

## **6. ORDENACIÓN DE LAS ÁREAS ESTRATÉGICAS: LOS SUELOS FERROVIARIOS DE LA AVENIDA DE NAVARRA Y EL PORTILLO**

## CAPÍTULO 6

# ORDENACIÓN DE LAS ÁREAS ESTRATÉGICAS: LOS SUELOS FERROVIARIOS DE LA AVENIDA DE NAVARRA Y EL PORTILLO

La implantación de la línea de alta velocidad 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, la estación fue planteada con carácter intermodal por el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón, con acceso inmediato al centro urbano, y como una infraestructura que trasciende sus funciones 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 pueda ir aventajando a los vehículos privados- el acceso más significativo a la ciudad para visitantes de entornos muy diversos, tanto próximos como 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 actividades culturales al resto de Aragón, así como la 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. Precisamente, en el entorno de la actual estación hay una concentración de funciones de la administración del Estado, regional y provincial, edificios de carácter representativo y monumental, y otros con funciones culturales.

El suelo que ocupa la actual estación del tren está próximo al centro urbano, donde se concentra una alta proporción de oficinas y de establecimientos del sector terciario; por el lado de las Delicias, está igualmente próximo al cogollo terciario de este barrio, representado por el área comercial y de servicios que se sitúa entre la plaza de Roma y la avenida de Madrid.

Las dos áreas de densa actividad citadas están nítidamente separadas entre sí por el área de terciario administrativo citada y por los suelos ferroviarios, que actualmente representan un obstáculo insalvable que sólo permite conexión entre dos vías radiales tan alejadas entre sí (900 metros) como la avenida de Valencia y la de Madrid.

La liberación de los suelos de la estación del Portillo posibilitará dinamizar un amplio entorno urbano y acoger una nueva área central con alto contenido representativo y de imagen urbana, sobre terrenos de la Administración, capaz de garantizar el vínculo urbano y funcional del centro y Delicias, al conectar físicamente el tejido de ambos y difundir funciones centrales del centro urbano hacia el extenso barrio de las Delicias. Su influencia puede llegar hasta el casco histórico -Conde de Aranda y la entrada al barrio de San Pablo.

#### **a) La estación intermodal de Delicias y su entorno:**

##### **Función en la estructura urbana:**

El área tendrá las funciones propias de una estación intermodal (expresión al uso que caracteriza a las estaciones de tren contiguas a otras de autocares, tranvías, suburbanos, paradas de taxis, etc.), centro de intercambio de viajeros entre líneas de alta velocidad, líneas de ancho convencional regionales o de cercanías, y transporte urbano; a esos usos se asociarán otros terciarios, centros de negocios y dotaciones centrales, en la vecindad de parques y de la ribera del Ebro. Debe incluir también funciones residenciales, comercio y servicios personales para conseguir un grado suficiente de animación y complejidad.

a) Relaciones dentro de la estructura urbana: la conexión existente entre las áreas del Portillo y Delicias y el enterramiento de las vías posibilita una continuidad espacial desde el nuevo centro de Delicias hasta el propio centro de la ciudad.

En sentido radial se conecta con el centro histórico a través del eslabón formado por el futuro espacio del Portillo y su entorno, que más adelante se expone. Este eslabón intermedio entre Delicias y el centro incluye las Cortes y la sede del Gobierno de Aragón, varias delegaciones de la Administración del Estado y servicios de la Diputación Provincial de Zaragoza, lo que da al área un marcado carácter de centro de dirección administrativa. En este complejo converge además la avenida de Madrid, eje comercial y urbano del barrio de las Delicias.

En sentido transversal -describiendo un anillo alrededor del centro- se incorpora al arco formado, al norte del área que nos ocupa, por el campus Universitario y las áreas deportivas y de servicios del ACTUR, los espacios fluviales de Ranillas y la banda de suelos de uso terciario de la avenida de Francia, en el barrio de la Almozara.

La parte sur del arco descrito está formada por una importante masa de población en los distritos de Delicias y Ensanche, el campus universitario de San Francisco y las grandes áreas de servicios localizadas en Isabel la Católica: Sanidad, enseñanza pública y privada, administración, instalaciones deportivas, la Romareda, el Auditorio, etc.

