Revitalización de los barrios de la orla Este de Zaragoza

Propuestas de transformación urbanística

Organiza: Demarcación de Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón

PLANTEAMIENTO GENERAL DEL TRABAJO

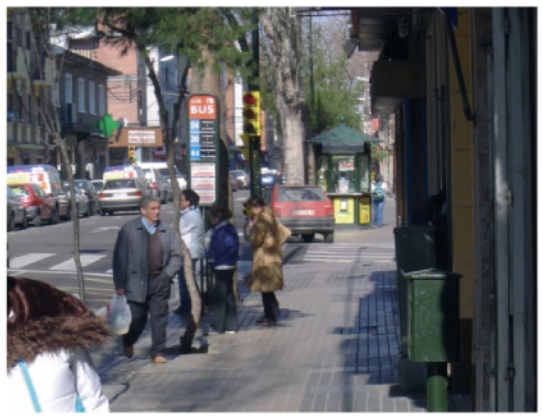
Los barrios del arco Este de Zaragoza (La Jota-Vadorrey en la margen izquierda, y Las Fuentes y San José-Miraflores, en la margen derecha) aglutinan un 20% de la población de Zaragoza. Tanto desde una visión urbana global, que requiere una atención hacia este sector para conseguir una ciudad más equilibrada, como desde el diagnóstico específico de cada uno de estos barrios, los tres en su conjunto requieren una acción decidida y prioritaria de revitalización.

La coyuntura de ralentización económica con menores tensiones especulativas, la situación sociourbanística de estos tres barrios, los desarrollos urbanísticos aprobados pendientes de ejecución en los bordes y su proximidad con espacios ambientales de gran calidad y mayor potencial, aconsejan intervenir ahora. Con una política decidida que combine actuaciones inmediatas a corto plazo con modificaciones en el planeamiento, con un horizonte máximo de 20 años.

Es necesaria una visión global de los barrios, de los nuevos desarrollos y de los espacios de borde del arco Este de Zaragoza, para conseguir que los esfuerzos y las actuaciones planteadas tengan el efecto de transformación que se pretende. La ordenación urbanística de la zona, (PGOU, planes parciales aprobados 38/1, 38/3, 38/4, etc.) es desarticulada y requiere una revisión ambiciosa.

Los tres barrios cuentan con una estructura análoga: en primer lugar, una zona compacta y consolidada; en segundo lugar, una franja exterior, borde de los barrios, en ocasiones degradada y que alberga espacios no urbanizados, (aparcamientos informales, almacenes y espacios de desechos, etc.); en tercer lugar, unos espacios exteriores, de gran calidad ambiental: zonas agrícolas o espacios naturales.









"Casco antiguo" del barrio San José



Ubicación del nuevo Parque del Cabezo



Av. Cesáreo Alierta

TALLERES DE PROYECTOS URBANOS

Han participado tres Escuelas de Arquitectura: ETSA del Vallés en Barcelona, ETSA de Navarra, en Pamplona, y la ETSA de Valladolid, para reflexionar y realizar propuestas de transformación urbanística en los barrios del Este de Zaragoza.

Las Escuelas han trabajado a lo largo del primer trimestre del curso 2008-2009. Desde el planteamiento realizado por sus profesores y por los arquitectos de apoyo del Colegio de Arquitectos, los estudiantes de arquitectura han realizado trabajos de proyecto urbano que resultan de gran interés para el análisis y la profundización de los barrios del Este de Zaragoza y que se muestran en esta Exposición.

LA JOTA-VADORREY

Comprende el barrio de La Jota y el de Vadorrey, con los siguientes límites: al Este el río Gállego, al Sur el Ebro, al Oeste el actual barrio de La Jota ya construido o la Ronda de la Hispanidad (dependiendo de la idea de la propuesta) y al Norte la Avenida de Cataluña.

Escuela Técnica Superior Arquitectura de Navarra (Pamplona)
Profesor: José María Ordeig
Arquitectos COAA: Juan Manuel Castillo y Miguel Ángel Jiménez.

LAS FUENTES

Comprende el Distrito 8 de la ciudad (el barrio consolidado) y el espacio de huerta y sotos denominado revuelta del Ebro en esta zona.

Escuela Técnica Superior Arquitectura del Vallés (Barcelona)
Profesores: Franc Fernández, Carles Llop, Carles Teixidor y Jonathan Tugores
Arquitectos COAA: Iñaky Alday, Teófilo Martín, Javier Monclús y Luis Peirote

SAN JOSÉ

Coincide con el Distrito 11 de la Ciudad y la urbanización Parque Miraflores. Sus límites son la Avenida del Camino de las Torres por el Norte, la Avenida Miguel Servet y la carretera de Castellón por el Este, el Paseo de Cuellar y el Canal Imperial por el Oeste y por el Sur el Tercer Cinturón limita la zona consolidada y el Cuarto Cinturón las zonas de nueva expansión.

Escuela Técnica Superior Arquitectura de Valladolid
Profesores: Juan Luis de las Rivas Sanz, Cristina Tremiño San Emeterio y María Castrillo Romón
Arquitectos COAA: Pablo de la Cal, Jaime Díaz, Carlos Labarta, Sergio Marta y Gerardo Molpeceres.

VISIÓN INTEGRADORA DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS

Los trabajos desarrollados en los Talleres de Proyectos Urbanos han tenido en cuenta puntos de partida y programas intencionadamente diferentes por parte del profesorado y de los arquitectos colaboradores en cada Taller.

En paralelo con el trabajo desarrollado por los alumnos de las Escuelas de Arquitectura, la Comisión de Urbanismo ha tratado de superar la visión de barrio, para conseguir abordar la articulación global de este arco de la ciudad desde una visión integradora.

Es prioritario fijar y concretar el modelo de ciudad para el arco Este, y su estructura funcional a largo plazo, para poder afrontar con solvencia y rigor, a continuación, la discusión sobre otros proyectos, como por ejemplo, la propuesta para la implantación en este sector de la Exposición Internacional de Horticultura 2014.

Propuestas del Colegio de arquitectos Demarcación de Zaragoza



OPERACIONES URBANAS

motores de la transformación en los barrios del Este

O1 Renovación urbana integral de la Av. Tenor Fleta,
en la zona consolidada y en su prolongación hasta su conexión con el Estadio de Fútbol.

O2 Cierre del Anillo Verde de Zaragoza por el Este,
con un planteamiento híbrido de tres ramales, siendo prioritaria la actuación en el corredor verde interior, que atraviesa y recualifica zonas ya consolidadas.

O3 Implantación de la línea tranvía Este-Oeste
por la Avenida de Cesáreo Alierta y Paseo de la Constitución-Pza. Basilio Paraíso.

O4 Reurbanización integral del Parque de Miraflores
eliminación del tráfico rodado rehundido, reconversión de zonas de estacionamientos en superficie en zonas de apoyo a la nueva avenida-bulevar de Cesáreo Alierta.

O5 Integración del nuevo Estadio de Fútbol y su entorno
Revisión de los Planes Parciales de su ámbito de influencia.
Eliminación de la barrera del ferrocarril en sus proximidades.

O6 Potenciación del Parque Agrícola de Las Fuentes.
Redacción de un Plan Especial: conexión huerta-ciudad, permeabilización de la barrera del ferrocarril, en la zona de nueva centralidad de Las Fuentes y en la cuña verde de Torre Ramona. Cierre del Anillo Verde Ebro-Canal.

O7 Impulso al Campus Agroambiental de Las Fuentes,
nuevos desarrollos de usos mixtos en la carretera de Castellón.

O8 Nuevo Eje de centralidad en Las Fuentes
(c/ Compromiso de Caspe hasta la estación de Cercanías). Potenciación de la zona comercial-peatonal del centro del barrio (área de c/ Monasterio de Siresa). Nueva fachada del barrio hacia la huerta.

O9 Transformación de la Av. de Cataluña en un eje urbano,
elemento motor de un cambio en un escenario de renovación paulatina de los suelos industriales del Polígono de Cogullada.

O10 Nueva centralidad en Vadorrey,
en el encuentro Gállego-Ebro. Nueva Estación de Cercanías y complejo de usos terciarios.

O11 Transformación de la Ronda de la Hispanidad (Z-30)
en eje urbano, mediante la redefinición de los frentes de edificación y espacios libres.

O12 Enlace de la carretera de Castellón al Cuarto Cinturón,
para descargar el tráfico de la actual carretera de Castellón.

ACTUACIONES

V Sistema de espacios libres y zonas verdes

V1 Integración urbana del Parque de Miraflores
V2 Bulevar Cesáreo Alierta
V3 Corredor Verde interior Ebro-Canal
- Acondicionamiento c/ Fray Luis Urbano
- Integración de los espacios libres de los grupos sindicales
- Ampliación del Parque de Torre Ramona
- Acondicionamiento c/La Puebla de Hijar
- Integración Principe Felipe y Parque La Granja
- Estructuración desarrollo 38/3
- Nuevo Parque Cabezo Cortado-Canal Imperial

V4 Corredor Verde interior Gállego-Ebro-Canal
- Nuevo Parque Manuel Viola Conexión con el Gállego
- Integración del CDM La Jota.
- Acondicionamiento Balbino Orensanz
- Integración Parque de Oriente
- Ramal Felisa Galé y conexión Cogullada

V5 Anillo Verde exterior Ebro-Soto-Canal
- Integración en la Huerta de Las Fuentes
- Estructuración nuevo campus de veterinaria
- Reordenación 38/4 y 38/5
- Conexión canal mediante reordenación 38/1

V6 Transformación Avda La Jota
V7 Bulevar Santa Isabel-La Jota. Integración Urbana
V8 Senda interior María Moliner-Camino Miraflores
V9 Senda interior Zaragozana-Parque de la Memoria-Melilla

M Movilidad y Transporte

M1 Acceso sureste de la Z-40
M2 Línea cercanías Zaragoza-Zuera-Huesca
- Nueva parada cercanías San José
- Parada cercanías Las Fuentes
- Parada cercanías La Jota

M3 Línea de tranvía por Cesáreo Alierta
M4 Nuevas conexiones mediante carril bici:
- Carril Bici Cesáreo Alierta
- Carril Bici Miguel Servet
- Conexión transversal de carril bici San José Las Fuentes
- Conexión de carril bici Las Fuentes-Corredor verde

E Equipamientos

E1 Integración urbana del nuevo Estadio
E2 Nuevo campus agroambiental
E3 Equipamiento cultural en Cabezo Cortado
E4 Area de nueva centralidad en Vadorrey
E5 Area de nueva centralidad en Las Fuentes
E6 Equipamiento en antigua GIESA
E7 Z@ART Distrito del arte en San José
- Centro de Arte en la Harinera
- Nuevo equipamiento y espacio público en la Zaragozana

E8 Plaza mayor en Las Fuentes polifuncional y aparcamiento
E9 Equipamiento de mayores y aparcamiento c/Azorín

C Fomento de la actividad comercial

C1 Zona peatonal-pequeño comercio Monasterio Siresa
C2 Zona peatonal-pequeño comercio Casco Viejo San José
C3 Distrito comercial en Tenor Fleta
- Polo comercial asociado al intercambiador de transportes
- Polo comercial nuevo Estadio.
- Continuidad comercial San José-Estadio
- Nueva actividad hostelera Parque La Granja

B Tratamiento de las áreas de borde

B1 Integración del Gállego con La Jota-Vadorrey
B2 Parque fluvial del Gállego.
B3 Recualificación de la fachada urbana de Las Fuentes
B4 Parque agrícola de la Huerta de las Fuentes
- Regeneración de los espacios de soto
- Permeabilidad de la línea del FFCC
- Conexión del Parque agrícola y el parque Torre Ramona
- Mejora y ensanchamiento de caminos.
- Complemento huerta-campus agroambiental.

