del Casco como lugar de ocio y encuentro, y el sector turístico, mientras que las "zonas saturadas" tienen efectos negativos sobre la permanencia de la población y la calidad del entorno.

### d) La residencia.

El papel residencial del Centro Histórico continúa decreciendo, la única excepción es el sector del Paseo correspondiente a San Ildefonso y César Augusto por la abundante presencia de tejidos íntegramente renovados.

La población del Centro tiene un perfil caracterizado por:

- Edad media alta, con medias de más de 40 a 45 años. Solamente el barrio de San Pablo tiene un índice algo mayor de juventud.
- Grandes diferencias sociales según las áreas: alto porcentaje de titulados a los lados del Paseo y bolsas de pobreza localizadas en San Pablo, San Agustín, etc, en correspondencia con otros indicadores económicos (motorización, características de la vivienda, etc).

La pérdida de población es más destacada considerando que en sectores como San Pablo y el Casco Romano, la construcción de nueva planta en los años 88 a 92 es superior a la media de la Ciudad.

Estos datos reflejan, incluso dentro de un mismo barrio o sector procesos divergentes de nueva construcción y bolsas de deterioro a muy poca distancia unas de otras.

La tendencia del uso residencial dependerá en gran parte del progreso de las políticas de rehabilitación urbanística -no solo de los edificios- y de la evolución de las áreas de deterioro.

#### e) Las áreas de deterioro.

Su formación responde a un proceso complejo, no exclusivo de Zaragoza con múltiples causas, en el que cabe destacar dos grupos de ellas.

- Consecuencias de la antigüedad de algunas partes del tejido. Desde que se inician las transformaciones urbanísticas del Casco coexisten zonas de renovación total con otras prácticamente inalteradas, que han ido quedando fuera de las sucesivas operaciones de transformación urbana, y mantienen una estructura parcelaria muy fragmentada, y calles estrechas poco accesibles al automóvil.

El perfil de las viviendas corresponde a edificios envejecidos, deficientemente conservados como consecuencia de la Ley de Arrendamientos, de complejas situaciones de titularidad por transmisiones sucesivas, etc., habitados tradicionalmente por una población de pocos recursos.

- La situación demográfica de Zaragoza y los procesos de "movilidad social" con cambios de vivienda. La población está prácticamente estabilizada y los datos de encuesta identifican la demanda de viviendas principalmente con una demanda de familias que desean cambiar a una vivienda de mejor calidad, tamaño o situación; las viviendas desocupadas vuelven principalmente al mercado y el ciclo se repite, pero las viviendas en peores condiciones se ven abocadas a un mercado marginal, alquiladas a grupos sociales que no tienen alternativa, o son cerradas u ocupadas de hecho.

A todo ello se suma el fenómeno general de concentración en la capital de la pobreza regional.

En las áreas degradadas se encuentran, junto a edificios y vecinos de las características citadas, los solares resultantes del agotamiento y demolición de otros; pero a diferencia del resto de la ciudad en estos solares no se construye porque las condiciones del entorno disuaden a los compradores; a medida que los edificios agotan su vida los solares y la despoblación crecen y realimentan el declive del comercio y la vida del barrio.

La tendencia de evolución de estas áreas, si el proceso sigue su propia dinámica es la siguiente:

- Los suelos de las áreas deterioradas están en situación céntrica y tienen un valor potencial de mercado que no puede realizarse mientras estén ocupados por la edificación antigua y se mantengan las condiciones del entorno. La forma de realizar este valor potencial, es que la degradación crezca hasta un "punto sin retorno", por ruina de los edificios o porque la presión social reclame intervenciones tajantes.
- Como resultado cabe prever: la población sin recursos es realojada o se dispersa con efectos impredecibles, en todo caso con un significado coste público, y los solares quedan disponibles para entrar en un mercado inmobiliario "normal", una vez desaparecida físicamente la trama histórica que ahora supone un condicionante. Prestar atención a esta situación responde no solo a criterios de política social, sino de racionalidad urbanística y administrativa.

#### f) El patrimonio cultural, arquitectónico y urbanístico.

Desde la entrada en vigor del actual Plan General se ha avanzado en la recuperación de edificios significados, declarados bienes de interés cultural o catalogados como interés arquitectónico, y que se dedican a instituciones civiles o usos religiosos. Cabe citar como edificios civiles la Aljafería, Armijo, Argensola, Argillo, Azara, Camón Aznar, Fortea, Morlanes, Montemuzo, Palacio Arzobispal, Sástago, y varios templos. También existen una nómina de edificios señeros por recuperar: Fuenclara, Teatro Romano, Santa Isabel, Mantería, Maestranza, Museo de Tapices, San Agustín, Pasaje de los Giles, Casino Mercantil, etc. La iniciativa privada hasta ahora ha tenido un papel reducido.

La conservación del tejido tradicional sufre una tendencia desfavorable, porque buena parte de ese legado soporta los "embalsamientos de pobreza", que están sujetos a las tendencias ya descritas.

La rehabilitación urbanística ha tenido una evolución favorable en el aspecto sectorial de la renovación de infraestructuras y pavimentación, asociada a los cambios de accesibilidad.

En rehabilitación de edificios, el mercado solo parece capaz de recuperar un número de ellos con buenas características de situación y volumetría, y apenas para recuperar la vivienda tradicional de vecindad.

La rehabilitación incentivada mediante ayudas públicas ha tenido experiencias alentadoras pero ha sufrido falta de fondos y de continuidad.

#### 3. Objetivos.

El **actual Plan General de 1986** recoge expresamente como objetivos los aprobados por la Corporación en 10 de marzo de 1983, que en síntesis son los siguientes.

Aspectos generales:

- Favorecer la rehabilitación del patrimonio inmobiliario para uso de residencia o equipamiento colectivo.
- Proteger dicho patrimonio en cuanto a su interés cultural y ambiental, puntualmente o en conjunto.

Sector terciario:

- Mantener los usos institucionales.
- Frenar la implantación de usos terciarios (edificios completos de comercio u oficinas) que acentúen la centralidad.

Vivienda:

- Instrumentar políticas de rehabilitación de vivienda. Reducir los volúmenes excesivos.
- Incentivar la reimplantación de población fija en las áreas desvitalizadas.
- Reequipar y mejorar la habitabilidad de las zonas degradadas.

Accesibilidad:

- Disuadir el uso del vehículo privado por los no residentes y favorecer el acceso en transporte público.

- Evitar actuaciones como aperturas de nuevas vías de acceso, ciertos aparcamientos de rotación, etc., que refuerzan el uso no residencial.
- Recuperar espacios, plazas y calles para el peatón.

No hay razones para cambiar en lo sustancial estos objetivos. No obstante, es preciso adecuar las líneas de acción a la situación actual, a las tendencias observadas y a la experiencia adquirida. A este respecto se suscitan las conclusiones siguientes:

- a) La política de accesibilidad al Centro ya expuesta es una pieza clave en el cumplimiento de estos objetivos a fin de:
  - Facilitar la utilización del Centro y su oferta de espacios y amenidades a todos los ciudadanos y visitantes.
  - Recuperar espacio para el peatón que haga posible el disfrute de dicha oferta.
  - Posibilitar el acceso de residentes y comerciantes, etc., en vehículo a cada uno de los puntos de residencia o negocio.
  - Permitir, una vez conseguido el equilibrio entre la capacidad del Centro y la entrada de vehículos, un desarrollo del comercio en áreas peatonales sin que aumente por ello la congestión.
- b) El tratamiento de las actividades del sector terciario debe ser selectivo según los sectores de actividad y áreas de localización, incluyendo medidas de impulso en unos casos (cierto comercio, terciario, cultural, parte del ocio cultural, etc.) y de contención en otros (zonas saturadas).
- c) La rehabilitación de viviendas como medio de recuperar el papel residencial necesita incentivos e instrumentos específicos de gestión. La "rehabilitación forzosa" para la recuperación de edificios con valor patrimonial, arquitectónico o ambiental solo encuentra su sentido en el marco de una rehabilitación completa del tejido social, económica y urbanística. A estos efectos, junto con la redacción del Plan General, se ha aprobado un Plan Integral de actuaciones en el Centro Histórico.

#### LÍNEAS DE ACTUACIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO.

El Plan Integral es un Plan-Programa que incluye medidas en distintos sectores, urbanísticas y sociales. El Avance establece el marco urbanístico propio del Plan General en el que se inserta el Plan Integral, que se ha anticipado en su formulación y aprobación.

El Avance asume los criterios generales respecto a las funciones residenciales, terciarias y culturales del Centro que a continuación se exponen.

El Plan debe garantizar asimismo la coherencia de las propuestas del Plan Integral con las del resto de la Ciudad. A estos efectos el Avance recoge:

- Las actuaciones estratégicas que conectan el Centro Histórico con el resto de la Ciudad a través de nuevas áreas de centralidad: la ribera urbana del Ebro y la actuación en El Portillo.
- Los principios relativos a la organización del transporte: prioridad o especialización en el uso del espacio vial, acceso en el transporte colectivo, restricción de tráficos de paso, peatonalización blanda.
- La dinamización comercial del Centro impulsando su función como centro comercial abierto, recogiendo las sugerencias presentadas por la Cámara y los profesionales del sector en

cuanto a ampliar el enfoque de la dinamización al conjunto de la estructura comercial de la Ciudad -ya expuesto al tratar de la transformación de la Ciudad-.

- El impulso al papel del Centro en la Ciudad y su dinamización a través de equipamientos de escala urbana, especialmente de carácter cultural.

El Plan General incorporará las actuaciones urbanísticas de reforma interior, áreas de rehabilitación integrada y otros instrumentos del Plan Integral. Los planes de rehabilitación, en combinación con operaciones o con planes de acción social, los planes de inversión en servicios, etc., son planes sectoriales cuya programación debe quedar abierta a nuevas actuaciones con independencia del Plan General.

Se proponen las siguientes líneas, cuyo desarrollo en detalle en el Centro corresponde al Plan Integral:

#### a) Accesibilidad general.

1. Ejecución de las vías arteriales que inciden en el tráfico de paso por el Casco, especialmente la Ronda de la Hispanidad y la Vía de margen Norte del Ebro.

2. Inmediatamente que se detecte el efecto de las nuevas vías y descienda la demanda de espacio de circulación en el Centro, aplicar medidas de ampliación de aceras, espacio peatonal y reducción de calzadas (Paseo de la Independencia, de Pamplona, Plaza Aragón, etc).

3. Establecer una jerarquía de calles -ya iniciada en el actual Plan- que permita, actuando cada calle en su nivel:

- La circulación propia del Casco por el interior del mismo.
- La circulación dentro de cada sub-distrito del Casco.
- La accesibilidad a viviendas, negocios, tiendas como uso exclusivo.
- La circulación peatonal compartida según el horario con otras funciones. (las calles reflejadas en el esquema adjunto se refieren a este tipo de peatonalización compatible o "blanda").

4. Completar la red de estacionamientos de disuasión de acceso al Centro -teniendo en cuenta las condiciones de viabilidad económica- y su complementariedad con el estacionamiento en la vía pública, con una adecuada política de tarifas.

#### b) Actividades del sector terciario.

5. Establecer medidas intersectoriales y urbanísticas (peatonalización, carga/descarga, señalización, normativa, etc) para impulsar el funcionamiento conjunto de los subsectores comerciales del área central como "centro comercial abierto" de acceso peatonal, con actividad principalmente en plantas bajas; y restringir la localización de edificios comerciales completos del tipo "almacenes por departamentos". Esta dinamización puede emprenderse mediante un plan sectorial, a cuyo fin existe ya un Convenio de colaboración con la Cámara de Comercio propuesto a la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento en marzo del presente año.

Todo ello sin perjuicio de otras medidas no estrictamente urbanísticas de agilización o simplificación administrativa, incentivos, etc sobre el comercio en ciertas zonas.

6. El Avance propone para el Plan una normativa de usos que controle el terciario de oficinas, orientándolo a zonas o ejes muy representativos en las que no supone deterioro o competencia con la función residencial, y como soporte para edificios de interés arquitectónico.

Elo lleva a ampliar la compatibilidad para el uso de oficinas en la "zona representativa" central correspondiente al Paseo y tramos contiguos del Coso y a regular con precisión los límites de las oficinas y despachos profesionales (extensible a otros puntos de la ciudad).

En la rehabilitación de edificios existentes y en la construcción de edificios de nueva planta con destino a usos autorizados de terciario y de oficinas, las condiciones arquitectónicas, constructivas y funcionales deberán ser plenamente compatibles con una eventual recuperación de los edificios para el uso de vivienda.

7. Actuar selectivamente sobre la oferta de bares y otros lugares de ocio nocturno, regulando las zonas saturadas que suponen molestias para la residencia.

### **c) Rehabilitación del tejido urbano y el patrimonio cultural.**

#### **1. Rehabilitación urbanística: vivienda, urbanización e infraestructuras.**

8. Renovación de infraestructuras mediante operaciones referidas a ámbitos concretos coordinadas con actuaciones de suelo y edificación.

9. Reducción o retirada de tendidos aéreos y otros elementos superpuestos. Alumbrado y pintura de fachadas.

10. Mejoras de accesibilidad al tejido. La conservación de la parte subsistente de la trama histórica más antigua requiere dotarla de un mínimo de permeabilidad al automóvil (giros en esquina, estrechamientos, etc).

A este fin se plantean rectificaciones puntuales de línea para abrir espacios de circulación y peatonales que actúen como ejes en los barrios más problemáticos. En San Pablo, las calles de San Blas, y las de Miguel de Ara y Sacramento; en San Agustín entre dicha calle y la de Alonso V.

11. Planeamiento y ejecución de iniciativa pública en los vacíos actuales: calles Boggiero y Miguel de Ara (Oasis), Plaza del Ecce Homo, San Agustín (acogido al Programa URBAN y a fondos FEDER).

12. Ejecución de equipamientos sociales para las necesidades a corto plazo.

13. Formación de un Patrimonio Municipal del Suelo específico en las zonas a rehabilitar para facilitar la acción urbanística y dificultar la "acumulación" de solares entre pocos titulares.

14. Apertura de mercados de vivienda nueva en zonas deprimidas. En la medida en que se frene el deterioro, la edificación en los solares existentes no es posible en las condiciones ordinarias del mercado. Los primeros pasos para la normalización de éste requieren la actuación con un promotor específico, público (S.M.V. u otros) o mixto, cesión de suelo en condiciones especiales a cooperativas u otros incentivos a la promoción.

#### **2. Rehabilitación de edificios.**

15. Revisar el CATÁLOGO de edificios protegidos a fin de establecer:

- Qué edificios o elementos deben conservarse, puesto en relación su interés patrimonial con los medios públicos o privados que su conservación demande.
- Las condiciones de actuación, lo más precisas posible en dichos edificios.

Se plantea el Catálogo, no como una norma limitativa o de protección, sino como un instrumento de selección y actuación que, además de la valoración histórica y patrimonial valore las posibilidades económicas, físicas y constructivas de la rehabilitación en cada caso.

16. Incentivar la rehabilitación privada mediante dotación de fondos y aplicación de las Ordenanzas de ayudas a la rehabilitación.

17. En concordancia con la catalogación, establecer mecanismos de ayuda para edificios catalogados sujetos a rehabilitación forzosa que no tengan total viabilidad por sí mismos.

18. Establecer un programa de rehabilitación pública con realojo en edificios ocupados en las áreas deterioradas, a través de operaciones integradas en ámbitos concretos, que combinen actuaciones multisectoriales, sociales y urbanísticas. Dichas operaciones se establecerán a través del Plan Integral.

19. Recuperación con fondos públicos de los bienes de interés cultural cuando no se alcancen acuerdos con sus titulares en caso de propiedad privada.

#### **3. Recuperación de edificios históricos y dinamización cultural.**

La recuperación de edificios históricos, y la rehabilitación o nueva construcción de otros para fines culturales y administrativos en el último lustro suponen una larga nómina; los proyectos en curso o apuntados (refectorio de Santo Domingo, museo del Fuego, polideportivo en Agustina de Aragón, nueva Audiencia, Maristas, museo del Rosario, Teatro Romano, San Agustín, museo de Tapices...) suponen la continuidad de la línea iniciada. No obstante, aún quedan contenedores y espacios vacantes, y hay una evolución constante en la utilización de los edificios que supondrá a plazo más o menos corto nuevas oportunidades para las funciones de escala urbana del Centro.

Se propone coordinar con el Plan General una planificación a corto, medio y largo plazo para una red de equipamientos de carácter administrativo y cultural que abarque el Centro Histórico y la ribera urbana del Ebro que ponga en valor los puntos nodales de actividad y valore las distintas oportunidades de suelos y edificios que puedan presentarse, aunque manteniendo suficiente flexibilidad para asignar usos y funciones que no pueden establecerse de antemano.

#### **4. Instrumentos específicos de gestión.**

Se plantea la necesidad de utilizar instrumentos específicos de gestión pública o mixta, encomendada a órganos también específicos, y de fomentar la iniciativa privada para ampliar su campo de actuación en condiciones económicamente viables.

## 7. ÁREAS DE REESTRUCTURACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LA PERIFERIA.

### PLAN DIRECTOR DEL CANAL.

#### Antecedentes.

La Corporación municipal acordó, en 1994, a instancia de organizaciones vecinales y ecologistas, la redacción de un Plan Especial del tramo urbano del Canal comprendido entre la carretera de Madrid y la Almenara de San Antonio. Este Plan complementaría, dentro del recorrido urbano, los proyectos de la DGA para el conjunto del Canal en Aragón -con base en un Concurso convocado a tal efecto-, teniendo asimismo en cuenta los planes de la CHE en cuanto a su condición de infraestructura hidráulica.

El Avance recoge las conclusiones y propuestas elaboradas por la Oficina del Plan para el citado Plan Especial; de una parte de este trabajo se dió cuenta a la Comisión de Seguimiento creada al efecto.

Se redactará un Plan Director de Actuaciones para el tramo urbano del Canal Imperial, paralelamente al proceso de redacción del Plan General, coordinadamente con éste y con la Directriz Parcial de Ordenación Territorial del Canal en redacción por el Gobierno de Aragón.

#### Bases para la redacción del Plan Director del tramo urbano del Canal Imperial.

Para la actuación sobre el Canal Imperial se plantean objetivos y metodología similares a los del Ebro, adecuados a su distinta escala.

El concepto de Plan Director hace referencia a su condición de plan multisectorial que supone el consenso de varias administraciones cuyas competencias e inversiones no quedan vinculadas aunque se apruebe un plan urbanístico municipal. Ello no obsta para que los aspectos urbanísticos se recojan como Plan Especial urbanístico.