El aumento de la vitalidad de este arco podrá suponer un desplazamiento de una parte de las funciones de centralidad (las más ligadas a la Administración, los servicios profesionales, empresas y negocios) fuera del centro tradicional, llevando a éste a una mayor especialización en funciones de centro cultural regional, con actividades relacionadas con su patrimonio histórico, sus dotaciones culturales, el comercio especializado o el mantenimiento de determinadas funciones de ocio, que también podrá llevar aparejada una recuperación de la función residencial que ha retrocedido en los últimos años.

b) Representación: el nuevo centro de intercambio y su entorno constituirán un conjunto de alto valor representativo, puesto que será el principal acceso a la ciudad desde el cuarto cinturón, circunstancia que demanda un tratamiento arquitectónico de calidad que procure una adecuada imagen a la ciudad.

c) Comunicaciones: las comunicaciones en que se apoyarán materialmente las relaciones funcionales y representativas a las que se ha hecho referencia son las siguientes (pendientes de posibles correcciones en desarrollo de los estudios que simultáneamente se están llevando a cabo):

1. En sentido radial, la autopista A-68, una vez libre de peaje como acceso rápido al área desde el cuarto cinturón y el entorno metropolitano.
2. Una avenida urbana, en sustitución de la actual penetración de la A-68, que unirá la nueva área con el centro, como prolongación del paseo de María Agustín, y que conectará entre sí las mallas viarias de Almozara y Delicias.

La vía de acceso y salida desde El Portillo a la A-68 se desdobra para permitir la inserción de un parque lineal entre la Aljafería y la entrada del cuarto cinturón que conecta las diferentes cotas a las que se encuentran las vías perimetrales del ámbito.

Ello conlleva el consiguiente rediseño de la solución actual 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.

3. Un posible acceso directo centro-Estación (a estudiar dentro de los trabajos en curso) como conexión con las áreas del interior.
4. En el propio corredor ferroviario, en el corredor Delicias-Miraflores la solución ferroviaria incluye el soterramiento de las vías en todo el tramo urbano, llegando, por el lado de Tenor Fleta, hasta la nueva estación intermodal. La estructura debe prever la sección necesaria para acoger nuevas vías con destino a ferrocarriles regionales y de cerca-

nías o metro con paradas a lo largo de este corredor. Éste, a lo largo de las avenidas de Clavé, Goya y Fleta es un eje de la edificación más densa de la ciudad, que recorre los ensanches cerca del centro y que puede proporcionar en el futuro, con las necesarias ampliaciones, accesos de viajeros de cercanías al Portillo, a la Gran Vía, Sagasta, Miguel Servet, etc.

5. En superficie, una plataforma de tranvía urbano o “metro ligero” en conexión con el propuesto en el plan estratégico de transporte Delicias-Centro-Torrero.
6. La comunicación en el sentido transversal o anular en torno al centro, se produce por el arco de cierre de la ronda de la Hispanidad o tercer cinturón, en el tramo que va desde la calle de Pablo Picasso en la ribera norte, a través del eje longitudinal del meandro de Ranillas, para girar 90º a la altura de su eje transversal y cruzar perpendicularmente el Ebro por un puente nuevo, enlazando con la avenida de Francia y llegando por el norte a los terrenos de la actual estación de Delicias, que atraviesa hasta entroncar con la avenida de Navarra a la altura de la calle de Rioja.

La ordenación urbanística establecerá la continuidad de las calles transversales de Rioja y Fray José Casanova, en Delicias, hacia La 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 una nueva glorieta en la carretera de Logroño, que conecte ésta con la penetración de la autopista por un lado, y con la avenida que, en sustitución de la vía, unirá de norte a sur el polígono 56-1, el barrio Oliver, el de Valdefierro y Casablanca. Esta avenida se ordenará como un corredor inclusivo de 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.

En otro orden de cosas, el plan prevé que la ordenación del suelo liberado por efecto de la sustitución de los actuales usos ferroviarios de la estación de Delicias por la estación intermodal mantenga el edificio de la estación de Caminreal, proyectado por Luis Gutiérrez Soto, e incluya dotaciones culturales, servicios terciarios y edificios residenciales.

Las fincas particulares incluidas en la reordenación de los terrenos ferroviarios quedan a expensas de la ordenación que se establezca para el conjunto, regulándose de acuerdo con lo previsto en las normas para los enclaves en áreas de convenio.

## b) El espacio de la actual estación del Portillo:

Una vez trasladadas las actuales funciones ferroviarias al área de la avenida de Navarra, los terrenos liberados en la actual estación del Portillo participarán en el tipo de funciones y relaciones con la ciudad que se han expuesto para el área correspondiente al nuevo centro intermodal de Delicias, ya que constituirá un elemento intermedio entre éste y el centro urbano.

No obstante, en este emplazamiento, los terrenos del Portillo presentan unas características propias, por su relación con importantes centros legislativos y administrativos –las Cortes y el Gobierno de Aragón, y determinados servicios de la administración del Estado-, y por su papel de charnela entre el centro urbano y el barrio Delicias. Se sitúa, así, en medio de una extensa área urbana particularmente compacta y muy deficitaria en dotaciones (la corona Delicias-Centro-San José es la zona más deficitaria de Zaragoza en zonas verdes, equipamiento local, plazas escolares...) que necesita un amplio espacio libre y representativo, susceptible de completarse con dotaciones.