B5 Regeneración Carretera de Castellón
B6 Rediseño de los Planes Parciales en torno al Estadio
- Integración del Anillo Verde
- Relación peatonal con la estación de cercanías
- Cubrimiento de las vías del FFCC
- Continuidad con sectores aledaños

PLANES Y PROYECTOS

Modificación Aislada del PGOU "Barrios del Este": modificaciones en la ordenación de zonas verdes y equipamientos del Sector 38/3, para garantizar la implantación del corredor verde Canal-Ebro, nueva manzana residencial en la acera sur de Avenida Tenor Fleta, y ajuste de EE (PV) 38.3., recalificación de la parcela zona verde ZV (PU) 9.16. como equipamiento, etc.

Modificación de los planes parciales 38/3 a 38/6, para conseguir coherencia entre ellos e integrar urbanísticamente el nuevo Estadio, garantizar el paso del anillo verde exterior a través de ellos y cumplir con la previsión de cubrimiento de vías contemplada en el PGOU.

Ordenación urbanística de la fachada de Las Fuentes (entre las manzanas residenciales actuales orientadas a la Ronda de la Hispanidad, la franja comprendida entre el Tercer Cinturón (Z-30) y las vías del ferrocarril). Nuevo equipamiento o centralidad comercial junto al emplazamiento para la nueva Estación de Cercanías, reordenación del ámbito F-52/1 del plan general, y conexión verde entre el Parque Agrícola y el Parque de Torre Ramona.

Plan Especial de protección y mejora del Parque Agrícola de la Huerta de las Fuentes. Mejora de la productividad, comercialización, distribución y puesta en valor de los productos de la Huerta. Uso lúdico de los caminos, el soto y algunos espacios libres, fomentando sinergias entre ambos mediante la implantación de determinados equipamientos. Ordenación de la franja de nuevos desarrollos de la carretera de Castellón (acera Norte) que incluye el Campus Agroambiental de Las Fuentes y los desarrollos de usos mixtos de su prolongación.

Revisión del Plan Intermodal de Transporte: trazado de la línea Este-Oeste de Tranvía-metro ligero por Cesáreo Alierta, Estación de Cercanías en San José-Tenor Fleta, en vez de en Miraflores, y Estación de Cercanías en Vadorrey.

Transformación mediante Proyectos de renovación urbana desde una óptica integradora: Obras de reforma de la Avenida de Tenor Fleta con una visión integral, en el tramo ya consolidado, y de urbanización en el tramo del túnel de cubrimiento del ferrocarril incluyendo la intersección con el tercer cinturón; Avenida de Cesáreo Alierta, con previsión para la implantación de la línea de Tranvía Este-Oeste; Corredor verde lineal entre el Ebro; Reforma del Parque de Miraflores, etc.

Nuevos equipamientos con sus espacios públicos vinculados: Campus Agroambiental de Las Fuentes, nuevo equipamiento "Cabezo-Cortado", La Zaragozana-La Harinera, antigua fábrica de GIESA, Plaza Mayor de Las Fuentes, Equipamiento en calle Azorín, etc.

V6
V7
V4
V4
V4
M2
E4
B1
E4
E4
B2
V3
M4
C1
B3
V5
E5
M2
M4
E8
M4
V1
C2
V2
M3
V8
E7
M2
C3
V2
V3
V9
E7
C3
V8
M2
M3
B6
V9
V3
E3
B6
V5
B5
B6
E1
V5
M1
E9
M4
E6
V2
E2
E2
V5
V5
B4
B4
V5
CENTRO HISTORICO
RIO EBRO
EMBARCADERO
PARQUE DE ORIENTE
PARQUE BRUIL
RIO HUERVA
CENTRO HISTORICO
CENTRO HISTORICO
CENTRO HISTORICO
CAMINO NATURAL ZARAGOZA-LA ALFRANCA
CAMINO NATURAL ZARAGOZA-LA ALFRANCA
RED DE ACEQUIAS
ESPACIO MATADERO CULTURAL
PARQUE TORRE RAMONA
PABELLON POLIDEPORTIVO PRINCIPE FELIPE
FACULTAD DE VETERINARIA
Vadorrey
La Paz

REVITALIZACIÓN DE LOS BARRIOS DE LA ORLA ESTE DE ZARAGOZA

Propuestas de transformación urbanística

Demarcación de Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón.
Zaragoza. Mayo de 2009

Indice del documento

1. PRESENTACIÓN
- 1.1. Génesis y objetivos iniciales del trabajo
- 1.2. Los Talleres Urbanos
- 1.3. Visión transversal e integradora del trabajo colegial

2. DIAGNÓSTICO DE LOS BARRIOS DEL ESTE
- 2.1. Diagnóstico general
- 2.2. Debilidades
- 2.3. Fortalezas/Oportunidades

3. PROPUESTAS DE ORDENACIÓN
- 3.1. Los espacios libres
- 3.2. Movilidad y transporte
- 3.3. Centralidades y equipamientos
- 3.4. La actividad comercial
- 3.5. Las áreas de borde

4. CONSIDERACIONES FINALES
- 4.1. Consideraciones de carácter general
- 4.2. Consideraciones de carácter instrumental

1. PRESENTACIÓN

1.1. GENESIS Y OBJETIVOS INICIALES DEL TRABAJO

En los últimos años, la Comisión de Urbanismo de la Demarcación de Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón ha estado involucrada en el proceso de revisión del Plan General de Ordenación Urbana y en actuaciones de transformación urbanística relevante, tales como el Plan de Riberas del Ebro o el soterramiento de las vías del ferrocarril en las áreas del Portillo y Delicias y en otros planes de trascendencia para el futuro de Zaragoza. Desde finales de 2007, la Demarcación de Zaragoza se planteó trabajar y reflexionar en uno de los retos pendientes de nuestra ciudad y su entorno: la **vertebración del espacio metropolitano de Zaragoza**. Y ello desde la consideración de aspectos de vital importancia, tales como la movilidad y el transporte, los crecimientos periféricos, la ordenación y gestión de equipamientos, etc.

Con la intención de superar el mero análisis estadístico de la problemática metropolitana y poder realizar propuestas concretas, se optó por centrar el trabajo en una zona determinada. Y todas las miradas y preferencias recayeron en el Arco Este de la ciudad. De hecho, cuando en la primavera de 2008, se aprecia el final de las obras Expo y su influencia muy notable en amplias zonas de la ciudad (parques lineales de los ríos Ebro, Huerva y Gállego, cinturones y vías de borde urbano, ya se constata que el anhelado "efecto Expo" no ha podido llegar a todas las zonas de la ciudad.

En concreto, se aprecia que el arco este de la ciudad, conformado por los barrios de La Jota-Vadorrey en la margen izquierda, y Las Fuentes y San José en la margen derecha del Ebro. Sus cascos urbanos tradicionales pierden peso específico y protagonismo en la ciudad…se apagan… especialmente en comparación con el conjunto del resto de los barrios, que se dotan de espacios cualificados, centralidades de ciudad, se fortalecen y se prestigian en la ciudad…

Si observamos un plano de la ciudad, un mapa de centralidades, la ciudad se vence hacia el Oeste, se hace asimétrica, y se descompensa. El arco Oeste se dota de grandes equipamientos: Actur (World Trade Center, Grancasa, Escuela de Artes, nuevo edificio especialidades del Salud, etc.), Expo (Parque Empresarial, Palacio de Congresos, Hotel Hiberus, Acuario, Parque del Agua, etc.), Almozara-Delicias (Milla Digital, barrio del AVE, CaixaForum en el Portillo, etc.), Delicias –Universidad (Esquinas del Psiquiátrico, nuevo complejo Aragonia), Torrero (Z-30 y Z-40, IKEA-Puerto Venecia), etc.

Y además, este desequilibrio se acrecienta porque en el espacio metropolitano, el Oeste tiene más peso y más dinamismo que los territorios y nuevos desarrollos del Este metropolitano: la Plataforma Logística, Centrovía, la Muela, Utebo-Casetas, y las nuevas urbanizaciones de Valdespartera-Arcosur, etc.

En sus espacios de borde, la orla Este presenta espacios de características periurbanas, inconclusos y difusos, sin terminar… y los nuevos desarrollos previstos en el planeamiento general que completan la orla exterior conforman una serie de ámbitos desagregados y separados por infraestructuras (vías del ferrocarril a Huesca y a Barcelona, Z-30, conexión a Z-40, etc), y se echa en falta una visión de articulación general.

En definitiva, el arco Este tiene muchas oportunidades latentes… pero podemos dejar pasar oportunidades de transformación por actuar o por dejar de actuar. Se están planificando sectores residenciales, se está redactando el proyecto del Estadio de Fútbol,

se están haciendo infraestructuras, pero se echa en falta una visión integral y coordinada. Desde la reflexión de la ciudad, surgen varias ideas: Hay que terminar el Parque del Ebro. Directrices EMZ, Plan de Riberas, hay que cerrar el Anillo Verde de Zaragoza, hay que construir un Estadio de Fútbol... hacerle sitio y modificar su entorno..., resolver la integración urbanística de las nuevas Estaciones de Cercanías (Miraflores...)

Pero ¿cómo hacemos para que todo sea un conjunto integrado, una ciudad habitable, amable, agradable para vivir, etc.? ¿cómo podemos conseguir prestigiar estos barrios en el conjunto de la ciudad? Es urgente definir una estrategia urbanística y establecer los correspondientes criterios globales de intervención.