#### a) Objetivos.

- Recuperar el recorrido del Canal y su entorno como un elemento de la naturaleza en la Ciudad, compatible con sus funciones hidráulicas.
- Sacar partido de sus valores paisajísticos y ambientales -a diferencia de los demás ríos, un agua "domesticada" que permite el contacto inmediato con paseos y edificios- para crear a su paso por los barrios un entorno urbano de calidad.
- Hacer del Canal un eje vertebrador y organizador en torno a si de espacios verdes y equipamientos capaces de atraer personas de los barrios contiguos y ser compartidos por ellas.

El Canal pasaría a ser un elemento que aporta organización y calidad a la periferia de la ciudad, en suma un elemento periférico de centralidad.

#### b) Criterios de actuación.

- Con carácter previo las actuaciones deben partir de conocer con aproximación suficiente las condiciones de diseño derivadas de la función hidráulica del Canal, de riego y abastecimiento. Concretamente el actual cauce de tierra plantea problemas de rendimiento, mantenimiento y estabilidad de márgenes.

- Los aspectos a definir precisan la colaboración y actuación concertada con los órganos rectores del Canal, y consisten esencialmente en:

Previsiones de caudal necesario aguas abajo de Zaragoza.

Diseño del cauce y soluciones para su revestimiento.

Estimación de las consecuencias previsibles de todo ello respecto de la situación actual por cambio de dimensiones, efectos en el arbolado de margen, etc.; la valoración de este arbolado y su conservación por zonas consecuente con el resultado, debería considerarse como condicionante del diseño.

- Definición para el conjunto del recorrido de "elementos lineales comunes" al mismo, como son:

Secciones tipo del cauce.

Necesidades de acceso para conservación y servicio.

Situación del arbolado más próximo al cauce.

Sistemas de riego para el mismo y plantaciones de margen.

Itinerarios longitudinales peatonales y ciclo-pistas.

- Definición del papel del Corredor en la malla viaria de la ciudad o itinerarios de transporte público, en orden a restringir el tráfico rodado.

Se trata de establecer, para todo el corredor y en relación con el tráfico urbano, restringido a vías locales y transporte público, las funciones de los distintos tramos, tanto en itinerarios longitudinales como en transversales, estableciendo las características de los puentes no realizados.

En relación con los puentes y sus gálibos de paso, se plantea preservar la "navegabilidad" aguas arriba de las esclusas de Casablanca, y mantener libre el tramo entre el puente del camino de Cuarte (Ojo del canal) y el de Mariano Renovales.

- Intervención por tramos mediante operaciones integradas de carácter multi-sectorial, análogas a las descritas para el Ebro, y adecuadas a la distinta escala.

### c) Propuestas de actuación para los distintos tramos.

#### 1. De la Ronda Norte a la carretera de Madrid.

- El corredor se incluye como parte de la malla verde urbana de la "Orla Oeste" de crecimiento de la ciudad.
- En el tramo inmediatamente anterior, y en suelo de protección del aeropuerto se sugiere estudiar la viabilidad de un uso recreativo que sirva de apoyo a un transporte fluvial ocasional desde Casablanca ("parque temático sobre el medio rural aragonés y la huerta...").

#### 2. De la carretera de Madrid a la prolongación de Gómez Laguna.

- Nuevo trazado de la Vía Parque y nuevos accesos desde ésta a Valdefierro. Eliminación de tráficos por la vía de margen salvo accesos a fincas o servicio del Canal.

- Tratamiento como parque de la margen derecha. Nuevo camping próximo a la carretera de Madrid.
- Corredor verde entre el Canal y el centro comercial en el borde Oeste de Valdefierro.
- Nuevo parque en antiguo camping Casablanca.
- Corredor verde de conexión Canal-Parque de Valdefierro.
- Paseo del Canal en Valdefierro con nueva fachada de edificación al mismo.
- Paseo de conexión entre el Canal y el Ebro siguiendo la plataforma del actual ferrocarril a extinguir. Conecta los barrios entre sí y con parques y dotaciones: Centro Deportivo Valdefierro, Ciudad Pignatelli, parque de Oliver, etc.
- Ampliación del C.D.M. Valdefierro.

#### 3. De la avenida Gómez Laguna a Casablanca.

- Urbanización y acondicionamiento de márgenes, con acceso restringido a servicio del Canal en la margen izquierda a partir de la plaza de la Ermita, y limitado a acceso a fincas a la derecha.
- Reordenación del suelo en las exclusas de Casablanca, sustituyendo el uso propuesto de oficinas del Ministerio de Fomento (se replantea su localización en la ribera del Ebro) por uso residencial, parque, actividades culturales relacionadas con el Canal (museo...) y embarcadero recreativo.

#### 4. De Casablanca al Ojo del Canal.

- Urbanización de margen como vía en fondo de saco, sin continuidad rodada por la margen del Canal, al que se conecte el camino de Cuarte y el acceso al Pinar, limitando su función al acceso a fincas.
- Edificio de servicios y "Mirador del Ojo del Canal" como "puerta" de acceso al parque formado por el Pinar, con nuevas zonas equipadas y el actual Primo de Rivera.

#### 5. Del Ojo del Canal al Paseo de Renovales.

- Acondicionamiento de márgenes para uso peatonal, con acceso rodado en la margen izquierda únicamente para servicio del cauce y acceso al Colegio del Pilar.
- Dotación de áreas equipadas en el Pinar.

#### 6. Del Paseo de Renovales al Puente de América.

- Ejecución de los proyectos existentes con un tratamiento de la Vía Pignatelli como paseo de ribera.
- Restricción de tráfico en el Paseo del Canal tan pronto entre en servicio la Ronda de la Hispanidad.

#### 7. Del Puente de América a la plaza Muñoz Grandes.

- Proyecto unitario del tramo con los siguientes criterios:

Reducción del espacio de circulación, y recuperación de espacio peatonal y libre consecuente al efecto de la Ronda de la Hispanidad en el tráfico por el paseo del Canal entre Renovales y avenida de San José.

Ordenación de accesos y espacio alrededor del puente de América.

Recuperación del vértice de la "espina verde" del parque de Pignatelli frente a San Antonio.

Paseo entre Cuellar y San José con espacios de estancia kioscos, etc, que recuperen el papel de los tradicionales de Cuellar y puente de América.

Ordenación como plaza de remate del paseo del Canal en San José del espacio comprendido entre la plaza de Muñoz Grandes, Honorio García Condoy y Sancho Ramírez.

#### 8. De la avenida de San José al Cabezo Cortado.

- Nuevo paseo del Canal en el borde de San José.

La solución propuesta se basa en tratar la vía actual de la margen izquierda como recorrido peatonal y de servicio al cauce, situando un paseo arbolado a continuación -con un ligero declive transversal- y llevar la calzada, imprescindible de circulación y acceso a la edificación por esta margen al borde de la franja de protección de 50 m. del eje del actual Plan.

El contacto con la línea de edificación se resuelve en unos casos a nivel (Santa Gema), otras como talud plantado (calle Vulcano, Larache) y en una pequeña porción con muro de contención.

- Ordenación urbanística de la edificación y las fachadas de la margen izquierda mediante PERIs.
- Nuevo parque y mirador del Cabezo Cortado.
- Ordenación de la edificación y zona deportiva en la "manzana de Alumalsa".
- Corredor verde de conexión con Tenor Fleta y Parque de la Granja.

#### 9. Cabezo Cortado - Ronda de la Hispanidad.

- Urbanización de la margen izquierda como vía de acceso, situando íntegramente el corredor verde en la margen derecha, reordenando las parcelas verdes y de equipamiento del barrio de la Paz. Tratamiento de los desmontes existentes.

### BARRIO DE OLIVER.

#### 1. La situación urbanística actual.

La "singularidad" del barrio Oliver se deriva de combinar un estancamiento del nivel social, con presencia de grupos marginales, y la parálisis de la actividad urbanística. De esta situación se exceptúan las partes más próximas a la carretera de Madrid y avenida de la Hispanidad.

Un factor inicial para esta situación es el origen del barrio, en los años 50 formado en su mayoría por inmigrantes de pocos recursos que se asentaron en viviendas autoconstruidas; el núcleo se fue consolidando con la construcción de algunos equipamientos y nuevas viviendas económicas de promoción oficial, regiones devastadas, obra sindical del hogar, etc.

Este origen y la precaria estructura urbanística del barrio no explican la situación actual, pues en los años 60 y 70 se construyeron, como en otros barrios periféricos edificios de VPO de vivienda colectiva en numerosos puntos del barrio.

Sin embargo, apenas ha habido evolución urbanística posterior, a diferencia de otros de similares características que han visto mejorados sus accesos y nivel de urbanización, con lo que Oliver ha sufrido un retroceso en términos relativos. Como factores cabe apuntar:

- Su situación en fondo de saco con acceso único desde la avenida de la Hispanidad. Esta situación se repite para la parte del barrio situada al Oeste de la vía férrea de Caminreal que cruza el barrio.
- Su localización aislada de las zonas más "urbanas" de Delicias y de los barrios contiguos. Núcleos inmediatos como Miralbueno, San Lamberto y Valdefierro carecen de conexión con Oliver.
- Falta de contacto o apertura hacia las arterias urbanas próximas cuya fachada está ocupada por grandes piezas de suelo: el cuartel de San Lamberto en el camino de Miralbueno, suelos vacantes en la avenida de la Hispanidad e industrias en la carretera de Madrid.
- La localización de la población gitana en el barrio a través de construcción de viviendas experimentales específicamente destinadas a ellos y realojo de familias de las viviendas de Quinta Julieta -hoy desaparecidas- que ha contribuido a disuadir la promoción inmobiliaria.

#### 2. Criterios de actuación.

El cuadro descrito plantea un doble objetivo, social -la "normalización" de las condiciones actuales y urbanístico, que podría formularse así:

- Equiparar el barrio, en cuanto a sus condiciones urbanísticas al nivel de otros que, con condiciones similares de partida, en población y en tejido edificado, siguen una evolución favorable.

El objetivo de reactivación urbanística del barrio debe partir de los siguientes criterios:

- La puesta en ejecución de proyectos que ya existen y que conllevan la apertura de nuevos accesos y la integración del barrio en la trama urbana de la ciudad: la nueva vía urbana Oliver-Valdefierro y los planes parciales aprobados de los sectores 56/1, 56/2 y 56/3.
- Aprovechar la oportunidad que supone la sustitución de usos actuales en piezas del contorno como Cáncer y Cebrián, IMAG y San Lamberto.
- Restablecer la continuidad de la trama interna del barrio tras el levantamiento de la línea férrea de caminreal como consecuencia de la reordenación de accesos ferroviarios a Zaragoza.

En consecuencia las propuestas esenciales son:

- a) Impulsar la ejecución de la urbanización de los planes parciales citados y la "Ronda Oliver" (nueva vía urbana entre la carretera del Aeropuerto y la de Madrid prevista en el actual Plan) que conlleven nuevos accesos por el Oeste y un nuevo entorno urbano.
  - b) Apertura de nuevos accesos directos al barrio.
- Acceso desde la avenida de la Hispanidad y nueva vía paralela al camino de Miralbueno. La solución inicialmente prevista, pasando por debajo el ferrocarril de Caminreal, se simplifica con la desaparición de este tramo de vía.

- Accesos desde la nueva vía a Miguel Artigas y Marqués de San Felices.
- Acceso a través de San Lamberto, camino de Miralbueno-Camino de la Camisera-calle San Alberto Magno-Vía de borde del Parque.
- Acceso por el corredor del ferrocarril desde la carretera de Madrid y conexión con la calle Biel de Valdefierro.

Con estos accesos se rompe el enclavamiento del barrio, y en especial el aislamiento del barrio de la Camisera como "territorio independiente", y se conectan todos los núcleos históricos de este sector de la ciudad.

c) Creación de una trama de conexión verde y peatonal. Estaría formada por:

- Corredor verde de la ladera norte del barrio en dirección Este-Oeste siguiendo el Riego de los Escolapios. Integra parte de la zona verde de los planes parciales aprobados y nuevas cesiones en San Lamberto.
- Corredor Norte-Sur del plan parcial del sector 56/3 entre el camino de Miralbueno y el parque.
- El parque de Oliver.
- El corredor del actual ferrocarril ampliado para conectar ambas partes del barrio como paseo peatonal y para acoger carril de bicicletas y una plataforma de transporte.

Con la desaparición de la vía es posible ampliar el espacio libre del actual cubrimiento (plaza de Soldevila) hacia las calles Pedro Porter-Agustín Príncipe y, hacia el Sur en forma de paseo que recoja las calles Fray Luis de León, Alejandro Oliván y Laguna Azorín, si bien ello exige que la nueva edificación que sustituya a la existente alrededor de la calle Calderón de la Barca tenga sus rasantes más altas que en la actualidad, lo que requiere planes especiales de sustitución en conjunto.

d) Utilizar los nuevos equipamientos del plan parcial del sector 56/3 como elementos de transición entre el nuevo barrio y el actual, que puedan ser compartidos por ambos. El Plan Integral del barrio incluirá un programa de actuaciones, definitivas o provisionales, sobre los mismos a fin de evitar que se conviertan en "tierra de nadie" en tanto se construyen los edificios dotacionales. Una de las actuaciones posibles es la nueva ubicación del campo de fútbol de La Camisera.

e) Activación de los planes de reforma interior. Como incentivo se plantea la redacción de iniciativa municipal de los planes de reforma interior en los vacíos y bordes existentes, con estudios de viabilidad de los mismos, paralelamente habría de impulsarse su ejecución por sistemas de gestión pública si existen condiciones objetivas de viabilidad y los propietarios no actúan (situación mimética a algunas que suceden en el Centro Histórico).

Se ha redactado un Plan Integral de actuaciones sociales, sectoriales y urbanísticas para el barrio. Las propuestas urbanísticas del Plan Integral se elaboraron conjuntamente con el Avance y se corresponden con las de éste para el perímetro del barrio actual en cuanto a condiciones de acceso, operaciones de reforma interior y vivienda, etc.

El Plan Integral ha sido aprobado durante la tramitación del Avance; las modificaciones que procedan como consecuencia de la desaparición de la vía férrea de Caminreal se introducirán en el Plan General.

## BARRIO DE VALDEFIERRO.

Oliver y Valdefierro ocupan una posición intermedia entre los barrios exteriores y la ciudad consolidada. Como sucede en barrios más alejados, se encuentran rodeados por suelo urbanizable y su comunicación con la "aglomeración central" depende casi exclusivamente de un único acceso; pero tienen problemas específicos y un tamaño y población muy superior. Las áreas residenciales nuevas que se establezcan en su perímetro pueden dinamizar y revalorizar el barrio a condición de lograr un buen nivel de re-cualificación interna del tejido existente; este es el fondo sobre el que se sitúan las demandas vecinales.

El Avance plantea una reordenación de los accesos desde la carretera de Madrid a través de un Plan de Reforma Interior que incluye cambios de calificación de suelos industriales. La operación debe resolver la ordenación del conjunto de los suelos próximos a la carretera de Madrid, y no sólo la recalificación industrial derivada del cierre de Fundiciones Montañés.

Asimismo propone, asociado a la transformación del Camping municipal -propuesta en el apartado de terrenos de la Administración- un paseo de margen del Canal, arbolado y equipado, al Sur del barrio, con traslado del camping de su emplazamiento actual al corredor verde del Canal, con acceso directo desde la carretera de Madrid, de forma que la actividad no se aleje del barrio. El camping actual se destinará a parque, equipamiento y vivienda a través de un Plan de Reforma Interior, en el que la edificación dé remate al tejido actual del barrio, entendiendo que la ordenación figurada gráficamente en los esquemas del Avance es meramente orientativa.

El Avance propone establecer convenios en otros suelos de la Administración en el barrio (Buen Pastor, Ciudad Pignatelli) para su destino en parte a viviendas de forma que no comprometa ni reste posibilidades a su utilización como equipamientos, y favorezca en cambio el desarrollo del barrio en puntos clave de conexión con las vías de su perímetro.

La Vía-Parque del Canal, tratada en el capítulo correspondiente, deberá ofrecer diversidad de accesos, entre ellos la conexión de las áreas dotacionales de Montecanal con el centro de FP Santo Ángel y el área dotacional (enseñanza y deportes) al Sur del barrio, proporcionando un nuevo acceso desde Gómez Laguna y la Vía-Parque complementario del proyecto existente por el Este directamente desde Gómez Laguna.

Las cuestiones relativas a la ordenación interna del barrio, como en el resto de ellos, se remiten a la fase de proyectos del Plan.

## 8. ÁREAS DE DESARROLLO URBANO.

### ORLA ESTE Y CARRETERA DE CASTELLÓN.

La "Orla Este" designa el conjunto de suelos al Sudeste de la Ciudad que se organizan y se articulan con ella a través de la Ronda de la Hispanidad. Dicha vía proporciona la conexión rodada, el acceso a puntos clave de la estructura general de la Ciudad y también infraestructuras básicas que se incluyen en el proyecto; todo ello permite diseñar el desarrollo de la ciudad sobre bases más precisas que en otros puntos de la misma.

Los suelos que la forman son los comprendidos entre el pinar de Torrero, los límites edificadas actuales de la Ciudad -barrios de La Paz, San José, Las Fuentes, final de Miguel Servet y el Cuarto Cinturón. Tienen circunstancias muy distintas, pues los más altos cuentan con el pinar, el Canal y una topografía en ladera como rasgos diferenciales y exclusivos respecto de otros sectores urbanizables de Zaragoza.

La zona de Miraflores hasta Miguel Servet permite un desarrollo más "de ensanche" basado en la prolongación de dos ejes significativos, Cesáreo Alierta y Tenor Fleta.

El esquema de ordenación incluido en el Avance se apoya en los siguientes puntos:

- La solución adoptada para los accesos ferroviarios a la ciudad supone mantener el tráfico de viajeros de ancho convencional por la célula norte del túnel, y la curva de conexión con la línea norte (Canfranc, Lleida, etc). Ello permite situar un intercambiador de transporte entre las líneas regionales o de cercanías y el transporte urbano situado en la Ronda de la Hispanidad, prolongándose el cubrimiento de Tenor Fleta hasta la Ronda.
- Establecimiento de una nueva malla urbana que rija la "geometría" de los nuevos trazados urbanos de los sectores. Los elementos propuestos para ello son la prolongación de la Avda. de Tenor Fleta, con un cambio de dirección que puede ser según una paralela a Miguel Servet; y un eje perpendicular, en forma de una nueva avenida transversal que iría desde el pinar de Torrero hasta Miraflores.
- Un área de equipamientos de nivel urbano que se localiza en el encuentro de la Ronda de la Hispanidad con el cubrimiento y la prolongación de Tenor Fleta, que incluye el mantenimiento del Ferial municipal y su potenciación con nuevos usos, y las aportaciones como Sistemas Generales de los suelos urbanizables. En combinación con el Príncipe Felipe y el Campus de Veterinaria se pretende contribuir a establecer un polo de centralidad en este lugar, con influencia en La Paz, San José y Las Fuentes.
- Una malla de espacios verdes en la que se integren los corredores del Canal, de la Ronda de la Hispanidad, los parques del Cabezo Cortado, La Granja y Torre Ramona, etc.