La implantación de funciones centrales facilitará la conexión y la continuidad de las áreas que se pretende unir, permeabilizando a través suyo la conexión a pie, funcionando como intercambiador de transporte colectivo metropolitano e incluyendo las dotaciones y los servicios complementarios al entorno local a las que se ha hecho alusión, junto con otros equipamientos, oficinas y terciario privado. En la ordenación que se desarrolla paralelamente al plan general, el área está concebida como una extensa zona verde con intercalado de viario y equipamientos.

## c) El proceso de ordenación:

La operación descansa sobre la implantación de la nueva infraestructura ferroviaria por el Estado, e implica intervenciones de éste, de la Comunidad Autónoma y del Ayuntamiento.

En una primera estimación, el conjunto de las actuaciones implicadas comprende:

- Construcción de los accesos ferroviarios de ancho convencional e internacional, estación ferroviaria y accesos provisionales desde la avenida de Navarra, intersección de la avenida de Madrid, reposición de servicios, etc.
- Construcción de la estación de autobuses y del conjunto intermodal.
- Transformación de la entrada de la A-68 en avenida urbana y “by-pass” de acceso.

- Ejecución de la ronda del Rabal y nuevo puente sobre el Ebro.
- Conexión de los viales entre la avenida de Navarra y la Almozara.
- Reordenación parque de la Aljafería y del entorno de la actual A-68.
- Construcción de la conexión A-68 con carretera de Logroño (camino de la Noguera).
- Acceso al camino de Miralbuena desde la carretera de Logroño (actual corredor ferroviario).
- Urbanización general de los suelos del área.
- Recuperación de las áreas naturales de alto valor ecológico en ambas márgenes del meandro de Ranillas.
- Sustitución de la sección de la avenida de Navarra que pasará a disponer de un paseo arbolado peatonal en el frente sur, reduciendo su sección rodada.
- Sustitución del nudo de comunicaciones a tres niveles en el frente del centro comercial Augusta por una glorieta a un único nivel.
- Propuesta de ubicación del centro logístico del autocar en el espacio residual existente entre los nuevos accesos del AVE y el nudo entre el cuarto cinturón y la A-68 en un área próxima a la nueva estación intermodal.
- En fases posteriores, tras la sustitución de la estación clasificadora y los talleres de la avenida de Navarra, urbanización de los suelos y nuevas conexiones transversales.

Estas operaciones presuponen una reorganización de los servicios e instalaciones de RENFE en los terrenos y las medidas necesarias para la puesta en servicio de los nuevos accesos sin interrumpir el tráfico ferroviario a través de Zaragoza.

Las infraestructuras de base del ferrocarril, las vías de la estación o las estructuras soterradas son elementos que presentan requerimientos técnicos y geométricos que resultan rígidos cuando no se trabaja en campo abierto, sino en las dimensiones de la escala urbana. Aun cuando otras infraestructuras como los accesos, puentes, malla viaria, redes de servicios, o la estación de autobuses, son menos rígidos en sí mismos, dependen de la plataforma ferroviaria

y en conjunto son unas referencias necesarias para los espacios libres y edificados de la ordenación final.

Por otra parte, los terrenos dependientes de la administración del Estado, precisarán un convenio *que perfila* los contenidos materiales de la ordenación urbanística y su afección a las actuaciones precisas, las asignaciones de inversiones a los agentes, etc.

Por causa de la propia complejidad del proceso, previamente a la ordenación urbanística detallada de las piezas está en curso el proceso que a continuación se expone:

- a) Por el GIF se ha iniciado la redacción de los proyectos técnicos necesarios para definir el trazado en planta y rasante del paso del ferrocarril por la ciudad entre la carretera de Logroño y Miraflores.
- b) El Ayuntamiento y la Diputación General de Aragón tienen en curso la asistencia técnica por la que se establecerán, interactivamente con el estudio del GIF, el resto de las infraestructuras, los accesos y el anteproyecto de la estación de autobuses, incardinados en el enfoque de conjunto de la ordenación urbanística de la pieza y la ordenación urbanística de todo el entorno.
- c) El Ayuntamiento de Zaragoza ha resuelto el concurso de ideas para el desarrollo del espacio actualmente ocupado por la estación del Portillo. Sus fases están escalonadas respecto a los estudios de la avenida de Navarra, de forma que puedan tomarse las referencias necesarias de solución de las infraestructuras y comunicaciones.
- d) En el plan general se plasman estas operaciones como parte sustancial de la estrategia de transformación de la ciudad: se establecen las previsiones correspondientes a las vías férreas y arteriales o urbanas que sirven a las comunicaciones, y se establece un esquema coherente de los sistemas generales relacionados con éstas piezas con las directrices para ellas que se han expuesto.**