El espacio de estudio constituye un paisaje de gran interés, con sectores y problemáticas diferenciadas (suelos urbanos (barrios de la 1º corona), suelos urbanizables, no urbanizables de protección), con una gran presión urbana y en distintos grados de desarrollo urbanístico, bajo la consideración de los siguientes objetivos:

- **Renovación de los tejidos urbanos consolidados de los barrios de Las Fuentes y San José**. Mejora de la calidad urbana de los espacios interiores. Actuaciones de reforma interior. Es la zona de mayor dificultad, ya que se trabaja con un tejido social arraigado, con una problemática heredada, y las palancas de transformación son más reducidas.
- **Consolidar el incipiente Anillo Verde de la ciudad en su trazado por el Este de la ciudad**, como una oportunidad que necesita un impulso decidido, uniendo el Canal Imperial con el Parque Lineal del Ebro.
- **Recualificación urbana del Tercer Cinturón**, Estudio de los bordes de esta infraestructura viaria, que tiene un papel urbano cada vez más claro. Ordenar los bordes urbanos existentes mediante espacios de transición y nuevas piezas urbanas. Una Z-30 más urbana, transitable y mejor conectada con los barrios. Las estrategias de minimización de ruidos no debe pasar por crear barreras físicas: arboledas, secciones de parques, semaforización, etc.
- Estudio de posibilidades de **integración del trazado ferroviario** con los nuevos requisitos de integración ciudad-espacios de huerta-espacios naturales. El tren como elemento de integración y no como barrera.
- **Equilibrar y completar el sistema de espacios verdes de escala metropolitana**, que se basa en cuatro piezas situadas en los bordes de la ciudad. Al sur, el Parque Grande, el gran parque histórico de la ciudad, que se prolonga hacia el entorno agrícola a través de los Pinares de Venecia. Al oeste, el recién construido Parque del Agua, en el meandro aguas arriba del río Ebro en el que también se ubica el recinto de la Expo2008. Al norte, sobre el escarpe elevado junto a la vega del Ebro, se prevé un futuro parque metropolitano. Finalmente, al Este, en el ámbito que nos ocupa, en el extremo opuesto, aguas abajo del río, en el meandro de Las Fuentes, se plantea el cuarto parque metropolitano.
- **Reflexión general sobre los espacios agrícolas**. Plan de Gestión / Plan de Ordenación. Nuevos planteamientos en los espacios de huerta, que eviten su marginación y deterioro: ocio, viveros, producción, comercialización, parque agrícola (huertos familiares).
- **El Soto de Cantalobos, y los sotos de la desembocadura del Gállego**. Criterios de restauración, ampliación de zona forestal, con criterios de "devolver espacios al río", adquisición de terrenos privados para plantaciones y reforestación natural.
- **Definir un eficiente modelo de movilidad**, en una ciudad cada vez más densa, con mayores movimientos. El papel del tren-cercanías-metro

urbano, nuevos carriles-bici, especializados. Bulevares, aparcamientos de residentes, aparcamientos disuasorios (no entrar en la ciudad), etc.

1.2. LOS TALLERES URBANOS

De toda esta reflexión, y ante la evidencia de que nos encontramos ante un excelente espacio-Laboratorio de Ideas, en el que la ordenación conjunta del arco Este de la ciudad ofrece una gran oportunidad de actuaciones de naturaleza urbanística, arquitectónica y paisajística. Por ello surge la idea de organizar unos Talleres de Proyectos Urbanos, y se iniciaron los contactos con tres Escuelas de Arquitectura: ETSA del Vallés en Barcelona, ETSA de Navarra, en Pamplona, y la ETSA de Valladolid, para poner en marcha el desarrollo de tres Talleres de Proyectos Urbanos. Cada uno de los Talleres desarrollaría la problemática de uno de los barrios del Este de la Ciudad. Los Talleres se organizaron de la siguiente manera:

LA JOTA-VADORREY

- Escuela Técnica Superior Arquitectura de Navarra (Pamplona)
- Profesor: José María Ordeig
- Arquitectos COAA: Juan Manuel Castillo y Miguel Angel Jiménez.
- En el caso de la Escuela de la Universidad de Navarra se ha encomendado la zona conocida como Sector La Jota o Polígono Parque Oriente (también denominada Riberas del Gállego). Está ubicada al Norte del río Ebro y hacia el Este de la ciudad. El área objeto de ordenación tiene los siguientes límites: al Este el río Gállego, al Sur el Ebro, al Oeste el actual barrio de La Jota ya construido o la Ronda de la Hispanidad (dependiendo de la idea de la propuesta) y al Norte la Avenida de Cataluña.

LAS FUENTES

- Escuela Técnica Superior Arquitectura del Vallés (Barcelona)
- Profesores : Franc Fernández, Carles Llop, Carles Teixidor y Jonathan Tugores
- Arquitectos COAA: Iñaky Alday, Teófilo Martín, Javier Monclús y Luis Peirote
- El ámbito comprende con el Distrito 8 de la ciudad, que comprende el barrio de Las Fuentes y el espacio de huerta y sotos denominado revuelta del Ebro en esta zona. Tiene una superficie de 6,3 km^2, su población en 2008 es de 44.312 habitantes.y una densidad de 7.017 hab/km^2.

SAN JOSÉ

- Escuela Técnica Superior Arquitectura de Valladolid
- Profesores: Juan Luis de las Rivas Sanz, Cristina Tremiño San Emeterio y María Castrillo Romón
- Arquitectos COAA: Pablo de la Cal, Jaime Díaz, Carlos Labarta, Sergio Marta y Gerardo Molpeceres.
- Su delimitación coincide con el Distrito 11 de la Ciudad, aunque a los efectos del presente trabajo se va a incluir igualmente la urbanización Parque Miraflores. Sus límites son la Avenida del Camino de las Torres por el Norte, la Avenida Miguel Servet y la carretera de Castellón por el Este, el Paseo de Cuellar y el Canal Imperial por el Oeste y por el Sur el Tercer Cinturón limita la zona consolidada y el Cuarto Cinturón las zonas de nueva expansión.
- Su población es de 68.934 habitantes, con una superficie de 3,7 km^2, y una densidad de 18.728 hab/km^2. En la zona consolidada se diferencian varias zonas con características propias y muy diferenciadas entre sí, y entre el barrio

consolidado y el Cuarto Cinturón existen diversas zonas de desarrollo de suelo urbanizable en las que se está planteando importantes proyectos de ciudad, como el nuevo campo de fútbol, el parque lineal del Canal, el cierre del Anillo Verde de Zaragoza o una estación de la línea de cercanías.

Las Escuelas han trabajado a lo largo del primer trimestre del curso 2008-2009, con distintos calendarios y organización de equipos. Desde el planteamiento realizado por sus profesores y por los arquitectos de apoyo del Colegio de Arquitectos, los estudiantes de arquitectura han realizado trabajos de proyecto urbano que resultan de gran interés para el análisis y la profundización de los barrios del Este de Zaragoza. El trabajo de los Talleres culmina con una exposición de los trabajos en el Colegio de Arquitectos en el mes de Mayo de 2009. El nivel de los trabajos es muy elevado y próximamente está prevista la publicación de un número monográfico de la revista ZArquitectura con los trabajos realizados y con artículos explicativos.

1.3. VISIÓN TRANSVERSAL E INTEGRADORA DEL TRABAJO COLEGIAL

Los trabajos desarrollados en los Talleres Urbanos plantean en ocasiones soluciones aparentemente contradictorias, que han tenido en cuenta puntos de partida y programas intencionadamente diferentes por parte del profesorado y de los arquitectos colaboradores en cada Taller.

Y en paralelo con el trabajo desarrollado por los alumnos de las Escuelas de Arquitectura, la Comisión de Urbanismo ha realizado una síntesis de los temas prioritarios, y ha tratado de superar la visión de barrio, para conseguir abordar la articulación global de este arco de la ciudad desde una visión más integradora, cuyos resultados se presentan en este Informe. Y es función del trabajo de la Comisión de Urbanismo, que adopta un planteamiento transversal e integrador, superar la dicotomía errónea de un urbanismo polarizado entre la renovación urbana y el avance desarrollista, para buscar una visión donde tienen cabida soluciones de cirugía interna acompañadas de planificaciones de crecimiento acordes con las primeras.

Aunque siempre desde un punto de partida, la necesidad de plantear actuaciones que sirvan para "mejorar y fortalecer" los barrios del arco Este de Zaragoza, para "hacer ciudad" con los barrios, no para "hacer ciudad" junto a los barrios. Si los barrios del arco Este mejoran, el conjunto de la ciudad mejora. Por lo tanto es una actuación de escala de ciudad, aunque lógicamente contendrá actuaciones de microescala (peatonalización, pequeño comercio, aparcamientos para residentes, etc.), pero con una visión integral.

Es claro que el impulso otorgado al proyecto del nuevo Estadio de Fútbol, así como la reciente presentación de la celebración de una Exposición Internacional de Horticultura "ExpoPaisajes2014" en Zaragoza en el año 2014, emplazado previsiblemente en algún área del Arco Este de la ciudad, son cuestiones que otorgan mayor relevancia y trascendencia a la propuesta que formula el Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón.

En todo caso, el principal cometido de este trabajo de propuestas es reflexionar y tomar partida sobre las alternativas existentes en la transformación y recualificación de los barrios del Este, ya que exigen la toma de decisiones con carácter de urgencia y necesidad acuciante. El debate sobre estas actuaciones estructurantes en la ciudad consolidada no puede obviarse, ni quedar condicionado por otras actuaciones. En este sentido, consideramos que lo prioritario es fijar y concretar el modelo de ciudad para el arco Este, su estructura funcional a largo plazo, para poder afrontar con solvencia y rigor,

a continuación, la discusión sobre otros proyectos, como por ejemplo, la propuesta de implantación de una Exposición Internacional de Horticultura.

De hecho, para una valoración adecuada de esta u otras propuestas, además de tener un consenso sobre la estructura y las prioridades en la ciudad consolidada y en sus zonas de borde, será preciso contar con adecuados estudios de alternativas de implantación, alternativas de financiación, modelos propuestos, etc. sobre los que pronunciarse.

2. DIAGNÓSTICO DE LOS BARRIOS DEL ESTE

2.1. DIAGNÓSTICO GENERAL

En cuanto a su estructura y encaje en la ciudad, los tres ámbitos de trabajo cuentan con una estructura análoga: en primer lugar, una zona compacta, consolidada. En segundo lugar, una franja exterior, borde de los barrios, no consolidada, en ocasiones degradada ya que alberga espacios no urbanizados, con funciones en fase de cierre (aparcamientos informales, almacenes y espacios de desechos, etc.), aunque sean importantes espacios de conexión, como ocurre con el tramo de tierra del Camino de Miraflores, en la salida del barrio de San José al Tercer Cinturón. Y en tercer lugar, unos espacios exteriores, de gran calidad ambiental: zonas agrícolas o espacios naturales.

Los aspectos que desde el punto de vista urbanístico merecen la pena ser reseñados con carácter general a estos tres barrios son los siguientes:

2.2. DEBILIDADES

- **Falta de transversalidad.** El Arco Este, formado por los barrios San José-Las Fuentes y La Jota-Vadorrey en la margen izquierda, adolecen de una falta de conexiones entre los barrios. Se trata de barrios que están bien conectados con el centro de la ciudad (en un esquema tradicional radical centro-barrios), a través de grandes avenidas, como la Avenida de Cataluña, la Avenida de Tenor Fleta, la Avenida de Miguel Servet. Cuentan con dos infraestructuras que traviesan estas zonas, pero son laterales a los barrios, y tienen un carácter muy sectorial (el ferrocarril, por su propia condición) pero el cinturón Z-30, tiene un carácter de cinturón de periferia, y esto es trasladable también al barrio de Torrero-La Paz.