### LA CARRETERA DE CASTELLÓN.

#### Estructura urbana.

Los suelos situados en el exterior del Cuarto Cinturón limitan con las terrazas bajas del Ebro que impiden el desarrollo de la margen Nordeste de la carretera, y el trazado del ferrocarril a Barcelona por Caspe, paralelo y muy cercano a la misma, por lo que en la margen Sudoeste el desarrollo consiste en una franja industrial. Hay un único polo residencial en La Cartuja; Los elementos más significativos de la estructura son el encuentro del corredor con los cinturones de ronda y este barrio.

Los principales criterios de actuación se basan en reforzar el papel residencial del barrio y en el desarrollo urbanístico de las áreas de encuentro del corredor con las Rondas.

#### Viario.

La Variante de la carretera para salvar La Cartuja, permitirá desviar tráficos de paso, especialmente los destinados a las instalaciones de procesamiento de la carretera de Torrecilla, evitando su paso por el barrio, y un tratamiento como vía urbana en la travesía del mismo.

Accesos al Polígono Tudor y Carretera de Torrecilla de Valmadrid. La modificación del Plan General vigente por la que se creó el "polígono Tudor" -suelo urbanizable industrial- en una parte del Acampo de Pérez-Baerla, incluye un nudo de acceso al mismo que cruza a desnivel la Carretera de Castellón y el ferrocarril a Barcelona por Caspe. Se propone una nueva conexión de la carretera de Torrecilla con la de Castellón a través del Polígono industrial, pendiente de urbanizar, para eliminar el giro de vehículos pesados en la travesía y la solución actual a desnivel, sin tener que ejecutar antes la futura variante.

Para ello se estudiará un acceso para el polígono desde la variante, al Sur de la vía férrea, separado de la intersección entre la variante y la travesía, que se resolvería así de modo más simple. Estos accesos deberán compatibilizarse con el trazado de las conexiones de la Ronda Sur ferroviaria, por lo que la solución definitiva se remite al resultado de dichos estudios. Asimismo se considerará, en coordinación con la Demarcación de Carreteras del Estado, la prolongación de la variante paralelamente al Canal hacia el término de El Burgo para evitar el estrangulamiento que se produce entre la vía férrea y la ribera del Ebro.

#### Franja entre la carretera de Castellón y el Ebro.

El río es el límite natural del corredor urbano de la carretera por el Nordeste hasta las proximidades de la Cartuja. Entre la huerta -situada en un nivel inferior próximo al del Ebro- y la carretera queda una franja de terreno correspondiente al borde de la terraza superior, que tiene tendencia a la inestabilidad y que en los sucesivos Planes de la ciudad ha permanecido invariablemente como rústico, con la afección de la zona de protección de la carretera. Las construcciones existentes -salvo un caso de instalación de interés social- están en general fuera de ordenación, son antiguas o de origen irregular. Esta situación habría de mantenerse hasta la extinción de los edificios manteniendo el contacto de la carretera con el corredor fluvial sin construcciones intermedias.

#### Ampliación del polígono industrial colindante con El Burgo de Ebro.

Los suelos enclavados entre el mismo, el Canal y la Carretera de Castellón se proponen para su incorporación al suelo urbanizable de uso productivo para evitar una "isla" de suelo agrícola y facilitar con su urbanización una mejora de los accesos y servicios del polígono existente.

#### LA CARTUJA.

Se prevé su desarrollo mediante suelo urbanizable residencial hacia el Norte y Este. Las actuaciones en estos suelos, y en los ya clasificados como urbanizables actualmente deberían orientarse a dos fines:

Incrementar la población permanente del barrio, para que, dada su condición aislada de otros tejidos residenciales, pueda alcanzar un mejor nivel de servicios.

Asentar un eje interior de articulación del tejido nuevo con el Recinto, dificultada por su envolvente cerrada, lo que se propone mediante la Cabañera tratada como un itinerario verde que pasa por dotaciones existentes y que se ampliaría con nuevos espacios libres y parcelas dotacionales aportadas por los nuevos desarrollos. El suelo urbanizable, propuesto en el extremo Este del barrio se adecuará a la morfología del terreno y al recorrido de la Cabañera, y se destinarán a usos productivos los suelos enclavados entre la carretera y el ferrocarril.

## ORLA OESTE.

### Características.

Comprende los suelos para el nuevo desarrollo de la Ciudad situados desde los bordes urbanos del Oeste de la misma (Venta del Olivar, margen Sur de la C<sup>a</sup> de Logroño, Colonia San Lamberto, barrios de Miralbueno, Oliver, Valdefierro y Urbanización Montecanal) hasta el Cuarto Cinturón y la nueva vía entre éste y la Variante de Casetas.

Es en esta dirección donde el crecimiento de la Ciudad se ha mostrado más dinámico, tendiendo hacia áreas como el entorno del aeropuerto, la Feria de Muestras y los bordes de la Autovía de Madrid, de importancia para la futura estrategia territorial. El Canal Imperial cruza la Orla en dirección Este-Oeste.

Geo-morfológicamente está formada por suelos de terraza al Norte del Canal y principalmente de glacis al Sur. Un elemento característico es la existencia, al Norte del Monte de Santa Bárbara y Valdespartera de una depresión, de forma alargada, en dirección Este-Oeste, resultante de un proceso de disolución interna de yesos bajo los depósitos de los glacis que supone algunos condicionamientos a la organización interna del desarrollo.

### Criterios de ordenación y elementos estructurantes.

Se trata de piezas de suelo de gran tamaño y capacidad residencial, por lo que el Plan General debe establecer las bases de la estructura interna de la ordenación, tanto en aplicación de los criterios legales del Reglamento de Planeamiento para las dotaciones en conjuntos superiores a 5.000 viviendas, como por meros criterios de racionalidad del desarrollo.

Como criterio previo de la ordenación se introducirán los resultados del Estudio de Impacto Acústico del Aeropuerto, con el objeto de que las posibles incompatibilidades por molestias no impongan limitaciones operativas al Aeropuerto ni a sus pasillos de aproximación y despegue.

La franja establecida por el estudio de impacto acústico es resultado de un estudio prospectivo basado en un modelo teórico, con fines de prevención, y no admite una delimitación exacta sobre el terreno; el criterio es compatibilizar el desarrollo urbanístico con usos productivos o de servicios a determinar que admitan niveles fónicos altos especialmente en horas nocturnas.

Los elementos estructurales propuestos para la ordenación de los usos y suelos que resulten compatibles son los siguientes:

#### a) Corredores verdes.

- Corredor verde del Canal: su papel estructurante se ha descrito en capítulos precedentes. Además del Parque Lineal previsto en el planeamiento vigente al Sur de Valdefierro, el Corredor se prolonga y se conecta lateralmente con otros nuevos.
- Nuevos corredores verdes: también se ha expuesto el criterio general de estructurar las nuevas piezas con ayuda de corredores verdes continuos. La depresión existente en Valdespartera recoge una cuenca vertiente que desagua en dirección Norte hacia la C<sup>a</sup> de Madrid por una vaguada lindante con la Urbanización Montecanal, lo que lleva a integrar como ejes verdes las vaguadas de desagüe natural del terreno, para evitar problemas derivados de la escorrentía de aguas pluviales, y permitir a la vez la instalación de colectores o emisarios de vertido u otras infraestructuras en lugar de situarlas bajo las calles urbanizadas.

Ello resulta particularmente indicado cuando el desarrollo de nuevas piezas de suelo urbanizable puede requerir ampliaciones o modificaciones de dichas infraestructuras.

En esta malla verde se integra la zona de fondo de la depresión antes citada, por tratarse de un suelo relativamente impermeable, con facilidad para encharcarse, agresivo para el hormigón y con teóricos riesgos de subsidencia (Mapa Geotécnico del IGME), por lo que debe orientarse a la utilización como espacios verdes, o con baja ocupación de suelo, cimentaciones superficiales, etc., sin perjuicio, de los oportunos estudios geotécnicos.

También se integra en la malla la prolongación del Parque del barrio Oliver hasta su conexión con el Corredor verde del Canal.

#### b) Puertas de acceso desde el Cuarto Cinturón y las Vías Arteriales.

El Cuarto Cinturón tiene enlaces de conexión con la carretera de Logroño y las autovías de Madrid y Valencia (este último no construido). Las conexiones con el interior deben situarse necesariamente entre dichos enlaces, y a distancias no inferiores a unos 2 km. de ellos, por lo que se plantean dos enlaces intermedios, uno entre la C<sup>a</sup> de Logroño y la Autovía de Madrid, que comunica indirectamente con la nueva vía propuesta que une con la Variante de Casetas, y que deben concretarse en los proyectos en curso del Ministerio de Fomento. Otro enlace se situaría al Sudeste de la Feria de Muestras, y permite conectar también la propuesta Vía Dorsal del Aeropuerto o acceso Oeste a la Ciudad.

Los puntos de acceso desde las arterias radiales situadas en el interior del Cuarto Cinturón son:

- Nudo en la C<sup>a</sup> del Aeropuerto, que da acceso a la nueva vía, ya proyectada, entre esta carretera, la de Madrid y el barrio de Valdefierro.
- Enlace en la C<sup>a</sup> de Madrid situado entre el Canal Imperial y el Cuarto Cinturón.
- Nuevo acceso desde el tramo de conexión de la futura Autovía de Valencia con la prolongación de Gómez Laguna (situado en el interior del actual Acuartelamiento de Valdespartera).

#### c) Viales internos.

- La Vía Parque del Canal como conexión interna entre la Vía de la Hispanidad y los barrios de Montecanal, Valdefierro, Oliver y Miralbueno.
- Conexión entre la Variante de Casetas y el Cuarto Cinturón: situada exteriormente al mismo conecta internamente con la vía anterior y permite comunicar los barrios citados con la margen Sur de la C<sup>a</sup> de Logroño y la Venta del Olivar. Su carácter se propone como una vía urbana de borde que conecta los barrios citados y permite el desarrollo de nuevas piezas de suelo urbanizable y el acceso a las zonas periféricas de servicios que luego se mencionan.
- Se propone asimismo una segunda Vía, además de la Vía Parque, de relación interna de los sectores situados en ambos márgenes de la Autovía de Madrid.
- En función del resultado del Estudio Informativo que se ha propuesto para el posible trazado de un itinerario de transporte colectivo guiado que ponga en relación el Aeropuerto, la Feria de Muestras y el Centro, que puede contribuir a estructurar las nuevas áreas de crecimiento, se efectuarán reservas para una plataforma del mismo, utilizando los corredores verdes o en la posición más conveniente.

#### d) Centros de Servicios en las puertas de acceso.

Las "puertas" ya citadas inducen la localización próxima de reservas de suelos para servicios, públicos (como Sistemas Generales de la Ciudad) y privados (como iniciativas del planeamiento de desarrollo) que eviten la excesiva dependencia del Centro urbano de las nuevas áreas y de

los Corredores metropolitanos mediante una oferta descentralizada en la periferia, y que pueden relacionarse con las áreas afectadas por el pasillo de aproximación al aeropuerto.

#### **e) Otros criterios.**

La proximidad a vías arteriales de alta intensidad y capacidad requiere que la zonificación interna de las piezas de desarrollo, con independencia de los oportunos estudios predictivos para prevención del ruido, adopte medidas para evitar molestias a las viviendas, colocando franjas de espacios libres en las que puedan establecerse pantallas de tierra arbolada, franjas de usos terciarios o productivos, edificación de baja altura que quede fuera del campo de intensidad sonora no deseado, u otras soluciones.

Con carácter general el Plan debe contemplar la introducción de normas concretas relativas a esta materia, aplicables a los suelos urbanizables.

Además de los elementos estructurales, la normativa del Plan debe abordar la regulación de los factores que definen la forma urbana, que cobran importancia en áreas de gran tamaño y deben compatibilizarse con la flexibilidad que requiere regular aspectos que no pueden preverse con detalle.

La regulación del Plan debe prever y garantizar el correcto "ensamble" de los distintos sectores y áreas de actuación, el orden geométrico básico del "plano" o trazado que se establezca, y la regularidad de las áreas de equipamiento público en equilibrio con el resto de los usos del suelo.

Todo ello ratifica la necesidad de enfocar de forma conjunta la ordenación interna de la orla, su división en sectores, el abanico de usos posibles, las áreas de asignación preferente de usos, la solución adecuada a la hidrología del terreno, a las condiciones heterogéneas del suelo y a las infraestructuras. Los derechos adquiridos que en su caso asistan a los propietarios del suelo incluido en el PAU iniciado de oficio por el Ayuntamiento en este área habrían de materializarse dentro de la potestad municipal planificadora con arreglo a los criterios generales de ordenación.

### **CARRETERA DE VALENCIA.**

#### **Estructura urbana.**

Como en el caso de la carretera de Castellón, hay que distinguir entre la estructura propia del corredor de la carretera y la inserción de éste en la Ciudad existente. En la carretera de Castellón la inserción se encuentra con otro corredor urbano, el entorno de la Ronda de la Hispanidad, y la de Valencia lo hace con un "corredor de infraestructuras" que sigue la Ronda Sur.

La ordenación propuesta se basa en establecer un viario en malla para la accesibilidad interna del corredor, basado en la Carretera, el camino de Zaragoza a Cuarte y Cadrete como vía paralela -en la margen opuesta del Huerva-, y varias uniones transversales entre ambas. De éstas concierne a Zaragoza la que habría de situarse en Santa Fe, entre los límites de Cuarte y Cadrete. Aunque no afecta a Zaragoza destaca la necesidad del "Acceso 2" a Cadrete previsto en el Planeamiento de este municipio. Las actuaciones estructurales se situarían principalmente fuera de Zaragoza.

Estas actuaciones se completarán con las que resulten de la ordenación del corredor del río en cuanto a áreas públicas o protegidas de las riberas.

#### **Viario.**

Además de las ya expuestas, se proponen conexiones de la Autovía de Teruel (Eje Norte-Sur) con la carretera en la Variante de María de Huerva y junto a la fábrica de Vicasa, donde puede establecerse una intersección.

Estas actuaciones deben encaminarse a liberar la carretera de movimientos internos locales y giros, estableciendo colectoras u rotondas de giro que permitan un funcionamiento más fluido y urbano del tramo entre María y Zaragoza.

Suelos entre el Camino de Cuarte y el Monte de Torrero: existe una franja de suelo de 150 a 200 m. de anchura situada entre el camino, que en un tramo linda con el cauce del Huerva y el pie del escarpe del monte, al lado opuesto de las urbanizaciones Fuente de la Junquera y el Realengo. La permanencia como un "resto" de suelo no urbanizable tenderá a situaciones de abandono, indisciplina o usos poco apropiados para una colindancia con zonas urbanas. Se plantea estudiar su incorporación al suelo urbanizable, orientando las actuaciones a liberar suelo de uso público en la orilla del Huerva y rehacer el camino actual más lejos del cauce, todo ello condicionado a un estudio pormenorizado de las condiciones de desagüe de la ladera.

## 9. LAS PIEZAS TERRITORIALES.

En el Avance se identifican dos piezas que superan la escala urbana hacia la metropolitana, el Corredor del Gállego y la carretera de Logroño. Estas piezas se identifican a los efectos precisos del Plan Municipal de Zaragoza, ya que desde el punto de vista de la ordenación del territorio metropolitano, las piezas tendrían que ser otras de mayor extensión.

Dentro de éstos corredores se aplican unos criterios generales de actuación:

- Reducir el déficit de accesibilidad e infraestructuras hidráulicas.
- Facilitar la comunicación dentro del área de los municipios, los sectores residenciales y las dotaciones entre si.
- Reforzamiento de la organización, en línea o en malla, facilitando la continuidad de las áreas residenciales actualmente fragmentadas.
- Rentabilizar las acciones sobre las infraestructuras con la incorporación de nuevos suelos a la oferta.
- A la vez, utilizar las nuevos suelos e infraestructuras como generadores de una estructura urbanística más clara para el corredor y para los barrios .Los nuevos suelos urbanizables refuerzan la estructura y dan continuidad al tejido urbano. Para ello se pretende establecer ejes "legibles" e identificables que introduzcan orden en el mismo.
- A la vez los suelos urbanizables pueden generar sistemas generales, dotaciones y espacios libres capaces de actuar como eslabones de enlace entre los puntos del tejido.
- Los nuevos suelos y acciones puntuales de remodelación deben tender a mejorar los barrios y su entorno, pero también respetar y reforzar las características específicas de cada barrio en orden a su tratamiento integrado o diferenciado dentro del desarrollo urbanístico.
- Para las infraestructuras: Las vías de mayor velocidad deben independizarse de las comunicaciones locales urbanas de relación interna y acceso a la residencia y equipamientos; La estructura viaria en racimo debe sustituirse por una en malla más adaptable a distintas condiciones de circulación y uso del suelo. Ha de mejorar la relación interna dentro de la malla.
- Es preciso obtener capacidad de abastecimiento y saneamiento para completar las oportunidades de suelo que quedan en el continuo urbano principal de cada corredor.

### CORREDOR DE LA CARRETERA DE LOGROÑO.

#### Estructura urbana.

El corredor ya tiene una estructura urbana lineal de cierta complejidad, que incluye una polaridad comercial e industrial, en la que son aplicables la totalidad de las líneas de actuación enunciadas para reforzar la organización lineal, completarla y ordenarla. Los nuevos suelos urbanizables, la remodelación de las travesías de Utebo y Casetas y la transformación futura de la N-232 en vía urbana permitirán elevar la calidad de su entorno.

#### Viario.

Nuevos enlaces de Pinseque, La Joyosa y Sobradriel en la N-232. Incluidos ya en Convenios con la Diputación General de Aragón mejoran la accesibilidad a los polígonos industriales entre Casetas y Villarrapa.