- **Uniformidad-complejidad física y social. La Jota y Las Fuentes son barrios urbanísticamente muy ordenados y bien trazados. San José es un** barrio muy extenso y heterogéneo, con un tamaño muy grande, en el que ya desde su formación histórica se construye desde varios núcleos, y ello ha dado lugar a un barrio que desde el punto de vista urbanístico puede leerse como un "barrio de barrios". Este aspecto, desde el punto de vista del tejido y la escena urbana puede abocar a escenas caóticas o confusas, pero desde el punto de vista sociológico, lejos de entenderse como un factor negativo, puede interpretarse también como un punto fuerte.

- **Escaso peso de los Equipamientos de rango ciudad.** En la actualidad son muy escasos los equipamientos ubicados en estos barrios que tienen verdadero peso específico en el conjunto de la ciudad. El Pabellón Príncipe Felipe, o el Pabellón Pepe Garcés, ambos en San José, son quizá los dos únicos equipamientos destacables.

- **Escaso papel en el funcionamiento diario.** Los tres barrios tienen poco peso en el funcionamiento de la ciudad. Son barrios que se atraviesan, se "pasa" por ellos, pero no son destino para casi ninguna función. La Avenida de tenor Fleta, y de forma muy especial la Avenida de Cesáreo Alierta, sirven para salir o entrar a o desde la ciudad. El tráfico es una servidumbre de gran intensidad de tráfico en estas avenidas, pero no cualifica estas avenidas.

- **Decadencia en el comercio de proximidad.** Las centralidades comerciales en la periferia (Plaza, IKEA en Puerto Venecia, han intensificado un proceso de declive en los últimos años). Se aprecian cierres de mercadillos, y un problema que se acrecienta por la falta de espacio en las calles para aparcamiento, espacios peatonales, etc.

- **Problemas relacionados con la Renovación urbana (de edificios) y renovación poblacional (no existe promoción de vivienda protegida).**

- **Ausencia de elementos, edificios o espacios simbólicos**. En estos tres barrios son muy escasos los elementos arquitectónicos destacables. En el barrio de las Fuentes, a pesar del excelente trazado urbanístico existente, se echa en falta un espacio-plaza identificativo del conjunto del barrio

2.3. FORTALEZAS/OPORTUNIDADES

- **Enorme potencial de comunicación con espacios libres de alta calidad ambiental.** Estos tres barrios cuentan con unos espacios libres muy próximos en términos de distancia espacial, pero muy alejados en su utilización real, ya que se trata de espacios muy desconectados con los barrios. El tramo del río Gállego en su desembocadura al Ebro es un espacio muy desconocido para los habitantes de La Jota – Vadorrey y, asimismo, los espacios agrícolas de la revuelta de las Fuentes y el Soto de Cantalobos, se encuentran mal conectados con el barrio, por la existencia del ferrocarril, que deja paso a través de varios túneles en la zona norte, y un paso elevado en el centro. San José cuenta con el Canal Imperial de Aragón, pero necesita también actuaciones de refuerzo de la presencia de este elemento en la vida del barrio.

- **Equipamiento de "nivel barrio" muy bueno.** Son barrios bien dotados desde el punto de vista escolar, asistencia primaria y equipamientos sociales.

- **Tejido asociativo consolidado. Heterogeneidad social.** Los barrios tienen buena vida de relación, en ellos se establecen relaciones sociales ricas, que facilitan la integración. Hay vida urbana y un ambiente satisfactorio.

- **Proximidad al centro.** Barrios bien integrados con el centro y en la malla de la ciudad, especialmente San José y Las Fuentes.

- Los tres barrios (salvo algún sector de San José con mayor densidad, bajo el Canal) presentan **densidades residenciales medias o medio-altas**. Esto permite una vivencia atractiva del barrio con cierta densidad y proximidad urbana (en algunos ámbitos de La Jota, casi rural) donde las actuaciones de remodelación o esponjamiento resultan más viables.

3. PROPUESTAS DE ORDENACIÓN

3.1. LOS ESPACIOS LIBRES.

Como propuesta para solucionar la falta de transversalidad o de conexiones entre los distintos barrios, y por tanto para mejorar la integración de los barrios entre sí y con la estructura general de la ciudad, se propone completar una red o malla de espacios libres capaces de superar la lectura de barrios separados, configurando espacios e itinerarios de marcada personalidad.

3.1.1. Parques y bulevares.

Actualmente el sistema de "parques-isla" está conformado por el Parque de Oriente y el Parque de Vadorrey en La Jota-Vadorrey; el Parque del Huerva y el Parque de Torre Ramona en Las Fuentes; Parque de Miraflores, Parque de La Granja y Parque de la Memoria en San José. En los bordes Parque Pignatelli. El Parque Lineal del Ebro y el Parque del Canal Imperial de Aragón cosen en sentido Este –Oeste la franja norte de Las Fuentes y la franja Sur de San José.

- **Parque de Miraflores.** Por su escala, su condición de centro con respecto a la ciudad central puede potenciarse como un espacio libre Parque que tenga un peso mucho más importante en el sistema de espacios libres de la ciudad, incluso podría estudiarse alguna especialización funcional (Parque infantil y de ocio de la ciudad, etc.). Para ello, debería reconsiderase el diseño de algunos espacios de conexión en plantas bajas. Se deberá remodelar la parcela del colegio infantil existente. Modificar la rasante y el trazado de las zonas de circulación rodada subiéndola al nivel del Parque, dado que el viario desagregado genera espacios de mala conexión, y hace perder una gran superficie útil al Parque. Reordenación viaria y de acceso a fincas.

La creación de corredores verdes o sistemas lineales de conexión entre zonas verdes se ha configurado como un sistema efectivo de integración en la malla de espacios públicos de la ciudad. Junto a la recualificación y reforma de varias de las Avenidas estructurantes del arco Este y su integración en el sistema de bulevares de la ciudad (Avenida de Cesáreo Alierta, Avenida del tenor Fleta, Avenida de Cataluña).

En el apartado de Bulevares se señalan los siguientes:

- **Bulevar de Cesáreo Alierta (prolongación del Paseo de la Constitución).** Se propone realizar una reforma importante en esta Avenida, con la urbanización de una gran mediana arbolada, transitable en el tramo Constitución-Pabellón Príncipe Felipe. Con un aparcamiento subterráneo en el túnel intersección con Camino de las Torres y a lo largo de la avenida. Esta actuación debe considerar la puesta en funcionamiento en este eje de una línea de tranvía-metro ligero, tal y como se propone en el apartado de Movilidad y Transporte.
- La **reforma de la Avenida de Tenor Fleta** en su tramo ya consolidado y en el tramo sobre el nuevo túnel del ferrocarril (que se comenta en otro apartado), y la **reforma de la Avenida de Miguel Servet**, ya en marcha, son dos actuaciones que refuerzan este sistema de itinerarios lineales de conexión.
- **Bulevar de la Avda. de Cataluña.** Esta avenida urbana demanda una recualificación, especialmente en su zona más urbana, es decir, desde el Puente de Piedra hasta el Tercer Cinturón.

3.1.2. Cierre del Anillo Verde de Zaragoza por el Este.

Una de las prioridades de la estructura espacial de la ciudad es cerrar el Anillo Verde de Zaragoza por el Este de la ciudad, es decir, la conexión entre el Canal Imperial de Aragón y el río Ebro , y para ello se proponen varios itinerarios que, lejos de plantearse como alternativos, conforman itinerarios que se complementan y forman un sistema de conexiones de gran interés, uno de ellos atraviesa las zonas urbanas consolidadas y otros dos se plantean en una posición más exterior, con vocación de articulación de zonas en desarrollo o en revisión de planeamiento.

Corredor verde interior.

- Se trata de un corredor verde o sistema de parques lineales que conectan el Parque del Canal Imperial de Aragón (a la altura del Cabezo Cortado) con el Parque lineal del Ebro (a la altura del Azud de Vadorrey), y llega hasta el barrio de La Jota, a través del Parque Oriente y la calle Felisa Galé – Balbino Orensanz. Este corredor atraviesa zonas edificadas de los barrios, y que por tanto incorpora a estos barrios en la malla de espacios libres de la ciudad, mejorando la calidad de los mismos, y facilitando la movilidad y conexión entre espacios equipados. Este corredor tendrá un efecto muy parecido al conseguido por el Corredor verde Oliver-Valdefierro donde el aspecto sustancial es la conectividad entre espacios, y no tanto su anchura (que en ocasiones, como en la Plaza de Soldevilla, no supera los 24 metros). El trazado propuesto es el siguiente: Cabezo Cortado (Canal Imperial)– Parque de La Granja – Pabellón Príncipe Felipe – calle Puebla de Híjar – Nuevo parque de Montemolín – Parque de Torre Ramona – calle Fray Luis Urbano – Azud de Vadorrey (Ebro). Conseguir una continuidad efectiva del corredor implica modificar ligeramente alguno de los planeamientos de desarrollo previstos en la orla Este de San José. Por ejemplo: Modificar el plan de G-11/16-1, para conseguir una continuidad más clara del corredor hacia la calle Puebla de Híjar, y cambiar la parcela de Equipamiento por una parcela de zona verde. Y también corregir el Plan del Sector 38/3, para conseguir dos franjas de zona verde a ambos lados del vial que desciende desde Cabezo Cortado hacia la Avenida de Tenor Fleta.
- En La Jota, un ramal de este corredor hacia el Este puede servir para alcanzar de una forma natural el parque lineal del Gállego, aunque para ello sea preciso revisar el sector de planeamiento ya ordenado. Para ello, se propone recualificar la calle Manuel Viola, y transformar este espacio viario, junto con los intersticios existentes entre los bloques residenciales, en un nuevo Parque lineal, que podría pasar a denominarse **Vía-Parque Manuel Viola.**

Corredores exteriores. Se plantean dos itinerarios:

- En primer lugar, una conexión verde entre el río Ebro y el Canal Imperial, a través de la Huerta, con capacidad de integración del nuevo Campus de Veterinaria, de transformación de la carretera de Castellón y de integración de los nuevos desarrollos del Este de San José junto al nuevo Estadio de Fútbol. Su trazado debe definirse en función de la ordenación definitiva que adopten los sectores exteriores al Tercer Cinturón, pero a la vista de sus configuraciones vigentes o en fase de aprobación, debe exigirse una revisión en profundidad para posibilitar las continuidades requeridas para que un sistema de estas características resulte eficaz.
- En segundo lugar, se plantea un itinerario que discurre paralelo al Cuarto Cinturón y que conecta el arco del Soto de Cantalobos, con una orla necesaria de ampliación de espacios naturales sometidos a la dinámica fluvial, y el Canal Imperial de Aragón.

3.1.3. Mallas peatonales / Sendas.

Se propone crear espacios peatonalizados en aquellas zonas que tengan una actividad comercial destacada, o donde sea necesario mejorar la conectividad peatonal mediante la mejora de la escena urbana, eliminando zonas de aparcamiento, arborizando las calles, y convirtiéndolas en espacios principalmente peatonales (no exclusivamente peatonales).