Diversificación de accesos al continuo Utebo-Casetas. La variante de Casetas y Utebo tiene solamente un enlace con movimientos completos entre la variante y la travesía, situado aproximadamente en el centro, y por el que se accede a Utebo y Casetas a través del polígono industrial de Utebo; los enlaces existentes en los extremos correspondientes a Zaragoza y límite entre Casetas y Sobradriel no tienen todos los movimientos. Se propone un conjunto de medidas para encauzar el tráfico de forma que los movimientos de origen o destino en el polígono industrial de Utebo se hagan principalmente en el enlace central, y los de acceso a los núcleos por los extremos evitando el tráfico de vehículos pesados por las travesías de aquellos, especialmente en Casetas cuya travesía tiene menor sección que la de Utebo.

Enlace Oeste de Casetas con la variante de la N-232. Introduce los movimientos necesarios para acceder desde la variante al barrio de Casetas por su extremo Oeste, evitando hacerlo a través del polígono industrial de Utebo. La tipología del enlace sería en principio en "diamante" para reducir la ocupación de suelo.

Acceso a Venta del Olivar y al Camino viejo de Pinseque. Desde la nueva vía a Casetas-Cuarto Cinturón Oliver como acceso al corredor alternativo a la carretera actual. El Camino viejo de Pinseque se mantiene independiente del nuevo viario permitiendo el acceso a las fincas y los tráficlos agrícolas.

Sistema de glorietas y colectoras en la N-232 entre el Cuarto Cinturón y Monzalbarba. Corresponde a proyectos de MOPTMA e introduce dos nuevas intersecciones giratorias de medias lunas, además de las correspondientes a la estación de contenedores y el acceso a Monzalbarba. Junto con las vías colectoras y las derivaciones de tráfico ya descritas a la A-68 y Cuarto Cinturón permiten tratar la actual carretera hasta Monzalbarba como una vía semaforizada con frecuentes cambios de sentido y giros de acceso a las márgenes, dándole un carácter urbano concordante con sus funciones como eje del corredor.

Accesos a Monzalbarba-Oeste y a Utebo. La conexión de la vía anterior con el Camino del cementerio de Monzalbarba refuerza la conexión de este barrio con el eje de equipamientos de Utebo situado a lo largo de la vía férrea.

Acceso al camino de Las Huertas y al polígono industrial de Utebo. Comunica la nueva vía de la DGA Monzalbarba-La Joyosa con el camino de as Huertas, eje verde y de equipamientos de Utebo, y con el polígono industrial sito entre los núcleos de Utebo y Casetas; a través del viario industrial comunica con la travesía y con el enlace central de la variante de Utebo-Casetas, contribuyendo a dar al polígono industrial accesos propios.

Accesos a Casetas desde el Norte. La nueva vía conecta con el barrio de Casetas por el Norte mediante paso superior sobre la vía férrea enlazando el paseo de la Estación y el área de equipamientos de Casetas allí situado, por el Oeste, entre el límite de Casetas y Sobradriel conecta con el nuevo enlace a la variante dando salida a la misma al núcleo de Sobradriel.

Viario interior de la zona industrial entre Monzalbarba y el Cuarto Cinturón. Sirve de acceso a los suelos situados entre la vía férrea y la acequia de La Almozara, en la parte posterior del polígono industrial sito en la margen Norte de la N-232 entre Zaragoza y Monzalbarba; con entrada desde el Cuarto Cinturón, y conexiones a la estación de contenedores, a las glorietas de la carretera de Logroño, a la carretera A-68-Aeropuerto y a la variante de Casetas; las conexiones propuestas permiten sacar directamente a la A-68 los vehículos con origen o destino en las instalaciones de Campsa en Monzalbarba.

Unión del camino de las Huertas de Utebo con la paseo de la Estación y acceso Norte de Casetas. Paralelo a la acequia de la Almozara es prolongación del camino de las Huertas y enlaza con el acceso Norte a Casetas junto a la factoría de Gensa; serviría de soporte al eje dotacional que mas adelante se describe.

Nuevos accesos al Regimiento de Pontoneros en Monzalbarba. Desde el acceso a este barrio desde la N-232, entre el Paseo de La Sagrada y el puente de Alcofea, debe evitar la travesía de vehículos pesados por el barrio.

Acondicionamiento del camino de Monzalbarba y camino de la Noguera hasta la Almozara y el Portazgo de San Lamberto. Proporcionaría una vía rural de baja capacidad para vehículos agrícolas y para acceso a las riberas del Ebro y Galacho de Juslibol.

Acondicionamiento de los accesos a las futuras áreas de acogida del Galacho de Juslibol, según resulte del Plan de Protección en curso para el mismo, y del Plan Director del Ebro.

Vía de borde por el Sur del barrio de Casetas y Utebo. Comunica los tejidos situados a ambos lados del límite, cuya disposición actual no permite la conexión.

Unión con la Autopista A-68 al Oeste del centro comercial Augusta mediante una rotonda que también dará acceso al barrio Oliver por el trazado de la actual vía del ferrocarril.

#### **Áreas de equipamientos y servicios.**

Eje dotacional Utebo-Casetas. El municipio de Utebo cuenta con propiedades municipales a lo largo de la vía férrea y acequia de La Almozara que se recogen en su planeamiento como un corredor lineal de espacios libres y equipamientos de unos 2 kilómetros de longitud, parcialmente ejecutados. Se plantea la prolongación de este eje, aunque con menor amplitud, dentro de Casetas agrupando en el mismo las dotaciones derivadas de los suelos contiguos, y enlazando con el área dotacional ya existente junto al paseo de La Estación.

Prolongación del eje dotacional entre Utebo y la Venta del Olivar. Es posible prever la prolongación de este eje en forma de "S" concertando con el Municipio de Utebo una situación apropiada de las dotaciones del suelo urbanizable del borde urbano oriental de aquel, hasta enlazar con la glorietta de encuentro con la variante, y establecer otra análoga como pauta de desarrollo de futuros planes parciales que permita llevar el corredor dotacional hasta la Venta del Olivar. Por su longitud, 2,5 kilómetros en término de Zaragoza se plantea como una "estructura-meta" a largo plazo que canalice los movimientos internos, el carril bici, transporte colectivo en su caso, etc. en un "rosario" de elementos públicos, netamente urbanos que den imagen y configuración de ciudad a las nuevas urbanizaciones que puedan surgir entre los núcleos actuales.

Reserva para servicios públicos entre Zaragoza y Utebo. Como contribución de los nuevos suelos al sistema general de equipamiento comunitario se propone un área de reserva en el encuentro de la N-232 con la variante de Casetas-Utebo, para servicios públicos que el futuro desarrollo demande. La demanda puede provenir del corredor, de su entorno y también de los asentamientos diseminados del suelo agrícola. En las proximidades existe ya un polo comercial representado por las grandes superficies de Utebo, que tenderá a complementarse en el futuro con actividades privadas de servicios; la reserva propuesta debería atender demandas de servicios públicos (sanidad, deporte, administración, prevención de incendios, enseñanza media o especializada, comunicaciones u otros) en una localización próxima, pero separada a la de las grandes superficies para no compartir sus problemas de saturación de accesos.

#### **Los suelos para nuevos desarrollos y los núcleos residenciales.**

Como actuaciones posibles para completar los intersticios y espacios vacantes de la actual estructura, rentabilizando las acciones sobre el tejido existente se plantean los desarrollos siguientes fuera de los barrios:

- a) Suelos entre la N-232 y la carretera del Aeropuerto. Regularización de límites de suelo urbanizable entre los del actual Plan General y el camino de Vistabella.

- b) Suelos situados en la margen de la N-232 entre la Venta del Olivar y. el límite del término con Utebo: todo el corredor tiene en distinto grado riesgos geotécnicos de hundimientos por dolinas. Son necesarios sondeos previos y estudios geotécnicos detallados y utilizar solamente tipologías con baja ocupación de suelo, por lo que el Avance propone como suelo urbanizable lo necesario para completar el corredor con destino a uso productivo mixto.
- c) Suelos a lo largo de la vía férrea entre el Cuarto Cinturón y Monzalbarba: pendientes de la solución definitiva de reordenación de los suelos ferroviarios con motivo de la LAV el Avance plantea su reserva para acoger instalaciones ferroviarias procedentes de la avenida de Navarra.

#### CASSETAS.

Los principales elementos de actuación son:

- Suelos vacantes en el paseo de La Estación de Casetas Corresponden a suelos de destino industrial ya previstos en el primer Plan de Casetas de los años 40, que no se han desarrollado por falta de accesibilidad. Como zona industrial solo puede tener acceso a través de calles del barrio o por la nueva vía del Convenio con la DGA y el propuesto corredor verde y eje de equipamiento entre Utebo y Casetas, lo que introduciría vehículos industriales en el tejido urbano; por todo ello se modifica su destino a residencial.
- Renovación de la Base de Automóviles con destino residencial. Permite un cambio sustancial de las condiciones de acceso y de relación en el tejido actual del barrio. Estaría supeditada a establecer un convenio con el Ministerio de Defensa.
- Ampliación Sur del barrio hacia la Variante que impulse la transformación del tejido existente frenada por falta de accesibilidad, cuyas condiciones cambian al liberar la travesía. La ordenación del suelo urbanizable tendrá en cuenta la protección de las zonas de balsas y las áreas con problemas potenciales geotécnicos.
- Polígonos industriales contiguos a los de Sobradriel y Pinseque. La proyectada vía Monzalbarba-La Joyosa permite acceder a terrenos actualmente enclavados entre las vías férreas de Madrid y Bilbao que son contiguos a los ya calificados y parcialmente ocupados en Sobradriel para uso industrial de forma que resulta lógica la prolongación del polígono industrial dentro del linde de Casetas. Análogamente sucede con el enlace de Sobradriel que permite prolongar el polígono industrial de este municipio al otro lado del límite del término.
- Transformación de la travesía de la N-232 en un eje urbano soporte de actividad local. Comprende el conjunto de medidas necesario para que, transferida la travesía al Ayuntamiento se realice una ampliación de aceras con arbolado y amueblamiento urbano, y medidas adecuadas para la edificación en cuanto a frentes de parcela, accesos a garajes, etc., que fomenten su transformación en espacio representativo del barrio y de soporte de una actividad comercial local y de servicios complementaria de la oferta que representan para el barrio las grandes superficies.
- Reorganización de la malla viaria del barrio, comprendiendo las medidas necesarias para un esquema de malla unidireccional complementado con nuevos accesos a los bordes del barrio desde el Sur, desde el Norte, prolongaciones de las calles del Olmo y Límite, etc. y nuevos accesos desde la urbanización Alameda y linde de la Base de Automóviles. Asimismo requiere la supresión del paso a nivel del Paseo de la Estación, dando acceso a las industrias situadas al Norte de la vía por el nuevo vial proyectado Monzalbarba-La Joyosa.

#### MONZALBARBA.

Suelos calificados alrededor del núcleo. Permite la expansión del barrio dentro de los límites físicos del viario y el término municipal. Conexión de la nueva carretera de acceso con el paseo

de La Sagrada. Nuevo paseo como eje verde del desarrollo entre el casco actual y la nueva carretera.

#### ALFOCEA.

Este núcleo, con los cambios generacionales y de la actividad agrícola, es un enclave singular, cercano a la ciudad, de edificación rural y un tejido característico, que podría interesar, por su misma singularidad a algunos residentes "urbanos". Esta posibilidad está limitada por las características geotécnicas del suelo yesífero -muy sensible a fugas de agua de las redes-, y la estabilidad de los taludes, por lo que el núcleo debe limitarse al tejido existente. En tanto se confirme la posible atracción, se prevé la posibilidad de apoyo al núcleo actual con un área de vivienda "convencional" en la huerta cuyo desarrollo permita una política de realojo de los residentes en los puntos más problemáticos del núcleo tradicional.

#### VILLARRAPA.

Área industrial en la Partida del Palmo de este barrio, que presenta una franja de suelo a lo largo de la carretera frente al polígono industrial de Pinseque. Ampliación parcial del tejido residencial hasta la carretera y conexión viaria con La Joyosa.

#### VENTA DEL OLIVAR.

Actuaciones mediante Planes Especiales de Reforma Interior en los bordes de la carretera de Logroño, entre San Lamberto y la Venta del Olivar, que resuelvan la ordenación y urbanización necesarias. El desarrollo de Planes Parciales, no ha sido posible por la diversidad de situaciones del suelo, en gran parte ya ocupado. Se plantea hacer coincidir el suelo urbanizable con áreas libres de edificación.

#### GARRAPINILLOS.

El barrio, físicamente alejado del eje de la carretera de Logroño, ha actuado como germen de un crecimiento en torno al núcleo originario en el que apenas hay transición entre las urbanizaciones conforme al planeamiento y las ilegales. Se diferencia de los demás barrios del corredor en su especialización en tipos residenciales adosados y en la ausencia de actividad industrial.

Su atractivo se deriva del entorno y la facilidad de abastecimientos y servicios en la carretera de Logroño, aunque en la proliferación del diseminado juega un factor de indisciplina.

Los accesos se hacen desde Utebo o bien por el antiguo camino del barrio, que puede tomarse en Miralbueno o desde la Carretera del Aeropuerto, y que suele preferirse por el gran volumen de tráfico y peligrosidad creciente de la Carretera de Logroño. Este camino tiene unas características inadecuadas de anchura, firme, etc. para soportar un tráfico intenso con un desarrollo amplio del barrio. Su ampliación y reforma requeriría rehacer prácticamente la carretera al menos en 4 Km. desde la del Aeropuerto, con ocupaciones en las márgenes, incluso edificios; por otra parte este camino es soporte de numerosas urbanizaciones irregulares.

Una solución alternativa para evitar la Carretera de Logroño es la construcción de una calzada entre la variante de Casetas y la Carretera del Aeropuerto (5 Km.) como primera fase de la vía propuesta en el Avance entre Casetas y Miralbueno, dando servicio a la Venta del Olivar y suelos urbanizables de la carretera de Logroño; esta obra tendría mayor efecto multiplicador que el camino antiguo.

También las necesidades de infraestructura son costosas, pues el bombeo de agua desde Casetas precisa renovarse, ampliar el depósito y resolver el cruce de la tubería bajo la variante de Casetas (no es accesible en caso de avería). Precisa igualmente ampliación del vertido, no

depurado, lo que supone un colector de unos 6 Km. hacia la futura depuradora de Utebo o, alternativamente, hacia el colector de la Carretera de Logroño.

Estas necesidades de infraestructura no son financiadas con desarrollos de nuevos suelos urbanizables, por lo que las posibilidades de desarrollo del barrio deben ser prudentes -como corresponde a su baja capacidad de generar y soportar una estructura urbanística nueva sobre sí- ya que de lo contrario se producirán costes públicos de importancia.

Otro aspecto previo es el papel a jugar por las urbanizaciones irregulares, que llegan hasta el límite del suelo "planificado". Tomando solamente las más próximas al barrio, vista su extensión y el estado de sus "calles" se concluye que dotarlas de servicios de urbanización equivale a urbanizar una superficie de más del triple del casco actual del barrio. Este coste resulta desproporcionado con la calidad de muchas de las viviendas existentes.

En interés general del barrio, debe darse prioridad al núcleo frente a los diseminados; las inversiones, públicas o privadas, que se realicen en él deben orientarse prioritariamente a crear o mejorar infraestructuras generales y a equipar suelos urbanizables, debidamente planificados, que le aporten servicios y le den una estructura urbanística más sólida y organizada. Ello es condición necesaria para que puedan aplicarse, en su caso, fórmulas legales de regularización.

El principal criterio respecto del suelo urbanizable es obtener un desarrollo del barrio capaz de financiar la renovación de las infraestructuras necesarias con el objetivo principal de hacer de Garrapinillos un núcleo bien dotado de servicios e infraestructuras capaz de organizar el entorno residencial que se ha formado a su alrededor por la vía de los hechos consumados. El nuevo suelo residencial debe evitar potenciar las parcelaciones infractoras; si el suelo urbanizable las envuelve e incorpora al crecimiento del barrio y urbaniza alrededor, consolida y discrimina positivamente estas situaciones.

La idea base de la ordenación propuesta es unir con un corredor verde, reforzado por puntos de equipamiento, los núcleos de Torre del Pinar y Garrapinillos con el Canal Imperial.

El Canal es por sí un corredor verde que se pretende transformar y potenciar a través del Plan Director ya expuesto en el tramo urbano y de un Directriz parcial del Gobierno de Aragón. Parte esencial de ese proyecto es su tratamiento como un itinerario que une y articula puntos del territorio, por lo que resulta obligado prever la conexión al mismo de los núcleos próximos, facilitando su utilización como espacio de recreo, ciclista, etc.

El corredor cuenta con una franja de terreno de propiedad municipal próxima a la Torre del Pinar, y con la Escuela de Jardinería; el resto del corredor se enfoca como posible aportación de suelos urbanizables contiguos, alrededor del barrio y en el camino de acceso desde la orilla del Canal, suelos destinados a la extensión residencial del barrio. Se propone un espacio de reserva como parque en el punto de encuentro con el Canal. El corredor propuesto está en contacto con la actual zona escolar y deportiva, y tiene una relación directa con la Plaza y el actual centro cívico del barrio.

## **CORREDOR DEL GALLEGO.**

### **Estructura urbana.**

El corredor cuenta con un conjunto de núcleos urbanos y de áreas de actividad singulares a las que el Avance propone añadir otras. Se pretende estructurar el corredor en torno al Gállego como un eje natural, verde y equipado, con equipamientos de rango general a lo largo del mismo y una malla de comunicaciones que permita una fácil relación de los núcleos residenciales entre sí, con las áreas productivas y con las de servicios, de forma que todo el corredor funcione como un pieza territorial coherente pero des-concentrada.

En este corredor, la estructura urbana es como sigue:

### **Viario.**

La organización viaria se basa en:

La desviación de tráfico de paso fuera de la carretera de Huesca: El tráfico urbano y metropolitano entre dicha carretera y el Oeste de la Ciudad -Área Puente de Santiago, Delicias, Ensanche, carretera de Logroño, etc.- se derivaría por el vial Norte del Actur, en el límite con el Campo de San Gregorio hacia la Ronda Norte y la "Ronda del Rabal"; el tráfico pesado en tránsito y el metropolitano desde o hacia el Este de la Ciudad se desviaría por el acceso Norte al Cuarto Cinturón.