- **Zona centro Las Fuentes.** El ámbito comercial de calle Sancho Arroyo a Salvador Minguijón y de Compromiso de Caspe a Monasterio de Siresa, y sus calles interiores.
- **Casco Viejo de San José.** Calle Castelar – calle San Luis de Francia – calle Privilegio de la Unión – último tramo de la calle Monasterio Poblet – Plaza de Utrillas.
- **Plaza Mayor de San José**. De manera que se mejore la integración de la plaza con el comercio en sus márgenes. Se podría peatonalizar la calle Ganivet.
- **Itinerario calle María Moliner – Camino de Miraflores.** Itinerario de 1.800 metros, desde el Camino de las Torres hasta Z-30.
- **Itinerario La Zaragozana – Parque de la Memoria – calle Melilla – Cabezo Cortado.** Itinerario de 1.200 metros.
- **En la Jota,** el área en la que se ubican los **principales equipamientos urbanos.** Se propone adicionalmente la construcción de sendos aparcamientos públicos y para residentes en estas zonas en las vías de servicio de Marques de la Cadena y el Tercer Cinturón.

3.2. MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

Un aspecto fundamental a la hora de planificar la Orla Este es la movilidad. En estos tres barrios se presenta un nuevo escenario de movilidad a corto plazo, provocado por la puesta en marcha del sistema de cercanías, por la prevista implantación del tranvía Este-Oeste de la ciudad, y por la consolidación del sistema de carriles-bici.

Hasta ahora hemos partido de los planteamientos recogidos en el "Plan de Movilidad Sostenible" (o Plan Intermodal de Transportes) y del Plan General de Ordenación Urbana, pero sin un análisis suficientemente crítico. El Plan de Movilidad se basa en estudios de demanda del año 2001, sin tener en cuenta los cambios y crecimientos posteriores. Es necesaria una revisión que los tenga en cuenta para reflexionar sobre la Orla Este.

3.2.1. Las rondas de circunvalación y los nuevos accesos.

Las nuevas infraestructuras viarias, en especial el cierre por el Este de la Z-40, y el Acceso Norte a la Z-40, pero también otros (Ronda del Rabal, la Variante de Santa Isabel...etc.) han constituido unos de los mayores logros del Plan de Acompañamiento de la Expo 2008. Estas infraestructuras han conseguido, entre otras cosas, reducir el tráfico en el interior de la ciudad de forma sensible, si bien esta reducción se ha producido en un momento de reducción de la mayoría de los indicadores de actividad económica en la ciudad. En cualquier caso es un logro que hay que aprovechar para pacificar el tráfico en el interior de la ciudad, dar más espacio al peatón, introducir más decididamente la bicicleta y reformar algunos viarios interiores concebidos más como vías rápidas que como vías de convivencia entre los distintos modos de transporte.

En cuanto a nuevas infraestructuras viarias, Zaragoza únicamente tiene una asignatura pendiente, que es la construcción del **nuevo Acceso Sureste de la Z-40**, ya recogido en el PGOU, fundamental para descargar la actual carretera de Castellón y permitir que se pueda transformar en una vía urbana. Este Acceso conectaría El Burgo de Ebro con la Z-40 en las inmediaciones de Puerto Venecia.

Los nuevos desarrollos residenciales del sureste de la ciudad recogidos en el plan general y ya aprobados, que ocupan el sector que parte de los Pinares Venecia y llega hasta la carretera de Castellón, sumarán más de 10.000 nuevas viviendas. De no construirse este acceso, la carretera de Castellón se cargará mucho más. Esta carretera es el único acceso no desdoblado aún, ya que las carreteras de Logroño, Huesca, Barcelona, Madrid y Teruel tienen ya un acceso alternativo a la carretera original. El Acceso Sureste conectaría además Pla-Za con los polígonos industriales de la carretera de Castellón utilizando la hasta ahora infrautilizada Z-40 sur.

Esta infraestructura se considera por tanto de gran importancia y necesaria especialmente en el escenario previsto por el plan general de consolidación de los sectores planificados en el Este. Por ello, debe considerarse esta infraestructura con carácter prioritario, relegando en el tiempo otras propuestas como la del Quinto Cinturón planteado por el Gobierno de Aragón (con un trazado que conectaría La Muela – María de Huerva – El Burgo de Ebro), ya que de construirse este cinturón exterior, el mencionado Acceso Sureste no llegaría a construirse, con los consiguientes problemas de tráfico sobre la Orla Este.

3.2.2. El sistema de cercanías.

El Plan de Movilidad Sostenible apuesta por el Cercanías como modo de transporte fundamental llamado a renovar la movilidad en Zaragoza. Sin embargo la experiencia de los meses de funcionamiento del cercanías, hacen pensar que esta renovación no se va a producir a corto plazo, y hace dudar de la eficiencia de este modo de transporte en Zaragoza en un horizonte cercano. La línea 1 de cercanías (Casetas-Miraflores) transportará este año unos 300.000 viajeros, mientras varias líneas de autobuses superarán 10 millones. Se espera que la línea norte-sur de tranvía lleve más de 30 millones al año: 100 veces más que la de cercanías.

Los argumentos para explicar este fracaso y esperar una recuperación son que no se ha construido la estación central de la línea, la de Gran Vía, y que el túnel de Goya no tiene suficiente capacidad para una frecuencia alta de trenes.

Sin embargo, hay causas de este fracaso, que hacen dudar de esa recuperación, y de la apuesta por extender la red:

- Zaragoza es una ciudad con un entorno aún poco poblado (unos 100.000 habitantes; el núcleo más poblado es Utebo con 17.000) y sobre todo: con una gran dispersión de los núcleos poblados y de los polígonos industriales, que contrasta con la altísima densidad de la ciudad construida dentro del Tercer Cinturón. Las distancias dentro de este cinturón son relativamente cortas.
- La red aprovecha el antiguo trazado del ferrocarril, que, como en otras ciudades, bordeaba la ciudad histórica (por las actuales avenidas Goya y Tenor Fleta). Mientras se mantuvo la cicatriz, la ciudad "saltó" por encima del ferrocarril, pero no construyó ningún equipamiento importante, ni áreas comerciales, ni nada realmente de interés a lo largo de ese eje, que quedó para siempre con escasa actividad. Los centros activos de la ciudad se sitúan o más al norte (Paseo Independencia) o más al sur (Plaza San Francisco). Es sintomático que ninguna

línea de autobús que recorra las avenidas de Tenor Fleta y Goya haya tenido muchos viajeros y que el tránsito peatonal sea escaso. La población no se mueve a lo largo de ese eje, sino transversalmente, por lo que esa línea de cercanías nunca moverá mucha gente. La construcción de la estación de Gran Vía no mejorará mucho la demanda de la línea.

- La situación de las estaciones es muy deficiente: sólo las estaciones de Utebo y del Portillo están bien ubicadas. La utilización de la del Portillo, a pesar de su escasa utilización actual, aumentará con la construcción de los edificios del Portillo (CaixaForum, etc.), aunque quizás no tanto como se espera: para que funcione bien una estación tiene que haber un origen y un destino con demanda. La Intermodal apenas funciona como un intercambiador y atrae a muy pocos viajeros de su entorno. Es muy difícil que la población del barrio de Delicias utilice la Intermodal para desplazarse en el tramo urbano de la línea: incluso caminando, la distancia desde la parte central del barrio al centro de la ciudad es de 20 minutos. La estación de Casetas está a las afueras y es muy poco utilizada, y la de Miraflores deberá esperar a que se edifique en su entorno para que empiece a atraer viajeros.
- La escasez de frecuencias (debido sobre todo a la utilización compartida del túnel con el AVE) es un inconveniente, aunque se palía en parte porque la puntualidad permite a los usuarios minimizar las esperas.

Vista la experiencia de la línea 1 de cercanías, parece cuestionable que una línea de cercanías con paradas en Las Fuentes y La Jota vaya a tener más éxito. Vuelven a presentarse los mismos problemas de partida: las estaciones estarán muy alejadas para la mayoría de los habitantes de esos barrios, que seguirán resolviendo mejor sus necesidades de movilidad mediante otros modos de transporte (por ejemplo, el autobús). Ni siquiera la ubicación de grandes equipamientos a nivel metropolitano garantizaría una mayor demanda (por ejemplo, un estadio de fútbol sólo supone una demanda muy puntual).

Caben sólo dos soluciones: o bien invertir una cantidad muy importante en nuevos túneles y estaciones, o bien esperar a que la ciudad y su espacio metropolitano experimente un salto real de escala para que las cercanías sean un modo eficiente de transporte. En el caso de apostar por las Cercanías, habría que plantear un segundo túnel, esta vez por la Plaza de Paraíso para acercarse al centro de la ciudad y captar así más usuarios.

En una ciudad cuya provincia aún no ha llegado al millón de habitantes (y en la que probablemente se frene el crecimiento poblacional) es más realista pensar en la segunda de las opciones y apostar a corto plazo, por otros medios de transporte con más posibilidades de éxito, por ejemplo el tranvía.

Con respecto a las estaciones previstas, se ha construido la Estación de Miraflores, poniendo de manifiesto una resolución urbanística de su entorno, que redunda en un deficiente servicio al ciudadano. Pero debe completarse la red prevista en el PGOU y en el Plan Intermodal de Transporte, es decir Avda. Goya- Tenor Fleta – Miraflores –las Fuentes –Vadorrey.

Se proponen las siguientes cuestiones:

- Modificar el emplazamiento de la Estación en San José. Se propone ubicar la estación de Tenor Fleta en la intersección entre calle San José y Tenor Fleta, en vez de en la esquina del Parque Miraflores, ya que así la estación posee mayor centralidad, y además se incardina en una acción estratégica de un nuevo equipamiento comercial en el distrito de la Avenida de Tenor Fleta.

- Construir dos estaciones en el tramo existente entre el Puente del FFCC y la Avenida de Cataluña. En concreto se plantea como necesaria la Estación situada en la nueva centralidad urbana propuesta en la zona de encuentro Gállego-Ebro.

3.2.3. El metro ligero-tranvía.

El "Plan de Movilidad Sostenible" propone una 2ª línea de Tranvía-metro ligero, de la Estación Intermodal a Las Fuentes (Compromiso de Caspe) pasando por la Plaza de España.

Posteriormente se ha desarrollado un estudio de metro (subterráneo) con varias alternativas, con los mismos orígenes y destinos. Entre esas alternativas también figura la línea de tranvía descrita anteriormente.

La alternativa subterránea mejor valorada tiene un trazado absurdo, en forma de S, pasando por la Romareda, y la Plaza de Paraíso, con buena parte de su recorrido bajo el cauce del Huerva. El problema no es su elavado presupuesto, que casi triplica el precio por kilómetro respecto al tranvía Norte-Sur, sino su ineficiencia y escaso atractivo como medio de transporte (los tiempos origen-destino se disparan). De hecho la demanda esperada no llega a los 10 millones de viajeros anuales, un tercio de los esperados para la línea Norte-Sur del Tranvía.

La alternativa en superficie para la línea Este-Oeste plantea, por pura inercia, un trazado que coincide con la calle Compromiso de Caspe, eje del Barrio de las Fuentes, el mismo que la mayor parte de las líneas de autobús.