La formación de una malla viaria propia del corredor: Las vías longitudinales son la Autovía del Eje N-S (Somport-Sagunto) y acceso N al Cuarto Cinturón, la actual carretera de Huesca y la carretera de San Mateo. Las viales transversales propuestas son (de N a S):

- Conexión entre Peñaflor y Villanueva.
- Carretera de Huesca, San Juan de Mozarrifar y Montañana (Aula Dei).
- Carretera de Huesca, camino de Cogullada y Acceso Norte.
- ACTUR, Cº de los Molinos y San Gregorio.

La propuesta comprende una reserva de suelo para un nuevo trazado de la carretera de San Mateo que evite las travesías de Montañana y Peñaflor, con mejores radios y más alejado del Gállego entre Aula Dei y éste último barrio, permitiendo la transformación paulatina de este tramo del río, uno de los más atractivos y valiosos, en un parque metropolitano.

La nueva carretera conecta con el Acceso Norte en la intersección prevista en la margen derecha del Gállego, en un extremo del puente por el que lo salva.

### **Áreas de actividad.**

Dentro del corredor, como elementos con capacidad de inducir desarrollo se sitúan las grandes áreas singulares de actividad -Centro Sanitario del Cascajo, Mercazaragoza, -para la que se prevé su ampliación-, el Centro de formación de Cogullada, la Ciudad del Transporte, la Papelera de Montañana, el Campus de Aula Dei, la reserva de suelo para actividades logísticas (ZAL), la Academia General con el Campo de San Gregorio y el corredor industrial de Villanueva de Gállego.

En las proximidades del acceso Norte el Avance plantea además áreas de actividad convencionales con fácil acceso desde la ciudad.

### **El Corredor Verde del Gállego.**

El río es un elemento esencial en la organización del corredor como una pieza territorial, en la que supone una excelente oportunidad para establecer un eje verde y de servicios, a cuyo fin se plantea:

- Protección estricta de la terraza inferior, dedicada exclusivamente a usos de cultivo de huerta o plantación con especies de ribera.
- Actuaciones de defensa del cauce, reposición de las extracciones de áridos, etc.

#### Áreas de acceso público:

- Un parque de escala metropolitana entre Aula Dei y Peñaflo, con la Cartuja en su interior y que incluya, en consecuencia, contenidos culturales además de recursos de ocio. Abarcaría algunos terrenos del Campus, la "Peña del Cuervo", sotos de ribera y márgenes hasta la actual carretera.
- Un parque fluvial con zonas equipadas de características urbanas en el barrio de San Juan de Mozarrifar, formado con aportaciones de suelos urbanizables inmediatos (Calle del Río de San Juan) capaces de crear una fachada urbana a dicho parque; a los que se sumaría el cauce público y una pequeña franja del Campus de Aula Dei. El parque sería accesible desde la vía propuesta entre la carretera de Huesca, San Juan y la carretera de San Mateo.
- Un segundo parque de similares características en el tramo comprendido entre la Autopista A-2 y el límite Sur de Santa Isabel (acceso de la N-II al Cuarto Cinturón y a la Avda. de la Jota).
- Un área de parque fluvial -no íntegramente de acceso y dominio público- en la desembocadura del Gállego, entre el Cuarto Cinturón y la Ronda ferroviaria.
- Fuera del corredor fluvial se cuenta con la oportunidad de utilizar los espacios naturales del Vedado, Valdeatalaya, etc., para usos deportivos en contacto con la Naturaleza.

#### Áreas de servicios.

Para reforzar el carácter como eje del Gállego se propone un "rosario" de reservas de suelo para equipamientos de nivel general al servicio de varios barrios, de todo el corredor o incluso de nivel metropolitano. Las áreas son:

- Campus de Aula Dei: Se plantea destinar una porción de terreno que quedaría separada del resto del Campus por la vía que une las carreteras de Huesca y San Mateo, aun dentro de las funciones propias de aquél, a usos que requieran contacto con el exterior o puedan suponer atracción (exposiciones, salas de reunión, aulas de enseñanza, etc.), que, junto con el Parque de San Juan, la nueva vía ya citada y el puente, sirva de articulación entre las dos márgenes del río.
- "Torre de los Ajos" en Montañana (antes campamento Gran Capitán), propiedad municipal que puede acoger usos educativos o deportivos.
- Área de servicios de la ZAL: Si se implantan en esta zona actividades logísticas, se pretende ligar la situación de las áreas representativas, administrativas y de servicios a las personas a un emplazamiento que, además de situarse en la "puerta" de acceso desde el Eje N-S, esté conectado con el corredor verde del río y se incorpore al "rosario" citado.
- Áreas deportivas del camino de Jarandín (Montañana): entre el camino citado y el Gállego existen ya espacios públicos y privados orientados en principio a instalaciones deportivas e infrautilizados, que pueden incorporarse como usos expresamente permitidos para su recuperación, diversificación y ampliación al servicio del barrio y del corredor en conjunto. La conexión del Cº de Jarandín con el Acceso Norte junto al puente sobre el Gállego permite el acceso desde zonas alejadas y ofrecer servicios a mayor escala: (hípica, camping, etc).

#### Áreas residenciales: Los núcleos y sus posibilidades de desarrollo.

Las áreas para la vivienda están situadas en los núcleos históricos -de características muy variables- y los nuevos suelos urbanizables.

El desarrollo en San Juan de Mozarrifar y San Gregorio están ligados a su localización junto a la carretera de Huesca; los tejidos nuevos tenderán a situarse alrededor del núcleo originario, como ha sucedido en la carretera de Logroño o de Valencia, como resultado de la expansión del casco urbano en combinación con actuaciones apoyadas en la carretera o en vías nuevas del corredor. En ambos barrios ya se han promovido áreas de vivienda como extensión o transformación del tejido actual.

Los casos de Montañana, Villamayor y Peñaflo son distintos, por su mayor relación con la actividad agraria y por las características morfológicas de su tejido. Las oportunidades de evolución no vienen del "efecto corredor" de la carretera, sino de sus propias características, y no han tenido procesos significativos de expansión del casco o transformación interna, conservando, particularmente Villamayor y Peñaflo la tipología y la estructura parcelaria rurales.

En éstos últimos se quiere mantener su carácter propio, reflejo de su origen agrícola y el carácter diferenciado del tejido como una opción residencial singular dentro de las oferta de la Ciudad. A este fin hay que continuar la línea del Plan actual de completar el casco urbano con porciones nuevas de tejido y actuar en los "huecos" interiores con fórmulas adecuadas de reforma interior o proyectos de alineaciones.

En cuanto al Suelo Urbanizable, se prevé establecer corredores de protección en torno a los núcleos de Villamayor y Peñaflo, impidiendo el crecimiento en "mancha de aceite" y orientando los posibles desarrollos a suelos exteriores; y facilitar la localización fuera del casco de naves de maquinaria agrícola y aperos estableciendo áreas "ad hoc" de suelo no urbanizable - incompatibles con el ejercicio de actividad-.

En atención a ello las propuestas de ordenación y las pautas para el desarrollo urbanístico son las siguientes:

#### MONTAÑANA.

El barrio está organizado en línea sobre la carretera a Peñaflo y San Mateo, a partir de la que se ramifican calles y caminos formando una "malla abierta"; a los lados de la línea hay un núcleo principal de edificación junto al centro histórico y otro más pequeño al Norte de la papelera.

En el barrio coexisten varios tipos de tejido: manzanas convencionales de parcelas unifamiliares entre medianeras, un tejido irregular del núcleo rural originario, viviendas y otros edificios en hilera en la carretera y viviendas diseminadas. El núcleo histórico tiene una malla elemental de calles largas y estrechas que dificulta su crecimiento por la periferia y la circulación interna, haciéndola depender de la carretera; por otra parte, el crecimiento hacia el Gállego desde la misma está limitado por la proximidad de la acequia Urdana, la huerta baja y la propia papelera (a la que también se accede por la travesía).

Todo ello ha dado lugar a una estructura fuertemente lineal en la que la travesía soporta distintos tipo de tráfico, transporte urbano, carga y descarga y funciones de calle Mayor, con una sección escasa; lo que supone un inconveniente básico para el desarrollo del barrio, junto con las molestias derivadas de la papelera.

Las ventajas relativas del barrio para acoger nuevas áreas de vivienda -además de su entorno- vendrán de la construcción del Acceso Norte, que permite dar una excelente accesibilidad desde toda la ciudad y evitar la travesía.

La propuesta para el barrio parte de la variante ya descrita de la carretera de San Mateo, cuya traza se coordinará con las instalaciones de La Montañanesa, en la que se prevé un acceso directo a la papelera y un acceso nuevo al barrio. que se situará independientemente del anterior y que se orientará hacia el centro del corredor del barrio. Como alternativa a la travesía se prevé una circulación perimetral alrededor del mismo.

El desarrollo urbanístico del barrio se centrará en el entorno del núcleo principal actual, proporcionado a su capacidad real de expansión y evitando el entorno próximo de la papelera. A su vez dichas áreas tienen que asumir la estructura lineal de la que se parte, por lo que la opción lógica es ampliarla pasando de una calle longitudinal única a una malla alargada con más calles longitudinales y transversales, extendiendo la anchura del actual corredor residencial hacia el lado opuesto al Gállego, pero sin llegar a incorporar los "racimos" de edificación diseminada que se han ido formando en los caminos rurales cerca del barrio sobre segregaciones de parcelas de cultivo. Los tipos de edificación agrícola diseminada se tratan con el régimen general del suelo no urbanizable.

Se pretende reforzar el papel de la travesía, una vez convertida en calle, como eje urbano con un paseo interior que incorpora el parque actual y que habría de formarse con las aportaciones de los nuevos sectores urbanizables. Los equipamientos de estos mismos sectores y las zonas verdes locales deben servir de elementos de unión con los núcleos existentes.

Fuera del núcleo principal del barrio, se plantea la regularización de la línea de edificación existente entre Montañana y Aula Dei con una ordenanza adecuada a sus características actuales.

#### VILLAMAYOR.

La variante de la carretera de Sariñena se traza por el Sur, en el seco, facilitando su continuidad a través del camino de la Puebla de Alfindén, que se conecta después con la Autopista A-2 en Malpica. Se evita así el tráfico en tránsito por la Calle de El Paso que está llamada a ser el eje urbano de Villamayor.

Se propone una reducción drástica de las grandes extensiones de Suelo Urbanizable previstas en el actual Plan de 1986 sobre los suelos en que existen propiedades municipales al Norte del barrio, por el gran desarrollo de infraestructuras hidráulicas que precisarían -con distancias de 6 a 8 Km. a los puntos de abastecimiento y vertido- y por su desproporción con el asentamiento actual.

Se mantiene un sector de suelo urbanizable al Sur del Barrio, junto a la carretera a la A-2 y Malpica (Loma de los Cados), de propiedad municipal, como reserva para el Patrimonio de Suelo, con destino a usos productivos.

El Suelo Urbanizable para la expansión del Barrio se sitúa al Nordeste, en la parte alta, a ambos lados de la travesía; tiene como límite Norte la Cabañera y está separado del núcleo del Barrio por el conjunto formado por El Pueyo, el Parque, la zona deportiva y las nuevas zonas verdes que aporten los nuevos sectores. Otro sector se sitúa tras el Cementerio Viejo, similar al actual sector 84/4. De este modo se pretende conseguir:

- Acceso directo a los nuevos sectores sin atravesar la calle de El Paso, desde la variante. La proximidad a ésta hace posible introducir usos de servicios relacionados con la carretera.
- Mantener inalterado el carácter del Casco actual gracias a la franja de separación formada por El Pueyo, el Parque, etc. y a la diferencia de altura.
- Prolongar y reforzar El Paso como eje cívico situando en él equipamientos, y usos sociales y de relación.

Como cierre del barrio por el lado de la huerta (Noroeste) se plantea un nuevo sector en el ángulo formado por las calles Sta. Lucía y Virgen del Pueyo.

El suelo comprendido entre la Variante propuesta y el barrio es poco adecuado para su desarrollo urbanístico por sus características topográficas que forman vaguadas hacia el núcleo urbano y han actuado hasta ahora como límite natural al crecimiento, por lo que se mantiene como no urbanizable.

Para regularizar el perímetro El Plan General estudiará el remate con una franja de suelo urbanizable de baja densidad del borde Oeste del barrio, incluyendo un nuevo acceso por dicha orientación. Asimismo, para desarrollar internamente el suelo urbano se proponen planes de Reforma Interior con ámbitos similares a los del Plan actual -sin perjuicio de que su contenido pueda simplificarse-. Las áreas principales se sitúan: entre el Norte del barrio y El Pueyo y junto al primer tramo del camino de La Puebla de Alfindén, pretendiendo dar una nueva fachada al barrio en este tramo.

Se ha comprobado la concentración existente en el barrio de explotaciones de ganado porcino, por lo que se estudiará conjuntamente con los Departamentos de Agricultura y Ordenación del Territorio de Aragón la normativa urbanística adecuada a esta actividad.

#### PEÑAFLORES.

El barrio se inserta en la estructura del corredor con la carretera de San Mateo y la conexión propuesta -recogida en el proyecto de Directrices Metropolitanas- entre Peñaflores y Villanueva (2,5 Km. cruzando el Gállego). Esta actuación facilita la conexión a la autovía N-S y a las zonas productivas y servicios de la margen derecha del río.

Por ello el carácter del barrio se prevé casi exclusivamente residencial -con la actividad lógicamente compatible- y agrícola.

La situación del barrio en la terraza inmediata al río limita sus posibilidades de desarrollo por ese lado. Por el Este se encuentra el Barranco de San Cristóbal, que, según los estudios consultados, puede alcanzar puntas de caudal elevadas en períodos de retorno altos (50 y 100 años). Existe un proyecto para la corrección del Barranco -unos 80 millones, sin financiación- para reducir los riesgos.

En estas circunstancias debe evitarse ampliar el casco por el lado Este, y proyectar con moderación en el Sur, incluyendo la zona de salida del barranco hacia la carretera. Las áreas mejores para el desarrollo del barrio resultan las situadas al Norte hasta la variante, que se traza por detrás de Las Eras.

En cuanto a la organización del barrio se basa en los siguientes elementos:

- El Suelo Urbanizable tiene accesos directos desde la variante (que conecta con Villanueva o Zaragoza); uno al Sur de Las Eras y otro que recupera el Camino viejo de San Mateo. Las zonas verdes y de servicios grafadas en el Avance habrán de concretarse en los Planes Parciales del suelo urbanizable y deben repercutir por igual entre todos los propietarios de esta clase de suelo.
- El Suelo Urbanizable está separado del Casco y permite mantener su carácter.
- El antiguo camino y la calle del Paso es el eje urbano del barrio; por el Sur habría de continuar hacia el Parque del Gállego antes expuesto, y por el Norte comunica con las zonas de nueva urbanización. Para ello se prevé un Paseo que una el Camino viejo con la subida a la Ermita, perpendicular a la carretera.
- Este Paseo puede formarse con las aportaciones de urbanización de los nuevos sectores y sirve de límite del casco y transición a las zonas nuevas; su tratamiento con arbolado hasta la Ermita daría un corredor verde entre ésta y la huerta, que comunica el núcleo con las zonas deportivas y con las Eras. Los equipamientos del barrio se localizan a lo largo del eje quebrado formado por El Paso y el Paseo propuesto.
- Las Eras, tratadas en el Plan actual como suelo urbano para actividad agrícola, que no ha tenido iniciativas, podrían reconvertirse para uso residencial. Dada su gran extensión y estructura parcelaria, una ordenación, con viviendas adosadas, etc. supone reordenar y reparcelar la propiedad y urbanizar un ámbito más grande que todo el casco del barrio. Una

alternativa más adecuada es utilizar una densidad baja y viviendas aisladas, que permitan una actuación por partes manteniendo en lo posible la estructura actual.

#### **SAN JUAN DE MOZARRIFAR.**

El barrio tiene una organización en forma de T basada en la Avda. de Zaragoza y la Calle de San Juan, con ramificaciones laterales en forma de calles con "salida al campo" y una estructura lineal separada, la calle del Río, próxima al cauce. Mantiene áreas de uso industrial en funcionamiento.

El problema general de accesos que aparece en todos los barrios del corredor es aquí más acuciante porque la conexión con la carretera de Huesca se hace mediante un paso a nivel con el FC (líneas de Barcelona-Lérida y Canfranc). El Estudio Informativo del Acceso Norte incluye la reposición del acceso actual con una estructura para salvar la vía. Otro acceso alternativo es un camino rural, el de Cogullada (4 Km. hasta la Ronda Norte).

La solución del acceso, prevista en el Plan vigente, es la prolongación de la vía actual que llega hasta la Ciudad del Transporte en dirección a Montañana, salvando la línea férrea y un considerable desnivel; puede hacerse como obra independiente coordinando las rasantes con las del Acceso Norte, con el que conecta.

La vía citada es condición previa al desarrollo efectivo del barrio, y permite implantar actividades productivas al lado del Acceso Norte fuera del barrio. A partir de ella, las propuestas del Avance se concretan en la ordenación interna.

La idea base es realizar una nueva vía Norte-Sur, paralela a la avenida de Zaragoza, por el exterior del núcleo actual, que actúe como espina dorsal del barrio, dé acceso a las actuales áreas industriales y a los suelos situados en las partes traseras de las construcciones que dan fachada a la avenida y a la Calle del Río. La calle iría situada en un corredor de espacio libre, resultado todo ello de las aportaciones de los sectores de suelo contiguos a ella. La calle citada se completa con otra, ya prevista en el Plan actual, de cierre del barrio por el Norte.

Los suelos para completar el desarrollo del barrio -PERIs y sectores de Suelo Urbanizable- se sitúan en los huecos que deja la estructura actual, que serían directamente accesibles con la estructura diseñada. Las dos calles principales, con menos tráfico, podrían convertirse así en los ejes urbanos del casco.

En el Estudio del Acceso Norte se prevé, además del nuevo acceso al barrio, mantener la conexión del camino actual que lleva al paso a nivel y a las fincas situadas entre la Ciudad del Transporte y la vía férrea. Estos suelos están destinados a usos ferroviarios en el actual Plan, usos que el Avance sitúa en la reserva de suelo para ZAL al Sur del barrio. Se plantea la transformación de esta franja en residencia de baja densidad, conectada a la calle que rodea el barrio por el Norte con un paso superior, y al acceso Norte en la forma ya indicada.

El suelo de la margen de la carretera de Huesca se propone para usos productivos mixtos y relacionados con el transporte hasta el límite del término municipal.