En este punto se propone reestudiar el trazado de la línea de tranvía Este-Oeste, y considerar su paso por el eje Constitución-Cesáreo Alierta, por los siguientes motivos:

- Recorre un área de gran densidad poblacional, mayor que la del eje de Compromiso de Caspe.
- En su recorrido existen equipamientos de rango ciudad que generan una importante demanda de transporte (Parque Miraflores, Centro Comercial Plaza Utrillas, Pabellón Príncipe Felipe, Campus Veterinaria, Estadio de Fútbol "San José").
- Posee un potencial muy claro de prolongación en un futuro (eje de la carretera de Castellón).
- La Avenida de Cesáreo Alierta tiene una gran achura y por tanto permite un mejor encaje de la infraestructura del metro ligero en la sección. Además, esta Avenida requiere una reforma a corto plazo para eliminar su aspecto de eje viario, y mejorar los espacios para el peatón, eliminación del túnel bajo el Camino de las Torres, construcción de un bulevar lineal, carril-bici, etc.

En su prolongación, esta línea pasaría por la Plaza de Basilio Paraíso, y por el Paseo de Pamplona llegaría hasta la zona del Portillo. Posiblemente, este trazado no ha sido estudiado hasta ahora porque discurre relativamente próximo a la línea de cercanías. Sin embargo teniendo en cuenta la capacidad de línea de cercanías, ambas serían perfectamente compatibles. Incluso podrían potenciarse mutuamente si se hiciesen coincidir algunas de sus estaciones: por ejemplo la del Portillo, que tendría así un carácter de intercambiador.

3.2.4. La red de autobuses.

El autobús es un magnífico medio de transporte para demandas de ciudades del tamaño de Zaragoza, siempre que se le haga funcionar en condiciones adecuadas: carriles bus, diseño adecuado de los trazados de las líneas, distancia adecuada de paradas, vehículos ecológicos, preferencias de cruce, etc.

La experiencia de ciudades hispanoamericanas como Curitiba, Santiago de Chile o Bogotá, indica que en España pueden explorarse posibilidades de mejora de este medio de transporte. De hecho, Zaragoza ha tenido una experiencia muy notable que puede servir como ejemplo: el éxito rotundo de este medio de transporte durante la Expo, basado en la restricción al vehículo privado, en altas frecuencias y en el diseño de una red adecuada.

3.2.5. La bicicleta y la movilidad peatonal.

Hay que seguir profundizando en los temas ya abordados en los estudios realizados por la Federación de Barrios y el Consorcio Expo 2008, que ya están empezando a ser recogidos por el departamento de movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza para sus obras del plan de Empleo 2009.

La redacción del Plan Director de la Bicicleta y del Plan de itinerarios peatonales puede ser la ocasión para estudiar más a fondo estos modos de movilidad dentro de la Orla Este y sus relaciones con el resto de la ciudad.

En las actualidad la red de carriles-bici se circunscribe a los itinerarios exteriores a los barrios: Tercer Cinturón por el Este, Canal Imperial por el Sur, Parque del Ebro por el Norte de Las Fuentes, y por el Sur de Vadorrey, y las previsiones de los nuevos itinerarios en el segundo cinturón (Camino de las Torres – Puente de La unión – Marques de la Cadena).

Se propone conectar esta red exterior existente con las sendas o mallas interiores de los barrios, y en concreto de consideran prioritarias las siguientes actuaciones:

- Carril bici en el Bulevar de Cesáreo Alierta, en la reforma propuesta en apartado 3.1.3.
- Carril bici en Miguel Servet, en la reforma en marcha.
- Conexión malla Centro Las Fuentes con Corredor verde Cabezo Cortado-Azud, por calle Monasterio de Siresa – calle Amistad.
- Conexión transversal San José-Las Fuentes, con el siguiente itinerario: Canal Imperial-Zaragoza La Vieja-Puente Virrey-Casco Viejo San José-Tomas Higuera-Salvador Minguijón.

3.3. CENTRALIDADES Y EQUIPAMIENTOS.

Una localización de los grandes equipamientos de la ciudad es clave para aportar dosis de atractivo a sus entornos colindantes. Los equipamientos de rango ciudad deben preservar buenas localizaciones con buena accesibilidad y visibilidad. Que no pase como con el Polideportivo Pepe Garcés, que va a quedar "oculto" con las nuevas manzanas de la ordenación proyectada en el Sector U-36-8.

3.3.1. Nuevo Estadio de Fútbol "San José".

La construcción del **Estadio de Fútbol San José** puede ser un tirón para el barrio y esta zona. La propuesta de este Estadio debe realizarse aprovechando todo el potencial que tiene para generar nuevas actividades comerciales y de ocio, así como las mejoras de accesibilidad, para ello debe garantizarse una adecuada implantación de este gran equipamiento en su entorno, y para ello se propone trabajar en las siguientes líneas:

- Revisar la ordenación del plan parcial del Sector 38/4 para conseguir una mayor separación entre el edificio del Estadio y las viviendas proyectadas. Si esta cuestión resulta imposible debería optarse por buscar un emplazamiento del Estadio en el Sector 38/5, que no se encuentra aprobado, trasladando parte de los aprovechamientos de uso residencial de este sector al solar del Campo de Fútbol.
- Revisar la ordenación del plan parcial del Sector 38/4 para conseguir una mejor mayor permeabilidad y conexiones en los itinerarios sur-norte, en coherencia con las ordenaciones de los sectores 88/1 y 38/1, y en concreto, posibilitar las conexiones planteadas como cierre del Anillo Verde de Zaragoza (una de las conexiones exteriores). Para más detalles, consultar Alegación del Colegio de Arquitectos al Plan Parcial Sector 38/4.
- Mantener en el Plan General la necesidad de construcción del túnel de cubrimiento de las vías del ferrocarril en la zona exterior al Tercer Cinturón, para conseguir una conexión efectiva con el Sector 38/5, y llevar a cabo la ejecución de esta infraestructura.
- Conseguir una continuidad urbana entre el Estadio de Fútbol y la Avenida de Tenor Fleta en el tramo pendiente de urbanización sobre el túnel de cubrimiento de las vías del ferrocarril, según se detalla en el apartado de fomento del comercio.

3.3.2. Campus Agroambiental de Las Fuentes.

La Facultad de Veterinaria, que ya ha experimentado un proceso de ampliación en los últimos años, podría aprovechar su condición de proximidad a la huerta de las Fuentes y su capacidad de ampliación en estos terrenos, para consolidar un concepto de Campus, integrando nuevos centros de gran proyección como Escuela de Agrónomos, Ciencias Ambientales, Biología, centros de investigación agraria, etc., bien conectado con el Parque Agrario de Las Fuentes y, en una lectura más territorial, con el Centro de Aula Dei y con el Centro Medioambiental de La Alfranca.

Debe redactarse un Plan Especial que ordene la posición de estos nuevos centros, que tendría como ámbito el comprendido entre el Tercer Cinturón y las vías del ferrocarril, resolviendo adecuadamente las traseras del centro actual, y los terrenos de TUZSA, y ordenando una nueva fachada hacia la carretera de Castellón. En concreto, debe ser objeto de ordenación una amplia franja que tomando como medida la profundidad de la zona de la Facultad de Veterinaria, resuelva el sector comprendido entre el tercer cinturón y el cuarto, no renunciando a usos mixtos y productivos, principalmente vinculados a la actividad agroambiental del Campus vecino.

3.3.3. Nuevo equipamiento "Cabezo-Cortado".

Cabezo Cortado es un emplazamiento muy adecuado por encontrarse en el sistema de espacios libres (Canal Imperial y nuevo corredor verde), muy visible y accesible desde la Z-

30. Se propone este emplazamiento para albergar un equipamiento de rango-ciudad. Debe prestarse especial atención a la topografía de este emplazamiento.

3.3.4. La Zaragozana-La Harinera.

A medio plazo, el traslado de la fábrica "La Zaragozana" abre un nuevo horizonte en este sector del barrio. Un sistema de equipamientos y espacios que, al hilo de la propuesta municipal para la reconversión del edificio de la Antigua Harinera de San José, se amplíe con los espacios renovados en el eje de La Zaragozana. Podría denominarse, si se apuesta por un centro experimental de arte, **Z@rt (Harinera-La Zaragozana).** Debe revisarse la ficha de la Zona E, con traslado parcial del aprovechamiento edificable a otro sector próximo de la ciudad, en zonas exteriores. En cualquier caso se trata de garantizar un nuevo equipamiento y espacio público en la zona ahora colmatada por la fábrica, en lugar de nuevos usos residenciales.

3.3.5. Anfigua fábrica de GIESA.

Equipamiento en el área de la fábrica GIESA. 10.000 m2 de techo, uso polivalente. El uso está por determinar, en su concreción debe considerarse la oportunidad urbana de conexión con Miguel Servet y regeneración de esta zona de la avenida.

3.3.6. Plaza Mayor de Las Fuentes.

Equipamiento polivalente ER (PU) 10.11 puede dar lugar a una reordenación, y dejar una plaza con aparcamiento subterráneo en este espacio.

3.3.7. Equipamiento en calle Azorín.

El solar existente en la intersección entre calle Azorín y el Paseo de Echegaray tiene en el plan general vigente la calificación de zona verde ZV (PU) 9.16. En la actualidad se está construyendo en un área del solar un aparcamiento de 349 plazas de estacionamiento. Se propone recalificar esta parcela como Equipamiento, al objeto de posibilitar el emplazamiento del demandado Centro de Mayores de la zona norte de Las Fuentes.

3.4. LA ACTIVIDAD COMERCIAL.

3.4.1. Criterios de actuación.

Fortalecer el comercio de proximidad existente en estos barrios es un objetivo importante por cuanto se trata de una actividad muy característica de los tres barrios, que dota de personalidad a estas zonas, y aporta calidad de vida a sus vecinos.

El tema del comercio en la ciudad ha sido muy estudiado por el Ayuntamiento para toda la ciudad y otros estudios de carácter sectorial como el Plan de Equipamiento Comercial impulsado por Vicente Gracia.

La ausencia de un gran centro comercial en la orla Este (tal como se aprecia en el plano de "Centros Comerciales y Grandes Superficies" pág. 72 del Atlas de la Ciudad de

Zaragoza 2009) es un lastre importante que debería subsanarse. Una implantación de un gran centro posibilitaría la formación de agrupaciones comerciales especializadas bajo el régimen de asociación con temáticas específicas como por ejemplo: productos naturales asociados a la Huerta de Las Fuentes, naturaleza asociada a Cantalobos y el Ebro, ocio asociado al Canal Imperial y el futuro corredor verde, o bien deporte asociado al futuro Estadio, etc. Para que esta mejora se produzca, **debe garantizarse la integración urbana de los nuevos centros comerciales**, y su sinergia con el comercio existente, porque de otra forma irán en detrimento del pequeño comercio

Se propone trabajar simultáneamente en diferentes líneas.

- Por una parte, sin renunciar al emplazamiento de áreas comerciales de rango-ciudad, pero asegurando que éstas adopten una implantación urbana bien conectada con una serie de calles que puedan adquirir y potenciar su papel como enclaves comerciales.
- Por otra parte, apostando por la creación de distritos comerciales mediante la creación de calles comerciales peatonales, con eliminación de coches y tráfico, y la creación de aparcamientos subterráneos.