#### **SAN GREGORIO.**

El barrio tiene una estructura muy elemental formada por un acceso desde la carretera de Huesca que se divide en tres calles hasta encontrar al Camino de los Molinos, paralelo a la carretera. En este caso más que plantear un crecimiento o expansión del barrio a partir del núcleo actual, se trata de suelos exteriores al mismo que tiene condiciones favorables para su desarrollo por su situación en el corredor. Las propuestas del Avance se dirigen principalmente a la forma de articular el barrio con los nuevos suelos urbanizables.

El acceso actual desde la carretera de Huesca tiene problemas de seguridad. El Ministerio de Fomento dispone de un Estudio Informativo para este tramo de la carretera que incluye un enlace que conecta con los suelos situados al Norte del barrio y se une a la vía propuesta que llega hasta el camino de Cogullada y el Acceso Norte.

Como complemento, el Avance plantea otro acceso desde la glorieta prevista en la carretera de Huesca para su encuentro con el vial Norte del Actur, hasta el Camino de los Molinos.

Con los accesos citados, al N y al S del barrio es posible acceder a los nuevos sectores urbanizables y al centro sanitario del Cascajo sin pasar por el núcleo. La zona común entre ambos cuenta con la Cabañera como zona verde al Sur y con zonas verdes complementarias de las situadas junto al Sanatorio -como Sistemas a cargo del Suelo Urbanizable- en el Norte.

#### **JUSLIBOL.**

Este barrio no pertenece al corredor, sino más bien al del Ebro, o a lo sumo, al "chaflán" entre ambos; su principal conexión con el corredor del Ebro sería el galacho que lleva su nombre, pero está mucho más próximo a las áreas urbanas de la carretera de Huesca que a las de la carretera de Logroño, por lo que se trata aquí.

Separado de los dos corredores, y con serias dificultades para desarrollarse, en el tejido edificado del barrio cabe distinguir dos áreas distintas: el núcleo originario, de unos 600 m. de largo y unos 80 de ancho medio, y, entre éste y el Actur, un complejo de construcciones y cuevas en los barrancos al Norte de la carretera y la Acequia de Juslibol, que es el límite entre el monte y la huerta.

El núcleo conserva numerosos elementos de identidad propia: situación, estructura, paisaje, formas de edificación, etc. El interés de la edificación del casco puede estar en su misma singularidad, aunque hay ya mucha edificación no tradicional que contrasta con las tipologías características, como sucede en las Cuevas. Situado en la ladera del Castellar, goza de excelentes vistas sobre la huerta y la ciudad, y está inmediato a los servicios y áreas de consumo del Actur. Cuenta también con la proximidad y paso obligado al Galacho, un enclave de singular interés ecológico cada vez más visitado.

Los principales inconvenientes físicos son la naturaleza del terreno (yesos) que provoca problemas geotécnicos -las fugas de agua de las redes han provocado asentamientos y daños- y la estructura lineal sobre una sola calle -con un desarrollo de 1,5 Km.- que debe acoger vehículos, peatones, transporte colectivo, carga y descarga con escasa anchura y tramos edificados que mantienen la alineación histórica del núcleo rural,. Su corte eventual por averías o accidentes reduce las comunicaciones del barrio a los caminos de la huerta.

La condición previa al desarrollo de nuevos suelos es un nuevo acceso al barrio, que también resolvería el acceso al Galacho, que ahora es común, y que a la salida del barrio tiene problemas de desprendimientos de las paredes rocosas del monte contiguo.

Es aconsejable evitar zonas de nueva urbanización -incluidas las Cuevas- por los problemas geotécnicos; la localización del barrio en ladera aconseja no ampliar tampoco el suelo urbanizable por encima del mismo ni de las cuevas. No obstante, ante la dificultad de ampliar el suelo urbano, se considera preciso prever el desarrollo de una orla de suelo al Sur del barrio, a lo largo del mismo, asociada al trazado de un nuevo acceso al Galacho de Juslibol, en suelos en que el sustrato de yeso aparece ya cubierto por depósitos fluviales.

Con el nuevo acceso y los suelos asociados la ordenación propuesta se basa en:

Llevar el acceso directamente al núcleo tradicional, por los dos puntos principales que comunican con la huerta, el Camino del Barrio Bajo y el del Obispo.

Situar equipamientos, aparcamientos y elementos de "centralidad" de los nuevos suelos al pie del conjunto formado por las Plazas del Obispo y la Iglesia, como puntos más significativos del barrio, y comunicados con ellos.

Salvar el curso de la acequia y el desnivel entre el barrio y los nuevos suelos con una zona verde longitudinal.

Efectuar las rectificaciones de alineación necesarias para que la Calle Alta pueda utilizarse en doblete con la de Zaragoza en sentido único, facilitando su función de eje urbano del barrio.

Se propone una nueva área de viviendas en terrenos propiedad de la DGA y en parte de la Casa de Ganaderos, alrededor del Centro Rey Ardid; con el propósito de que sirva de enlace con el "Parque residencial Goya", la actuación del Gobierno de Aragón junto a la avenida de los Pirineos y carretera de Huesca, actualmente en curso en su primera fase. Para facilitar la comunicación de las piezas residenciales se prevé un corredor verde en el límite con el campo de San Gregorio.

La zona de las Cuevas nunca ha sido urbana, y la mayor parte se asienta sobre propiedades municipales cedidas a canon; tiene una "semi-urbanización" en la que los servicios se instalaron para remediar la situación existente y no reúnen características urbanas, y lo mismo sucede con las características de calles (trazado, pendientes, firmes, aceras, desagües,) etc. Por otra parte, los barrancos de yeso, apropiados para construir cuevas, no lo son para la edificación urbana, y requieren precauciones suplementarias para evitar filtraciones de agua. La estructura parcelaria de las cuevas, la topografía, la tipología de edificios y la organización peculiar del área no permiten un tratamiento convencional como un suelo urbano con la posibilidad de demoler y renovar las edificaciones con un coeficiente de aprovechamiento.

La enajenación de las mismas a los actuales beneficiarios no es cuestión del Plan, pero guarda relación con el régimen de suelo y el régimen de propiedad que se establezca.

En cuanto al régimen del suelo, las cuevas constituyen una forma de asentamiento tradicional con características diferenciales propias y dotaciones de servicios que actualmente reúnen características mínimas, y a las que es difícil aplicar el concepto legal de ordenación consolidada.

El criterio del Avance es un tratamiento análogo al de otros núcleos tradicionales recogiendo este particular estado de cosas y permitiendo la utilización, ampliación en ciertas condiciones, con ordenanzas especiales adecuadas para su conservación y modificación bajo ciertas circunstancias, de forma que no sea exigible la ampliación de las redes, y manteniendo la clasificación del suelo.

En cuanto al régimen de propiedad hay elementos comunes como el suelo en los que no bastaría una mera parcelación con división en lotes, sino que sería preciso establecer comunidades con un régimen adecuado a esta forma de habitación distinta de la edificación tradicional.

#### **EL TRAMO FINAL DEL GÁLLEGO.**

En el cruce del río con la autopista A-2 se inicia otra pieza territorial, la correspondiente al corredor de la carretera de Barcelona, formada por Santa Isabel, Malpica, La Puebla de Alfindén, Alfajarín, etc. En este corredor, a diferencia de lo que sucede en la carretera de Logroño, el límite del término de Zaragoza presenta un corte neto entre Malpica y La Puebla de Alfindén; en el resto del corredor las "piezas" de suelo calificado de los demás municipios ensamblan unas con otras en una franja continua.

En consecuencia la "pieza territorial" de la carretera de Barcelona tiene razón de ser en la escala territorial metropolitana, pero en la escala de Zaragoza es más coherente tratar los barrios de Santa Isabel y Movera dentro de la pieza del Gállego, como parte del punto de encuentro de ambas.

#### **SANTA ISABEL.**

Este barrio tiene un papel estructural como articulación de los ejes urbanos de la margen izquierda del Gállego, la carretera de Barcelona, y el corredor secundario de la carretera de Movera, entre sí y con la Ciudad. En consecuencia la ordenación se basa en reforzar el carácter urbano de Santa Isabel, la reorganización viaria alrededor de dicho barrio y la conexión en malla de éste con Villamayor, Movera y La Cartuja.

La ordenación del viario consiste en establecer un anillo formado por la avenida de Cataluña, el inicio de la carretera de Montañana, un nuevo vial Oeste-Este de unión con la carretera de Villamayor, una variante de la misma al Este de la calle Mamblas, y la variante al Sur del barrio de la N-II hasta la Ronda de la Hispanidad y la avenida de la Jota, con un nuevo puente sobre el Gállego.

La variante de la carretera de Villamayor, que discurre entre la calle Mamblas y Malpica-Nurel se coordinará con la solución del nuevo acceso a Malpica propuesto en el apartado de comunicaciones. El anillo formado por estas vías evita el tráfico de paso por el barrio y resuelve el acceso de vehículos pesados a Balay y otros puntos.

La nueva calle Este-Oeste entre las carreteras de Montañana y Villamayor está situada al Norte del barrio, junto al Instituto Itaca y a nuevos suelos urbanizables, a los que da acceso, y aparece ya en una modificación puntual del Plan vigente.

Se pretende reforzar la trama urbana del barrio, con reformas y áreas nuevas con coexistencia de residencia, actividad y servicios utilizables por barrios de su entorno.

- Tratamiento de la travesía de la N-II como calle urbana, favoreciendo la renovación como eje urbano con aceras amplias, amueblamiento y actividad en los bajos.
- Se opta por no situar nuevos suelos urbanizables en colindancia con la variante de la N II que conecta con el Cuarto Cinturón, al Sur del barrio. El límite del barrio por su borde Sur, que dará frente a la variante citada, se situará en el límite actual del tejido urbano, mediante una nueva fachada urbana a la variante en la que se completen los huecos existentes y la malla de calles y se establezca una calle en el borde que dé salida a las existentes de forma y un remate adecuado a dicho tejido.
- Tratamiento como verde urbano del cauce del río Gállego -dominio público y cesiones urbanísticas- entre la autopista y la nueva N-II.
- Fijación de condiciones para que se forme una fachada de viviendas al Gállego. Se estudiará la transformación a usos residenciales de suelos de uso industrial entre la factoría Balay y la ribera del Gállego.
- Completar con suelo productivo los huecos al este del barrio entre la fábrica Nurel, la A-2 y la N-II.
- Los terrenos del antiguo CEI en Malpica-Santa Isabel, de unas 30 Ha de superficie, contiguos a una parcela vacante de espacio libre y de patrimonio de la Administración suponen una oportunidad para establecer un centro de servicios públicos que podría completarse, en función de las condiciones de adquisición con un polígono de reubicación de industrias incompatibles con el tejido residencial.

**La Avenida de Cataluña:** Uno de los puntos de encuentro del corredor de Gállego con la ciudad es la Avenida de Cataluña. En la medida que lo permita el mantenimiento de la actividad industrial hasta un futuro traslado, se plantea la transformación residencial de las áreas vacantes orientada a formar una avenida urbana de acceso al Centro Histórico recuperando a otra escala y para toda ella el carácter que tuvo en el tramo inmediato al Ebro.

## **MOVERA.**

El barrio tiene una estructura lineal con edificación a lo largo de la carretera de Pastriz. Ha tenido un crecimiento considerable especializado en viviendas adosadas de nivel medio, por lo que el único acceso muestra saturación, con el mismo cuadro detectado en otros barrios: una calle única que recibe tráficos distintos, carga y descarga, funciones urbanas, y está flanqueada en buena parte de su recorrido, fuera del núcleo urbano, por edificaciones agrícolas y de otros tipos.

Un desarrollo urbanístico más amplio del barrio requiere como condición previa transformaciones en su infraestructura, particularmente un nuevo acceso, una variante fuera del núcleo urbano y mejorar las condiciones del vertido, con depuración autónoma o conectada con el emisario de Malpica.

Una alternativa de nuevo acceso es desde el enlace de la carretera de Barcelona de la variante de Sta. Isabel con la travesía de dicho barrio. Otra alternativa es conectar con el Cuarto Cinturón. A consecuencia del cambio de trazado a la margen Norte del Ebro es posible situar un acceso con separación suficiente a los enlaces más próximos al Sur del barrio, y a una distancia del mismo equivalente a la mitad de la que hay desde la carretera de Barcelona.

El nuevo acceso puede combinarse con la ordenación de los bordes del barrio para establecer una variante urbana de la carretera actual y conectar con la carretera del lado de Pastriz, evitando tráficos de paso por el barrio, por lo que la solución resulta ventajosa.

Otro acceso desde La Cartuja es el que tiene en estudio el Gobierno de Aragón ya mencionado en el capítulo de Sistema de Comunicaciones y que se relocalizará como consecuencia del cambio citado en la traza del cinturón.

La débil estructura lineal del barrio de una sola calle, con ramas laterales estrechas, hace inadecuados los desarrollos por ampliación del suelo urbano; las posibilidades más realistas, para evitar altos costes públicos serían desarrollos moderados de suelo urbanizable creciendo hacia la "variante", un nueva calle paralela a la carretera actual, dejando entre la edificación actual y la nueva un paseo que una los equipamientos existentes con los nuevos que resulten; el mismo planteamiento que en Montañana, que también es un desarrollo lineal, adaptado a las diferencias entre las dos.

Igual que en Montañana, se plantea regularizar el desarrollo lineal de edificación existente en la carretera de acceso con una ordenanza adecuada a las características de la edificación actual.

## 10. ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA.

### Infraestructura hidráulica y crecimiento físico.

Las infraestructuras asociadas a los viarios arteriales sirven de "urbanización primaria" del territorio, para utilizar los suelos aptos con fines urbanísticos, en respuesta a las demandas futuras. Seguidamente se realiza una primera aproximación a las condiciones de infraestructura hidráulica necesarias para que ello sea posible.

- a) En general hay que señalar la falta de margen de capacidad en las redes existentes para dar servicio a actuaciones nuevas de algún tamaño; ampliar su cuenca de recepción solo es posible perdiendo calidad del servicio que prestan.
- b) Si hay conductos que cuentan actualmente con capacidad, es porque no se han incorporado las áreas previstas, bien por falta de ocupación de los suelos, bien por falta de las redes secundarias. La utilización de capacidades residuales para actuaciones de nueva planta puede suponer que suelos edificados y sin conectar o suelos vacantes calificados con anterioridad pierdan su dotación. Este tipo de conflicto se puede producir en las tuberías de Casetas, carretera de Castellón, red derivada de la ampliación de Valdespartera y colectores de alcantarillado de los polígonos 1 y 2.

### Actuaciones precisas en las áreas de desarrollo urbano.

- a) Orla oeste de la Ciudad (entre las carreteras de Madrid y de Valencia, y al Oeste de barrio de Oliver). El abastecimiento habría de basarse en bombeos o redes derivadas a partir de la ampliación de los depósitos de Valdespartera. El saneamiento haría necesario un colector de gran diámetro a desaguar en el Ebro en las proximidades de la depuradora de La Almozara, que a su vez precisa la conexión entre ésta y el colector de la margen derecha del Ebro. El vertido en la cuenca del río Huerva podría hacerse mediante prolongación del colector de la Vía de la Hispanidad, con desagüe al Huerva de aguas pluviales mediante aliviaderos. La obra de mayor envergadura sería el colector en función de su longitud.
- b) Área de la carretera de Logroño. Cuenta para su abastecimiento con la tubería de Casetas y su desdoblamiento en ejecución, y para el vertido con el colector llamado del polígono 1, cuya capacidad se incrementará construyendo aliviaderos de pluviales al Ebro; es objeto de un proyecto con financiación comunitaria en curso, y precisaría igualmente la conexión entre las depuradoras.
- c) Área de la carretera de Huesca y ribera del Gállego: el abastecimiento habría de resolverse desde el depósito de la Academia, previa la ampliación de la capacidad del bombeo. En las proximidades de la tubería de Malpica y del Gállego cabría realizar el abastecimiento desde ésta.
- d) El saneamiento habría de basarse en el tramo norte en el colector de la Ciudad del Transporte o en desdoblamientos del mismo en función de la superficie, con paralela ampliación de la depuradora de aguas residuales que hay construida, o conexión a un colector nuevo de margen del Gállego.

El resto de las aguas residuales requiere un colector de la margen derecha del río (previsto para su inclusión e fondos europeos) hasta la estación de bombeo situada en la margen izquierda del Ebro; las pluviales se verterían al Gállego mediante aliviaderos.

- e) Área entre Villamayor y Malpica: contando únicamente con la posibilidad de actuaciones localizadas, las posibilidades de abastecimiento pasarían por instalaciones nuevas de bombeo y depósito de regulación desde la tubería de Malpica, y el saneamiento con una red separativa transportando las aguas residuales a la red de Malpica, y las aguas pluviales a una balsa de regulación.

- f) Áreas entre Malpica y Movera: el abastecimiento de agua habría de hacerse a partir de la tubería de Malpica, mientras que para el saneamiento sería preciso un colector vertiendo al Ebro, cuya depuración habría de ser conjunta con la del barrio de Movera, siendo las soluciones posibles una depuradora independiente o conectar Movera y Malpica a la depuradora de La Cartuja.
- g) Área de la carretera de Castellón. La base de abastecimiento es la tubería en ejecución que ha sido objeto de una ampliación de diámetro. El vertido de aguas pluviales habría de dirigirse al Ebro mediante aliviaderos ya que discurre relativamente próximo a la carretera, y las aguas residuales al colector general de la depuradora de La Cartuja.
- h) Orla próxima a la Ronda de la Hispanidad en el sudeste de la ciudad: un proyecto complementario de las obras de vialidad deberá incluir los conductos actualmente necesarios a lo largo de la vía para cerrar y equilibrar las redes existentes y permitir nuevos abastecimientos; para el saneamiento es necesario construir una nueva arteria para descargar el colector del Sudeste. El saneamiento de nuevos suelos urbanizables requerirá un colector al emisario de La Cartuja.

Las consideraciones que anteceden parten de la base de que se trata de opciones de futuro y, por consiguiente no son compatibles simultáneamente todas las descritas; así por ejemplo, el margen utilizable de la tubería de Malpica, que aparece como posibilidad de abastecimiento en tres de las áreas anteriores, está condicionado a la dimensión de las actuaciones y a la concurrencia de varias de ellas; la estrategia de "urbanización primaria" del territorio debe tener en cuenta la capacidad de las infraestructuras.

#### Actuaciones previstas.

- a) Proyectos municipales acogidos a fondos de ayudas comunitarias de los programas 1996-97-98 y 1997-98-99. Referidos a obras de renovación del alcantarillado y subsanaciones o mejoras del sistema actual.

Incluye obras en red urbana y elementos nuevos como colectores de la nueva vía Oliver-Valdefierro, colector entre la depuradora de la Almozara y el colector de margen derecha del Ebro (conecta las dos depuradoras) colectores del Huerva (Marina Española-cubrimiento, necesario para las actuaciones en el Ebro; tratamiento de fangos de la planta potabilizadora; colectores de márgenes del Gállego hasta el bombeo a la Cartuja. Coste aproximadamente 4.300 millones

- b) Obras de abastecimiento de aguas: en Carreteras de Madrid y Castellón, tubería del ACTUR por el puente de La Almozara, ampliación del depósito de Valdespartera, redes secundarias en áreas industriales, mejoras del depósito de Canteras, etc. Todo ello supone una inversión de unos 2.000 millones hasta 1998 y 700 millones más en mejoras de la red entre 1997 y 1999.

- c) A ello hay que añadir la infraestructura hidráulica de acompañamiento de la Ronda de la Hispanidad, que supondría alrededor de 2.000 millones.

Existen además los siguientes proyectos:

- Como consecuencia del Convenio celebrado entre el Ministerio de Medio Ambiente, el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento se está redactando un Proyecto de Abastecimiento Integral de Zaragoza y su entorno metropolitano con aguas de primer uso procedentes del Pirineo.
- Asimismo, fruto de otro Convenio entre la DGA, el Ayuntamiento y diversos municipios se está redactando el proyecto para un colector del Huerva.

En suma las previsiones de inversión a corto y medio plazo en materia de infraestructura deben atender, por un lado a la renovación y mantenimiento de las redes existentes y por otro a obras que permiten, además, dar soporte a nuevas áreas de desarrollo urbano.

## 11. SUELO NO URBANIZABLE.

### SUELOS EXCLUÍDOS DEL DESARROLLO URBANÍSTICO.

El papel del medio natural en el modelo territorial se ha expuesto en el Capítulo 2 como contraste de la sostenibilidad del desarrollo y a través de los enclaves naturales como estructurantes del territorio. El Avance asume principios de zonificación geomorfológica del territorio, excluyendo los terrenos inadecuados para la urbanización y de zonificación ecológica, excluyendo los espacios naturales de interés que favorecen el mantenimiento de la biodiversidad y los grandes espacios abiertos.

Los tipos de espacio natural que integran el territorio comprende:

- Espacios naturales protegidos.
- Corredores fluviales en general y espacios de ribera.
- La huerta.
- El secano y otros suelos sin especial protección o destino urbanístico.

#### 1. Espacios naturales protegidos.

Son los recogidos en el Catálogo realizado por el Ayuntamiento: Galacho de Juslibol, La Alfranca, Vedado de Peñafior, Barranco de Las Almunias y Plana de Zaragoza, etc, y otros como los pinares de Zuera o Castejón, y -con distinto carácter- las murallas de Grísén; son espacios de dimensión metropolitana y contribuyen a la articulación del territorio, ya que son utilizables, con limitaciones, como espacios libres y de uso recreativo compartidos a escala metropolitana, y parte inseparable de la organización física y la caracterización paisajística.

#### 2. Riberas.

Los corredores fluviales -los ríos, las riberas y la huerta- son el elemento más característico del medio natural de Zaragoza, de gran valor como recurso medioambiental, y parte esencial del paisaje.

Hasta ahora, esa capacidad se ha basado en ser soporte de la producción agrícola y del crecimiento urbanístico -la huerta se convierte en solar, el riego en abastecimiento y el propio río sirve como desagüe-, dando lugar a desarrollos tentaculares a lo largo de los cauces.

Actualmente es necesario actualizar esa función con la de espacios verdes naturales de escala metropolitana, próximos a los corredores de comunicaciones y articulados con el medio urbano. Suponen una oportunidad, no exenta de dificultades, de un modelo metropolitano integrado en un entorno verde singular.

Al mismo tiempo, el río, sus riberas y sus huertas son ecosistemas frágiles sometidos a amenazas representadas por usos ilegales del suelo, vertederos, degradación de riberas, erosiones, etc, que es necesario preservar con medidas normativas y también activas.

#### Parques fluviales.

Parte del ecosistema fluvial se incorpora como elemento activo a la estructura territorial en forma de "parques fluviales", ya tratados al exponer el Plan Director del Ebro. Los ámbitos correspondientes son el Meandro de Ranillas, la huerta de las Fuentes y la desembocadura del Gállego. Especialmente los dos primeros unen a la singularidad de su situación la calidad de la tierra y el ser los principales y casi únicos suelos dedicados al cultivo de hortalizas alrededor de la ciudad, ya que en el resto predominan los cultivos extensivos.

La incorporación de estos suelos al parque fluvial del Ebro supone la preservación rigurosa de usos ajenos al cultivo y el mantenimiento de éste a corto y medio plazo. La transformación en parque fluvial y las sustituciones de cultivos que se realicen se harían de forma planificada y ligada al desarrollo de cultivos de calidad -hortalizas u otros productos- en otras áreas de la huerta.

### 3. La huerta.

Los suelos de regadío se caracterizan por la conservación de la capa vegetal, el sistema de irrigación y la estructura típica de la propiedad, la explotación privada y la tradición de existencia de edificación agrícola en algunas zonas.

En los suelos de regadío hay que distinguir dos situaciones: la de las huertas más bajas, en las que la calidad de la tierra es máxima, los niveles freáticos están próximos, etc., tradicionalmente libres de edificación; y las huertas más elevadas, de peor tierra, próximas a los núcleos habitados y mejor comunicadas, que se van transformando por abandono de cultivos y "barbecho social" o se dedican de forma irregular a usos periurbanos: parcelaciones familiares o acopios, desguaces, etc.

El papel de la huerta, su situación general y la necesidad de asumir su integración con la ciudad en el modelo de organización territorial de Zaragoza y su entorno metropolitano se han expuesto en el Capítulo 2.

#### Los usos periurbanos en la huerta.

Además del retroceso de la agricultura, la huerta está potencialmente amenazada por el "barbecho social" y la invasión de usos periurbanos y situaciones de indisciplina en la aplicación de su régimen de uso.

El suelo alrededor de la ciudad viene siendo utilizado para recibir actividades que no tienen cabida en las zonas urbanizadas, por razones de espacio o de mercado de suelo: centros de enseñanza, sociedades deportivas, almacenamientos, desguaces, instalaciones militares, centros de asistencia socio-sanitaria, etc., unas veces autorizadas por el procedimiento de "interés social" y otras veces de forma irregular.

Esta situación se agudiza en áreas como el corredor entre la carretera de Logroño y el Canal por la abundancia de viviendas aisladas sobre la unidad mínima de cultivo y parcelaciones irregulares.

Esta proliferación hace que estas implantaciones no coexistan con la huerta, sino que la desplazan fragmentando el suelo agrícola en áreas separadas lo que facilita la regresión del cultivo y realimenta nuevos usos periurbanos. Esta forma de ocupación no aporta cualidad urbana al territorio; las distintas actividades no se relacionan y potencian entre sí, como es propio de las ciudades, sino que se relacionan únicamente con la ciudad de la que dependen, haciendo del entorno un espacio subordinado y empobrecido, tanto respecto al medio rural original como respecto al medio urbano.

Conforme a lo expuesto al tratar del medio natural, se estima que la solución no es incorporar estos usos al suelo urbano de la ciudad, tanto por los inconvenientes de consolidar un modelo disperso como por la dificultad de establecer auténticas relaciones urbanas en un puzzle de usos sin relación entre sí.

La solución debe orientarse en encontrar formas de coexistencia de estos usos con el medio de forma controlada, y evitar una transformación más profunda y en todo caso detener el deterioro y recuperar en lo posible sus condiciones propias.

### 4. Otros suelos sin especial protección.

Corresponde a las áreas de suelo no urbanizable genérico. De ellas destacan los montes municipales en repoblación forestal.

La regulación urbanística de estos suelos debe hacerse de forma unificada para todo el entorno metropolitano de Zaragoza en colaboración con el Gobierno de Aragón.

#### RÉGIMEN DE PROTECCIÓN.

Como principio general deben combinarse la intervención normativa y restrictiva de las facultades de dominio y las acciones positivas de intervención directa de la Administración o de fomento de la actuación privada sobre los mismos. Este tipo de medidas no necesita estrictamente integrarse en el marco del Plan General, aunque forma parte de la estrategia general.

Entre las medidas de protección activa importa especialmente la incorporación efectiva al modelo territorial de los espacios, en formas de redes de espacios urbanos y naturales, con posibilidades de utilización por los ciudadanos. Ello requeriría un programa de actuaciones que habría de concertarse con la DGA por sus competencias en la materia y por la escala supramunicipal que necesariamente deben tener los instrumentos. Éstos pueden ser:

#### Instrumentos de planificación, protección y desarrollo.

- Los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) previstos en el Título II de la Ley 4/1989, de 27 de Marzo, de Conservación de los Espacios Naturales. Estos planes son vinculantes para el planeamiento urbanístico e indicativos para actuaciones, planes o programas sectoriales, y su aprobación corresponde a la DGA.

En su parte dispositiva establecen limitaciones generales y específicas para los usos y actividades que hayan de establecerse, en función de la conservación de los espacios y de las especies a proteger, pudiendo contener una división en zonas. Los regímenes de protección aplicables incluyen la declaración de espacios naturales o protegidos y la catalogación de especies amenazadas, y la exigencia de evaluación de impacto ambiental prevista por el R.D.L. 1302/1986, de 28 de junio, para las actividades, obras o instalaciones, públicas o privadas, que el plan establezca. Incluyen también la fijación de criterios orientadores para las políticas sectoriales que puedan incidir en su ámbito.

- Directrices Parciales de Orientación Territorial de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, de carácter sectorial, que deben redactarse por la DGA de oficio o a instancia de la entidad local afectada.

En estas directrices, una vez señalados los objetivos y estrategias perseguidos, deben concretarse las previsiones que deban ser ejecutadas o gestionadas a través de Programas Específicos de Ordenación Territorial -otra figura de la L.O.T.A.- o mediante Procedimientos de Gestión Coordinada, con criterios de prioridad y estudios de viabilidad de las medidas a implantar en los dos primeros años.

En consecuencia adoptan una posición más activa y estratégica frente al concepto de protección más pasivo de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

- El Planeamiento municipal -o las Directrices parciales de Ordenación del Territorio con remisión a aquél- tendrían la función de establecer -en concordancia con los PORN en su caso- el régimen del suelo -clasificación, calificación, régimen de los usos, régimen de la edificación, etc.- y coordinar las medidas de protección con el régimen de otros suelos, con las previsiones de infraestructuras próximas o necesarias -acceso, servicios- y con eventuales medidas de acción positiva a través de inversión pública.

Asimismo pueden redactarse Planes o directrices sectoriales para aspectos concretos.

En suma, lo esencial en las acciones de protección no es tanto el instrumento como la capacidad de actuaciones positivas para fomentar determinadas actuaciones o usos y disuadir otros incluyendo la prohibición, y la capacidad de intervenir directamente mediante obras como recuperación de suelos, plantación, limitación u ordenación de accesos, limpieza, etc.; o impulsando los aspectos didácticos, la formación e información de los ciudadanos.

En función de todo ello se plantean los siguientes criterios de actuación:

- Las áreas que necesitan protección son espacios de escala territorial metropolitana, y la acción debe ser de nivel territorial, con intervención de la Administración Regional, coordinando las intervenciones con otras políticas sectoriales; con la colaboración del Ayuntamiento de Zaragoza, y con la posible financiación externa para fines medio ambientales de interés general.
- Las medidas de protección activa deben incluir inversiones concretas programadas (adquisiciones de suelo, proyectos concretos de limpieza, estabilización de márgenes, plantaciones, áreas de recreo, etc).
- Se propone un programa de inventarios de espacios y medidas de protección: que amplíe los existentes, incluyendo las zonas húmedas de dolinas, balsas, etc, bosques naturales, de zonas esteparias, de áreas de interés para las aves.
- Se propone un programa específico del mismo tipo para sotos y galachos del Huerva y Gállego que complemente los existentes. Las actuaciones específicas para el Ebro se establecerán en el Plan Director.

#### Medidas de protección de la Huerta.

Como criterios para su preservación se plantean:

- Establecer la estricta preservación en la huerta baja.
- Introducir un Programa de actuaciones, con carácter de línea abierta a nuevas experiencias tendentes a los fines expuestos, cuya consecución supera el campo de acción del planeamiento.

El programa se iniciaría con inventarios y cartografía de elementos como:

Asentamientos, datación y tipos -líneas, grupos, diseminados, parcelaciones, etc-; Edificios singulares o característicos, torres.

Acequias, sistema de riego y su regulación.

Red de caminos, jerarquía y funciones.

Arbolado y vegetación característica; unidades paisajísticas; tipos de cultivo; instalaciones ganaderas.

- Normas de compatibilidades de uso en edificaciones características.
- Normativa específica de uso y edificación para diversos tipos de asentamientos.
- Medidas de protección de elementos y de impulso al cultivo de productos de calidad frente al extensivo.

- Línea de investigación - que se expone seguidamente- sobre compatibilidad de usos que no impliquen transformación profunda del medio, "edificación ecológica", etc.

#### La compatibilidad de usos en la huerta.

La coexistencia de ciertos usos con la huerta -ante el retroceso de la agricultura como base de subsistencia del medio- podría basarse en el cumplimiento por parte del interesado de requisitos como servicios autosuficientes, no conectados en red y no contaminantes; y asociar la autorización del uso a acciones de repoblación, arbolado, mantenimiento de la red de riego y la capa vegetal.

Por parte de la Administración, las condiciones de coexistencia de estos usos pueden facilitarse con las medidas ya propuestas para establecer una "estructura" interna y una zonificación ambiental de la huerta que sirvan de pauta de organización interna (en lugar de la arbitrariedad actual) y permitan una simbiosis huerta-ciudad.

La compatibilidad podría alcanzar actividades productivas de carácter no agrícola, o algunas formas de residencia que no requieran una urbanización de características "urbanas", que no impliquen transformaciones profundas del medio, y en un entorno plantado; a cambio de una transformación parcial y controlada, se preservaría el suelo de otras más intensas o incontroladas, manteniendo la capa vegetal y el sistema de riego y creando nuevas plantaciones.

Ello requiere verificar con estudios adecuados, genéricos o específicos, que el impacto en el medio es admisible y que no se produce alteración de las características a preservar. El abanico de posibilidades de uso y edificación debe mantenerse en permanente estudio y seguimiento de resultados, a fin de evitar los efectos desfavorables. Es posible la actuación con Planes Especiales de protección o sectoriales.

Este enfoque precisaría medidas legislativas y una línea de trabajo e investigación a escala metropolitana para producir Directrices y Normas que se incorporen finalmente al Plan General.

#### Actuaciones sobre la calidad del medio.

Las posibles actuaciones corresponden a programas sectoriales de Medio Ambiente y quedan fuera del Plan. La aportación al respecto del Plan General, además de las consideraciones de fondo sobre el modelo de desarrollo urbano, etc, puede concretarse en:

- Incorporación progresiva de pautas de diseño energético y bioclimático de edificios y urbanizaciones, como recomendaciones, reglas de buena práctica, y en su caso, como normas. Para ello es preciso mantener una línea abierta de investigación sobre esta materia e ir incorporando elementos de diseño sobre bases contrastadas por la experiencia.
- Generalización de estudios de impacto sonoro como criterio de diseño en los Planes Parciales colindantes con vías de tráfico intenso, con carácter preventivo, indicativo o vinculante según aconseje la experiencia práctica que se vaya adquiriendo.

#### ACTIVIDADES EN EL SUELO NO URBANIZABLE.

##### Los núcleos rurales.

En la huerta de Zaragoza existen distintas tipologías de asentamientos rurales tradicionales, líneas, grupos, edificios característicos, etc. que en general han servido de soporte a nuevas edificaciones, con distintos grados de indisciplina y de desfiguración de su fisonomía original.

Se ha planteado que el Plan recoja y amplíe como suelo urbano estos núcleos, que en el Plan actual tienen un tratamiento específico dentro del suelo no urbanizable. La aplicación a estos

casos del régimen legal propio del suelo urbano conlleva a la posibilidad de incluir en la delimitación suelos vacantes que representen hasta un 50% más sobre los suelos ya consolidados, y por tanto una vía para instar ampliaciones sucesivas a medida que la anterior se vaya consolidando con edificación.

El plan deberá perfeccionar o ampliar la normativa existente para núcleos rurales adecuándola a las distintas tipologías, orientada a reedificar construcciones existentes, llenar huecos o ampliar en ciertas condiciones, e incorporar usos compatibles sin cambiar por ello la clasificación del suelo.

#### **Actividades del sector primario.**

Las actividades del sector primario, como la ganadería o la extracción de áridos transforman el medio y utilizan sus recursos de forma directa, por lo que se ha planteado la necesidad de regular mejor sus condiciones de compatibilidad.

Para la regulación de la extracción de áridos, que es una explotación de los recursos naturales se plantea la redacción de un PORN. En ausencia de un plan de conjunto aplicable a los depósitos existentes, el Plan General habrá de incorporar condiciones generales para la aplicación y justificación de su cumplimiento en cada caso particular.

La regulación de las explotaciones ganaderas cuenta con una Directriz Sectorial para áreas de localización de la actividad, hecha por la DGA y que habría de extenderse a algunas zonas del término de Zaragoza en forma concordante con ella. La normativa debe contar con las competencias del Gobierno de Aragón.

El sector primario incluye aprovechamientos nuevos como los parques eólicos; ante la falta de precedentes, y tratándose de un recurso estratégico, la compatibilidad con el medio debe quedar en principio abierta al estudio de cada caso particular.

#### **LAS PARCELACIONES IRREGULARES.**

Las parcelaciones irregulares son una forma característica de ocupación periurbana cuyos problemas se han puesto de actualidad por las actuaciones disciplinarias municipales.

En diversos informes, como el emitido por el Departamento de Gestión y Disciplina urbanística en 19-11-97, se han puesto de manifiesto los aspectos sociales implicados; previamente a considerar las vías que se ofrecen para la intervención, es útil considerar el fenómeno desde el punto de vista económico.

#### **La vivienda periurbana como producto inmobiliario.**

Ya se ha expuesto que el concepto de "periurbano" alude no sólo a la localización alrededor de la urbe, sino a la condición de ciertos usos y funciones allí situados, que no tienen cabida en la ciudad; dependen y se relacionan mucho con ella y poco con el medio que les rodea y con otros usos periurbanos.

La vivienda periurbana en parcelación irregular es un producto inmobiliario esencialmente distinto del que ofrece el mercado ordinario. La diferencia concierne a la falta de los elementos más característicos de lo urbano.