3.4.2. Nuevos centralidades comerciales.

3.4.2.1. Centralidad comercial Las Fuentes.

Un nuevo **equipamiento o centralidad comercial junto al emplazamiento para la nueva Estación de Cercanías de Las Fuentes**. Debe aprovecharse el emplazamiento de la nueva Estación para realizar una ordenación y un proyecto integrado, que resuelva los accesos a esta Estación, en un ámbito de reforma que comprenda la franja entre la calle San Adrián de Sasabe y las vías del ferrocarril, desde la calle Rodrigo Rebolledo por el Norte y la calle Roncesvalles por el Sur. Se debe diseñar un gran espacio-plaza, con conexiones hacia la zona de huerta. Esta actuación incorporará los terrenos del Stadium Las Fuentes.

3.4.2.2. Tenor Fleta: Distrito comercial.

La Avenida de Tenor Fleta tiene un gran potencial como eje comercial, si bien requiere actuaciones de mejora de la escena urbana, señalética, promociones sectoriales, etc.

Se trata de una arteria importante de la ciudad, y por tanto con un tráfico elevado que no puede obviarse. La prolongación de esta Avenida y su conexión definitiva con el Tercer Cinturón, así como la construcción del Estadio de Fútbol de San José en el extremo Este, pueden suponer la consolidación definitiva de esta arteria comercial.

En esta Avenida se propone, además de un proyecto de reforma global, en consonancia con la propuesta para el tramo sobre las el túnel, dos actuaciones puntuales para reforzar el carácter de continuidad y potenciación de las aceras de uso comercial:

.

- Nuevo centro de actividad comercial en la parcela ocupada por la Guardería situada en la esquina San José – Tenor Fleta. Se trata del equipamiento escolar Edificio EE(PU)35.02. Se aprovecha la sinergia entre el intercambiador de transporte de autobús y cercanías para fomentar una galería comercial, motor de otros comercios en la zona.
- Fachadas comerciales en los bajos de los nuevos frentes edificados en la prolongación de la Avenida de Tenor Fleta (acera sur). Para ello se plantea ordenar

una nueva manzana residencial, en el frente del Equipamiento EE (PV) 38.6, Colegio de Santa Engracia, resultando necesario para ello realizar una Modificación Aislada del PGOU que establezca una permuta con equipamiento del colindante Sector 38/3.

- Aprovechamiento del polo de actividad que supone el nuevo estadio y la capacidad de renovación comercial que sea capaz de inducir en el eje de Tenor Fleta
- Restaurante-quiosco en el parque de la granja, en la acera Norte de la prolongación de la Avenida de Tenor Fleta, resolviendo la diferencia de cota entre el parque y la avenida Tenor Fleta.

3.4.2.3. Nuevas áreas comerciales: peatonalización.

- En La Jota, el sector comprendido entre c/ Felisa Galé y el Tercer Cinturón.
- En Las Fuentes, en calle Dr. Iranzo y/o Salvador Minguijón.
- En San José, en su casco viejo, a la sombra del Centro Comercial Utrillas.

3.5. LAS ÁREAS DE BORDE DEL ARCO ESTE.

3.5.1. Caracterización.

Los bordes del Arco Este tienen unas **características diferentes** en cada uno de los barrios.

En el Barrio de La Jota-Vadorrey, el ferrocarril pasa muy próximo al tercer cinturón, y los terrenos entre ambos están ordenados como suelo urbanizable, en el SUZ 55/1 y suelo urbano no consolidado F-55-5. El espacio entre el ferrocarril y el río Gállego es una franja estrecha de 1,5 km. de longitud y 400m de anchura máxima y 150 m. de anchura mínima.

En el barrio de Las Fuentes, el ferrocarril pasa algo más alejado del cinturón, y el río Ebro está muy alejado del barrio, dejando libre una enorme extensión, ligeramente superior a las 300 hectáreas que ocupan la Huerta de las Fuentes y el Soto de Cantalobos, espacios de gran valor agrícola y ambiental, aunque de forma parcial también en situación vulnerable y de abandono. Su proximidad al barrio consolidado suponen un fuerte potencial de revitalización urbana.

Por último, el barrio de San José es el único que no tiene un cierre fluvial. Los terrenos exteriores al barrio están clasificados como urbanizables hasta el cuarto cinturón. La mayoría tienen planeamiento iniciado con diferente grado de desarrollo. Los diferentes planes adolecen de falta de coherencia entre sí, todos ellos son anteriores a la decisión de construir un nuevo estadio y es necesario revisar la coherencia del conjunto.

3.5.2. Las áreas de borde en La Jota-Vadorrey.

En La Jota-Vadorrey, la ordenación propuesta se centra en la convivencia de las infraestructuras (Z-30 y FFCC) con el desarrollo urbano previsto en el Plan General y el desarrollo de usos agrícolas en el espacio de transición al Ebro, para minimizar el efecto de barrera y conseguir la integración con un elemento natural, del río Gállego y sus riberas.

La continuidad ambiental de los espacios naturales de la margen izquierda (río Gállego) con las riberas del Ebro y con los espacios naturales de la otra margen (Soto de Cantalobos), permiten una recualificación paisajística medioambiental, con la estrategia de creación de un **parque fluvial lineal** de escala metropolitana. En este sentido se han dado ya algunos pasos, con el acondicionamiento de las dos riberas del Gállego desde su desembocadura hasta el cruce con la Ronda Norte (A-2). Esta primera actuación deberá completarse con la implantación de actividades de carácter productivo compatibles con el uso agrario del espacio como viveros, centros de jardinería y la potenciación de las existentes, cultivos agrícolas, picaderos, etc.

La permeabilidad entre la zona urbana y la franja agrícola-natural del Gállego es muy deficiente, ya que el talud de las vías del ferrocarril, de gran altura, dificultan la conexión física e impiden la conexión visual. La reforma del perfil longitudinal de las vías, para minimizar la altura de la infraestructura, o la sustitución del talud por un viaducto pueden ser actuaciones capaces de generar una dinámica completamente diferente en la relación barrio-río.

Para ello, se propone la creación de un Balcón-mirador del Gállego, una nueva zona de centralidad, de rango metropolitano, que se ubique en este emplazamiento entre el Tercer Cinturón y las vías del ferrocarril, y los terrenos que dan fachada a la intersección entre el río Ebro y el Gállego, emplazamiento adecuado también para una Estación del tren-metro-cercanías. Se plantea por tanto la ubicación de un complejo de usos terciarios, que resulta perfectamente viable y conveniente, si bien implica la revisión de la clasificación del suelo en el plan general.

3.5.3. Las áreas de borde en el barrio de Las Fuentes.

En el barrio de Las Fuentes se pueden distinguir dos zonas con una vocación urbana muy diferente. Por un lado, la fachada urbana del barrio, que requiere una recualificación notable y su extensión hasta las vías del ferrocarril, donde está prevista la construcción de una Estación de Cercanías. Esta zona debe ser objeto de una ordenación ambiciosa, que sea capaz de configurar una zona urbana que pueda entenderse como prolongación de la zona de mayor actividad del barrio de Las Fuentes, y configurar nuevos espacios urbanos de convivencia y comerciales, junto a la nueva Estación.

Por otra parte, el resto del ámbito situado al otro lado de las vías del ferrocarril, así como el ámbito del actual Campus de Veterinaria y los suelos productivos hasta la carretera de Castellón, es una superficie abierta, relativamente aislada de la ciudad, que exige una visión de la totalidad. Para este ámbito se considera que la figura urbanística más adecuada es la redacción de un Plan Especial de Protección y mejora de la Huerta de Las Fuentes y el Soto de Cantalobos, que configure un **Parque agrícola**, con la finalidad y objetivos que se señalan en el PGOU. Este Plan deberá abarcar la totalidad del espacio natural para garantizar una visión integral del conjunto, potenciará la rentabilidad y la productividad agraria del espacio, al tiempo que se aprovecha el potencial de revitalización urbana que supone un gran espacio natural junto a un barrio muy denso y carente de espacios libres. Se atenderá especialmente a la permeabilización de la línea de ferrocarril, a la regeneración de los espacios de soto que han sido ganados para cultivos y a la mejora de la accesibilidad al espacio agrícola, mediante la mejora y ensanchamiento de caminos, la integración de la malla de la huerta con los caminos del soto, la señalización, la disposición de actividades compatibles con el uso agrarios, la conformación de un corredor verde que sea capaz de articular las conexiones entre el

Canal y el Ebro, a través de los sectores residenciales en la ladera de San José y del Campus Agroambiental de Las Fuentes.

En el Parque Agrícola de la Huerta de Las Fuentes se aprovechará la accesibilidad que ofrecen el ferrocarril y el cinturón de ronda, las sinergias del espacio agrario y natural con la Facultad de veterinaria, con otros equipamientos universitarios en agronomía a ubicar en la zona y con los centros de investigación agraria del Aula Dei. El Plan Especial estudiará los elementos de borde del espacio agrícola con la trasera de la carretera de Castellón y con el barrio de Las Fuentes mediante la implantación de **equipamientos de rango metropolitano** compatibles con el uso agrario, que resuelvan la transición entre la Huerta y la ciudad, como la ampliación del Campus universitario. Se debe conseguir una conexión verde entre el Parque Agrícola y el Parque de Torre Ramona, para favorecer la relación y continuidades entre ciudad-huerta en este punto.

En la salida hacia la carretera de Castellón, se atenderá especialmente a la renovación de sectores obsoletos junto a la carretera de Castellón. En particular se estudiarán las conexiones a ambos lados de la salida de Castellón y el traslado de ubicación de las cocheras de la empresa TUZSA con el objetivo de desarrollar un nuevo Campus de Veterinaria, agronomía y ciencias ambientales que daría lugar a un corredor verde de conexión con las traseras de la Facultad de Veterinaria y a una nueva fachada urbana en la carretera de Castellón (acera norte).

3.5.4. Las áreas de borde en el barrio de San José.

En el Barrio de San José es necesario un buen planeamiento y diseño de los sectores de su orla exterior. En este sentido deberán coordinarse los Planes Parciales de los diferentes sectores 38/2 hasta 38/6 contemplando:

- las necesidades de aparcamiento y las oportunidades de desarrollo deportivo y comercial vinculadas a la construcción del nuevo estadio.
- la localización del estadio que resulte más adecuada para optimizar la accesibilidad y los beneficios urbanos derivados de su construcción.
- la Prolongación de la Avenida de Tenor Fleta con un frente residencial con bajos comerciales continuo hasta la Ronda Hispanidad y el Estadio de Fútbol.
- el estudio de las conexiones peatonales entre la zona del nuevo Estadio de Fútbol y la estación de Cercanías de Miraflores.
- la prolongación del túnel ferroviario en el tramo exterior a la Z-30, de acuerdo con lo propuesto en el Plan General, y la coherencia en el diseño de los sectores residenciales emplazados a ambos lados de este túnel.