- Los servicios de urbanización, el aspecto propio de las calles urbanas.
- La variedad de funciones y de relaciones internas de un barrio urbano.
- El orden geométrico: el perímetro es irregular, las calles son estrechas y sin salida, se acoplan a las rasantes naturales del terreno, los accesos son caminos rurales o de herederos.

Esta falta de orden y de "aspecto" urbano no sucede por falta de conocimientos técnicos de los agentes o de intervención de profesionales; igual que las casas reproducen, mejor o peor, modelos habituales de arquitectura doméstica, podría hacerse lo mismo con la ordenación. Es evidente que se ha renunciado voluntariamente al código de orden propio de las urbanizaciones tradicionales urbanas -ciudad jardín, colonias de chalets, etc.- o de las nuevas urbanizaciones planificadas, sustituyéndolos por un único criterio, la división de la finca matriz en lotes capaces de contener viviendas aisladas reduciendo al mínimo físico los espacios de uso común.

Generalmente el único servicio costeado por los propietarios, la red de baja tensión, consiste en tendidos aéreos con estándares mínimos de calidad; pero no se trata de una "urbanización provisional" pensada para convertirse algún día en calles de dimensiones normales. Ensanchar y urbanizar las calles con características propias de urbanización "urbana" requeriría eliminar arbolado de las parcelas, demoler cerramientos e incluso edificaciones, retirar los tendidos eléctricos, etc.

Sin embargo, de puertas adentro, el usuario apenas nota la diferencia. Si sus medios se lo permiten, puede tener una vivienda y un jardín de tanta calidad como una urbanización legal, a lo sumo con un coste periódico por llenar un aljibe o vaciar una fosa séptica. El espacio común es difícil y caro de modificar, pero las viviendas y jardines individuales pueden ampliarse y mejorarse según los medios de cada propietario. Es un producto en el que su "valor de uso" predomina sobre el valor como mercancía o inversión propio de los bienes raíces, y en él la imagen, la calidad de la urbanización o un "emplazamiento prestigioso" propios de una urbanización convencional son secundarios.

La razón económica de este producto inmobiliario es la diferencia de precio respecto del producto "regular". En comparación con una urbanización hecha mediante un Plan Parcial por el cauce legal ordinario, una parcela, a igual superficie y calidad de vivienda, se ahorra una gran proporción de calles, las cesiones de suelo para dotaciones y sistemas generales, las cesiones de aprovechamiento para el Ayuntamiento, los costes de urbanización interna y de enlace con las redes generales -salvo la red de baja tensión- el ICO, los honorarios profesionales, etc., ahorro que puede estimarse al menos en un 50% de la inversión total, vivienda incluida, que requeriría el procedimiento ordinario; además del ahorro de tiempo, coste y dedicación de la tramitación administrativa. Si además se construye una vivienda más modesta -mejorable con el tiempo- el ahorro puede ser de un 70%.

Todo lo que antecede se refiere a viviendas y parcelas de características medias. En emplazamientos más alejados, rebajando la superficie de parcela y las características de la vivienda, etc. se llega a productos económicos que no tienen paralelo en el mercado regular.

Estas economías se basan invariablemente en la apropiación por algunos de bienes o recursos colectivos destinados a otros fines: los caminos rurales, el paisaje, el riego, el suelo y el subsuelo, etc.

#### **Vías para la intervención.**

Las medidas de posible aplicación han sido expuestas en otros informes y trabajos. Fuera del planeamiento caben medidas preventivas y disciplinarias. Entre las primeras, el control de procedimientos de parcelación y segregaciones, seguimiento de la publicidad; vigilancia e inspección, censo de parcelaciones; Información y difusión del problema y sus consecuencias.

La aplicación de medidas disciplinarias para el restablecimiento del orden jurídico se rige por la Ley y sus reglamentos y el Código Civil. Su aplicación a las infracciones no prescritas constituye una obligación irrenunciable del Ayuntamiento. No corresponde al planeamiento establecer las situaciones prescritas; la aportación del Plan -mediante instrumentos complementarios o de desarrollo-puede consistir en lo siguiente:

- Incorporar, en los inventarios de edificación anteriormente propuestos, las viviendas y asentamientos tradicionales, las construcciones anteriores a la Ley del Suelo de 1956 y las

construcciones amparadas por licencia sobre la unidad mínima de cultivo según aquella ley como situaciones preexistentes a efectos de regulación separada -como sucede en el actual Plan-.

- El Proyecto de Ley urbanística incluye la posibilidad de autorizar viviendas no ligadas a actividades agrarias en parcelas de cierto tamaño. En función del texto que resulte, cabría establecer formas de legalización -por adecuación al planeamiento- para ciertas infracciones no prescritas por ampliación de superficie.

La previsión de suelos urbanos o urbanizables nuevos para la adecuación al planeamiento de las situaciones infractoras, prescritas o no, es desaconsejable: en ello coinciden las opiniones expuestas y la experiencia negativa de todas las Comunidades (ver informe citado del departamento de Gestión y Disciplina Urbanística).

#### **Situaciones con infracción prescrita.**

La clasificación como urbano del suelo ocupado por una parcelación irregular supone que los propietarios gozan desde la aprobación del Plan del estatuto de propiedad propio de ese suelo, sin contrapartida por su parte. La actuación de los propietarios para resolver las dotaciones o servicios no está garantizada, y la inacción de aquéllos haría recaer el problema sobre la Administración, que tendría que actuar subsidiariamente de oficio.

La clasificación como suelo urbanizable tiene el mismo inconveniente, si bien las dificultades de adecuación al planeamiento son aún mayores, pues hay mayores cargas de dotaciones, aprovechamiento, etc. Todo ello sin considerar los efectos en el modelo general ni la viabilidad económica.

El reconocimiento de estos inconvenientes ha llevado al Gobierno de Aragón a arbitrar procedimientos (Decreto 77/1995 de Planes de Regularización Urbanística) en los que se antepone el establecimiento de garantías efectivas de las inversiones necesarias a la tramitación del cambio de clasificación del suelo. Este procedimiento, ejecutado por completo conduce a la incorporación final de la parcelación al suelo urbano.

Esta fórmula podría resolver la cuestión en municipios en que no abundan estas parcelaciones, no hay crecimiento importante del núcleo principal y la incorporación de nuevos núcleos urbanos aislados apenas cambia el modelo territorial; pero éste no es el caso de Zaragoza. La situación en la capital tiene rasgos muy distintos que hacen inaceptable la aplicación general de esta fórmula.

- Las situaciones de las parcelaciones son muy distintas. Unas están en puntos con riesgos por azares naturales, como crecidas del Ebro o salidas de barrancos, y otras están a la puerta de barrios urbanos. Los niveles de calidad, habitabilidad y capacidad económica de los propietarios son muy dispares, y también las distancias a las redes de servicios. Las oportunidades para la regularización son mayores para los propietarios de más recursos y más próximos a las áreas urbanas.

- Es dudoso que esta fórmula sea de interés para la generalidad de los propietarios, salvo que en la práctica quedase muy desvirtuada. Si la regularización exige las mismas cargas de dotaciones y cesiones y las mismas características de urbanización que en un Plan Parcial ordinario, el coste sería mayor -puesto que no se actúa sobre suelo vacante, sino ocupado- y el resultado nunca sería como en un plan ex-novo, pues las características de forma originarias apenas son modificables.

Para que los propietarios asuman la regularización por esta vía, habría que mantener alguna de las ventajas económicas iniciales, rebajando las cesiones y/o los estándares de calidad de la urbanización. Lo primero equivale a primar la infracción frente a los desarrollos legales, y lo segundo, a establecer unos suelos urbanos y urbanizables "de segunda", virtualmente una nueva clase de suelo, lo que resultaría inaceptable legalmente y en la práctica.

Otra cuestión es la forma de llevar a cabo la conexión con las redes generales. La estructura de "racimo" o árbol de las parcelaciones, propia de los caminos y acequias en el regadío aconsejaría proyectar y realizar las obras de forma conjunta, reduciendo además los costes; ello supondría poner de acuerdo a muchos propietarios en distintas condiciones. Alternativamente, cabría realizar obras sucesivas -con mayor coste y afección al medio- o admitir urbanizaciones "autosuficientes" con tratamiento potabilizador de aguas de acequias o del subsuelo y depuración propia, reciclaje de aguas para riego, etc., lo que devuelve al problema de las urbanizaciones residenciales de "dos velocidades".

En cuanto al coste que recaería sobre los propietarios, la información existente no permite valorar económicamente estas opciones, pero cabe advertir que no basta la mera voluntad de aquéllos, sino que para establecer las dotaciones necesarias de las urbanizaciones y para pasar conexiones a las redes, regularizar accesos, etc, sería preciso ocupar suelos de terceros, establecer y ejercer un título expropiatorio en favor de los infractores sobre otros propietarios. Por otra parte, subsiste la contradicción de fondo de que el carácter y el tipo de producto no puede, en general, cambiarse, y la importante inversión que requeriría de los propietarios no será en general atractiva, (si lo fuese, alguien la habría hecho) y no se hará si no viene forzada por la Administración.

Ello plantea la cuestión de si conviene al interés general que la Administración fuerce la consolidación urbanística de estas situaciones hasta convertirlas en suelo urbano.

- Aún mas dudoso es el interés general de consolidar con generalidad estas situaciones. Una primera cuestión a este respecto es la incidencia en el modelo territorial. En los siguientes apartados se trata de los inconvenientes de asumir un modelo de desarrollo disperso.

Las urbanizaciones irregulares forman un diseminado que abarca más de 500 Ha, y en áreas como la franja entre la Carretera de Logroño y el Canal están agrupadas dejando intersticios entre ellas que serían insostenibles como suelo agrícola si las parcelaciones se consolidan como urbanas. La reclasificación del suelo como urbanizable "arrastraría" a suelos intersticiales que sumarían a las parcelaciones existentes una considerable superficie.

El modelo territorial quedaría condicionado por estos suelos, ya que su incorporación al mismo no puede hacerse manteniendo su actual condición periférica, esto es, totalmente dependientes de la ciudad y sin relación entre sí. Habría que dotar estas áreas de una estructura de ciudad, introducir otros usos, servicios de proximidad, relaciones internas, transportes. Esta situación se produciría igualmente aunque sólo se consolide una parte de las parcelaciones, pero con una proporción elevada equivaldría a implantar un modelo disperso.

La segunda cuestión es si hay capacidad en las redes de servicios para servir a las parcelaciones que acepten costearlos. La capacidad de las redes tiene que servir también a suelos urbanos no conectados -como las industrias de la carretera de Logroño- y a los suelos urbanizables "legales"; la viabilidad económica y la voluntad de regularización no son suficientes para acceder a los servicios en competencia con urbanizaciones regulares, debería darse prioridad a las actuaciones en los barrios exteriores y las urbanizaciones nuevas que contribuyan a organizar los usos periurbanos que existen de hecho en la huerta en una estructura urbanística más sólida, en lugar de consolidar situaciones sin que esa estructura exista.

- En suma, la consolidación urbanística de las parcelaciones irregulares, teniendo como objeto su incorporación final al suelo urbano, presenta numerosos problemas de viabilidad económica y de gestión y entraña discriminaciones en su aplicación. El resultado de la fórmula quedaría reducido, a lo sumo, a resolver la situación de una minoría en localizaciones inmediatas a los barrios.

- Si, por el contrario, se llegasen a solventar los citados problemas y se generalizase la consolidación, se estaría imponiendo a la ciudad un modelo de desarrollo diseminado que

habría que integrar con el resto, con los inconvenientes ya expuestos de dichos modelos y las consecuencias de costes colectivos que ello entraña.

#### **Conclusiones.**

- En la huerta el objetivo prioritario debería ser su incorporación efectiva al modelo territorial, dotándola de una estructura territorial capaz de vertebrar y organizar los distintos usos y funciones que desempeña: los barrios que actúan como núcleos de servicios y las áreas de crecimiento que contribuyan a crear esos servicios; los caminos, los elementos singulares, los usos compatibles, etc. Incorporar de antemano al suelo urbano las parcelaciones en la situación actual del espacio periurbano de la ciudad sería contradictorio con este planteamiento.
- La regularización de parcelaciones habría de plantearse sin cambiar la clasificación del suelo dotándolas de un estatuto propio, que podría basarse en los siguientes criterios:

Las situaciones prescritas deben establecerse al margen del Plan General, al tiempo que se elabora el censo de las parcelaciones.

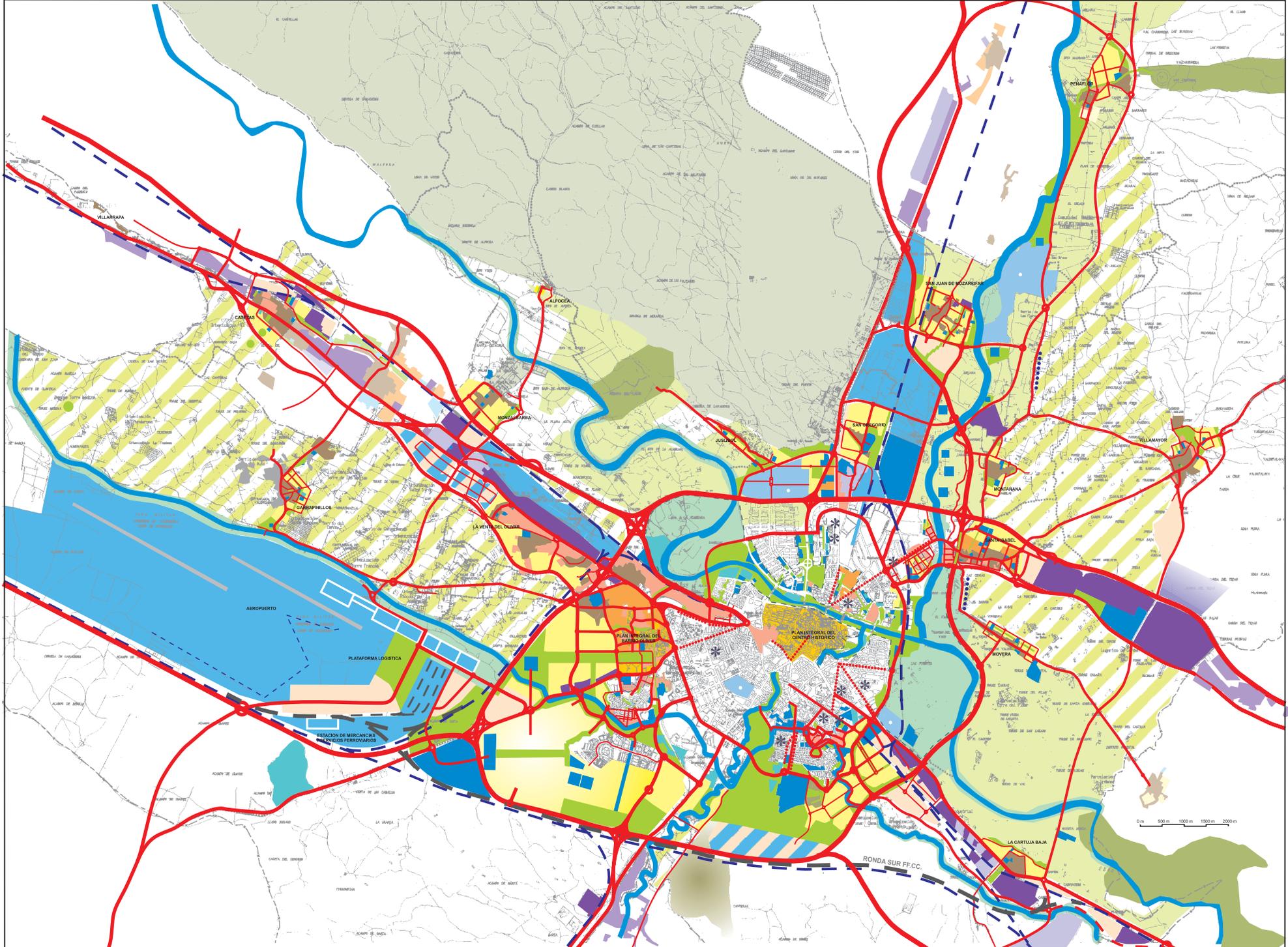
Cuando las viviendas no tengan las condiciones de habitabilidad legalmente exigibles o estén en áreas en las que sean previsibles riesgos por azares naturales, no debe permitirse el uso.

El régimen general debería ser un estatuto propio inspirado en el régimen de fuera de ordenación, en cuanto a impedir la ampliación, modernización, etc. de las construcciones pero autorizando el uso, y modulando las facultades de los propietarios de forma que existan ciertas obras o cambios autorizables, que podrían incluir las que supongan una mejora para el medio circundante, como la depuración o reciclaje de vertidos. Otra posibilidad es permitir mejoras de habitabilidad condicionadas a otras beneficiosas para el medio ambiente.

En todo caso las condiciones sanitarias deben quedar garantizadas, con controles periódicos a costa de los propietarios.

El régimen puede incluir, previos los estudios jurídicos necesarios, condiciones de tráfico jurídico con la finca y su acceso al Registro de la Propiedad

Un régimen más singularizado, aplicable según las características de la parcelación, podría ser el de un núcleo urbano en suelo no urbanizable, formado de hecho, con un estatuto más amplio que el de fuera de ordenación y menos que el de los núcleos tradicionales existentes en la huerta.



SUELO URBANO RESIDENCIAL	DEPORTIVO EXISTENTE	SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL	VERDE URBANO	ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
SUELO URBANO USOS PRODUCTIVOS	EQUIPAMIENTO	SUELO URBANIZABLE USOS PRODUCTIVOS (Plan vigente/nuevos)	MONTE DE REPOBLACION	PROTECCION DE REGADIO
AREAS DE RENOVACION	TERMINALES DE TRANSPORTE Y ACTIVIDADES LOGISTICAS	S.U. USOS PRODUCTIVOS DE BAJA OCUPACION	CORREDOR FLUVIAL	PROTECCION ESTRICTA DE REGADIO
ORDENACION ESPECIAL	UNIVERSIDAD	SUELO URBANIZABLE EN EJECUCION	AREAS DE DEFENSA	PARQUE ESTERPIO
INTERVENCIÓN EN EJES URBANOS	AREAS DE INTERVENCIÓN ESPECIFICA	PLAN DIRECTOR DEL EBRO (Tramo urbano)		

SEPTIEMBRE 1998

**AVANCE**  
**PLAN GENERAL**  
**DE ORDENACION URBANA DE ZARAGOZA**