Se atenderá especialmente al diseño de una fachada urbana en la avenida Z-30 a lo largo de los tres barrios, con una solución no necesariamente simétrica ni homogénea en todo su trazado. En concreto la franja entre el barrio de las Fuentes y el ferrocarril tiene como eje potencial, urbano, la propia Z-30. Puede configurarse un entorno urbano, con viviendas o desarrollo urbanos en ambas márgenes con carácter puntual. En el lado Este, debe predominar el uso de equipamiento, mantener la visibilidad de la huerta desde la Ronda, y los desarrollos propuestos tienen que considerar la barrera física que representan las vías del ferrocarril. Aunque en buena lógica resulta procedente exponer que, antes que la mera posición de una infraestructura, será la catalogación de la huerta y los límites de las áreas a proteger los factores que establezcan las pautas para determinar el crecimiento urbano, y condicionar hasta dónde y de qué modo debe crecer la ciudad. En todo caso, la edificación al otro lado de esta barrera plantea un serio

problema de integración, y solo debe plantearse desde una efectiva resolución de esta barrera (desvío del trazado, construcción en viaducto, soterramiento, etc.).

4. CONSIDERACIONES FINALES

4.1. CONSIDERACIONES DE CARÁCTER GENERAL

1. Los barrios del arco Este de Zaragoza (La Jota-Vadorrey en la margen izquierda, y Las Fuentes y San José-Miraflores, en la margen derecha) aglutinan un 20% de la población de Zaragoza. Tanto desde una visión global de la ciudad, que requiere una atención hacia este sector de la ciudad para conseguir una ciudad más equilibrada, como desde el diagnóstico específico de cada uno de los barrios, estos tres barrios en su conjunto requieren una **acción decidida y prioritaria de revitalización**.

2. La coyuntura de ralentización económica con menores tensiones especulativas, la situación sociourbanística de los tres barrios de La Jota-Vadorrey, Las Fuentes, y San José, los desarrollos urbanísticos aprobados pendientes de ejecución en los bordes y la oportunidad de espacios ambientales de gran calidad y mayor potencial aconsejan **intervenir ahora**, con una política decidida que combine actuaciones inmediatas a corto plazo con modificaciones en el planeamiento y nuevos planes a medio y largo plazo, con un horizonte máximo de 20 años.

3. Es necesaria una **visión global de los barrios, de los nuevos desarrollos y de los espacios de borde del arco Este de Zaragoza,** para conseguir que los esfuerzos y las actuaciones planteadas tengan el efecto de transformación que se pretende, y ello es aplicable tanto a las zonas urbanas consolidadas como a los nuevos desarrollos proyectados en los bordes. La ordenación urbanística actual (PGOU, planes parciales aprobados 38/1, 38/3, 38/4, etc.) es desarticulada, y requiere una revisión ambiciosa si se quiere que los nuevos desarrollos resulten en un plazo corto en una nueva ciudad bien ordenada.

4. Es preciso **incardinar de una forma efectiva a los barrios del Este en la estructura general dotacional, de movilidad y de espacios libres de la ciudad.** Los elementos decisivos de revitalización son principalmente cuatro: la transformación y recualificación del espacio urbano, los nuevos equipamientos de rango ciudad, la mejora en la movilidad producida por el Tranvía Este-Oeste (y en menor medida por las ciclovías, la mejora de la red de autobuses y el Cercanías) y la sinergia entre medio urbano y los espacios agrícolas y naturales del Gállego y el Ebro.

5. Las acciones necesarias suponen en su conjunto **un gran proyecto de ciudad,** ambicioso, y exigen en consecuencia una organización administrativa, una dotación financiera y una prioridad política acordes con el alcance de la transformación que se plantea.

6. Las medidas necesarias para la revitalización de los barrios del Este **son muy heterogéneas** en cuanto a su alcance, contenidos y horizonte temporal. Por ello deben abordarse transversalmente desde diferentes servicios y departamentos de la administración municipal y también, aunque en menor grado desde las administraciones autonómica y estatal.

7. Se identifican **DOCE PRINCIPALES OPERACIONES URBANAS** como elementos motores de la transformación en los barrios del Este:

1. **Renovación urbana integral de la Avenida deTenor Fleta**, en la zona consolidada y en su prolongación hasta su conexión con el Estadio de Fútbol.

2. **Cierre del Anillo Verde de Zaragoza por el Este,** con un planteamiento híbrido de tres ramales, siendo prioritaria la actuación en el corredor verde interior Gállego-Ebro (Balbino Oresanz y Parque de Oriente) y Ebro-Canal (Fray Luis Urbano-Torreramona-Pabellón Príncipe Felipe-Cabezo Cortado), que atraviesa y recualifica zonas ya consolidadas.

3. **Implantación de la línea de metro ligero-tranvía Este-Oeste, por la Avenida de Cesáreo Alierta** y el Paseo de la Constitución hasta la Plaza de Basilio Paraíso, que implica una remodelación integral de la Avenida de Cesáreo Alierta, transformada en un bulevar, prolongación del Paseo de la Constitución hasta la facultad de Veterinaria.

4. **Reurbanización integral del Parque de Miraflores**, desde una apuesta por la eliminación del tráfico rodado rehundido, planteando la reconversión de las zonas de estacionamientos en superficie en zonas de apoyo a la nueva avenida-bulevar de Cesáreo Alierta, construcción de aparcamientos subterráneos, etc.

5. **Integración del nuevo Estadio de Fútbol y su entorno**, mediante la modificación/revisión del los Planes Parciales de su ámbito de influencia, y la superación de la barrera del ferrocarril en sus proximidades.

6. **Potenciación del Parque Agrícola de Las Fuentes**, mediante la redacción de un Plan Especial, que atienda a las necesidades de conexión huerta-ciudad (mediante la superación de la barrera del ferrocarril, en la zona de nueva centralidad de Las Fuentes y en la cuña verde que desemboca en el Parque de Torre Ramona) y a la prioridad de obtener un corredor verde Ebro-Canal capaz de articular las demandas de equipamientos y otros elementos que pudieran resultar de interés, sobre la franja más próxima al corredor de la Ronda de la Hispanidad y las vías del ferrocarril.

7. **Impulso al Campus Agroambiental de Las Fuentes**, y a los nuevos desarrollos de la carretera de Castellón, que deben ordenarse bajo la lectura de una pieza integrada en el Parque Agrícola de Las Fuentes.

8. **Nuevo Eje de centralidad en Las Fuentes**, articulado en el eje de la calle Compromiso de Caspe hasta la nueva estación de Cercanías y el cierre exterior del Anillo Verde, creando una centralidad que potencia la zona comercial-peatonal del centro del barrio (Zona Monasterio de Siresa) y conforma la fachada Este del barrio hacia la huerta.

9. **Transformación de la Avenida de Cataluña en un eje urbano**, como elemento motor de un cambio a medio plazo, en un escenario de

renovación paulatina de los suelos industriales del Polígono de Cogullada.

10. **Nueva centralidad en Vadorrey**, en el encuentro Gállego-Ebro, en el emplazamiento de una nueva Estación de Cercanías, y resolviendo la transición hacia el Parque del Gállego, se plantea una nuevo complejo de usos terciarios.

11. **Transformación de la Ronda de la Hispanidad (Z-30)**, conformando un vial con característica de avenida o eje urbano, con la redefinición de los frentes de edificación y espacios libres.

12. **Ejecución del enlace de la carretera de Castellón al Cuarto Cinturón**, ya recogido en el PGOU, que conecta el Burgo de Ebro con la Z-40 en las inmediaciones de Puerto Venecia. Resulta fundamental para descargar la actual carretera de Castellón y permitir que se pueda transformar en una vía urbana.

4.2. CONSIDERACIONES DE CARÁCTER INSTRUMENTAL

En el presente documento se expone un planteamiento de actuaciones y una visión urbanística de los barrios del Este de la ciudad. Se trata de una imagen-objetivo que para que pueda lograrse requiere el trabajo mediante distintos instrumentos desde diversas escalas de actuación. A continuación se enumeran y describen las que se considera prioritarias:

Planificación coordinada:

A. **Modificar el Plan General de Ordenación Urbana para posibilitar objetivos urbanísticos en el interior de los barrios.** En el interior de los tejidos consolidados de San José y Las Fuentes existen un buen número de actuaciones que requieren pequeñas modificaciones en la regulación vigente del Plan General de Ordenación Urbana. Son pequeñas, pero su reflejo en el plan general posibilitará las actuaciones subsiguientes en materia de edificación o urbanización, con un efecto transformador muy importante. Por ello, se propone trasladar estas propuestas para que el Ayuntamiento de Zaragoza, con la mayor celeridad posible, redacte y tramite hasta su aprobación definitiva una **Modificación Aislada del PGOU "Barrios del Este"** que recoja al menos las siguientes propuestas:
   - Recoger las modificaciones en la ordenación de zonas verdes y equipamientos del Sector 38/3, para garantizar la implantación del corredor verde Canal-Ebro.
   - Nueva manzana residencial en la acera sur de Avenida Tenor Fleta, y ajuste de EE (PV) 38.3.
   - Recalificación de la parcela zona verde ZV (PU) 9.16. como Equipamiento, al objeto de emplazar un equipamiento de barrio.

B. **Modificar los planes parciales desde 38/3 a 38/6.** Con el objetivo de conseguir coherencia entre ellos, integrar urbanísticamente el nuevo Estadio, garantizar el paso del anillo verde exterior a través de ellos y cumplir con la previsión de cubrimiento de vías contemplada en el PGOU, de manera que los nuevos desarrollos queden bien integrados en la red de espacios verdes.

C. **Ordenación urbanística de la fachada del barrio de Las Fuentes, en el ámbito comprendido entre las manzanas residenciales actuales orientadas a la Ronda de la Hispanidad , la franja comprendida entre el Tercer Cinturón (Z-30) y las vías del ferrocarril**, que establezca la ordenación de los equipamientos y usos descritos en el apartado de propuestas, con las siguientes consideraciones:
    - Nuevo equipamiento o centralidad comercial junto al emplazamiento para la nueva Estación de Cercanías de Las Fuentes.
    - Nueva fachada del barrio en todo el frente edificado, que incluye también la reordenación del ámbito F-52/1 del plan general.
    - Conexión verde entre el Parque Agrícola y el Parque de Torre Ramona, para favorecer la relación y continuidades entre ciudad-huerta en este punto.

D. **Plan Especial de protección y mejora del Parque Agrícola de la Huerta de las Fuentes.** El Plan debe combinar la mejora de la productividad, la comercialización, distribución y puesta en valor de los productos de la Huerta, que es el objetivo principal, con el uso lúdico de los caminos, el soto y algunos espacios libres, fomentando sinergias entre ambos mediante la implantación de determinados equipamientos. Este Plan debe contemplar asimismo la ordenación de la franja de nuevos desarrollos de la carretera de Castellón (acera Norte) que incluye el Campus Agroambiental de Las Fuentes y los desarrollos de usos mixtos de su prolongación.

E. Revisión del **Plan Intermodal de Transporte**, contemplando las aportaciones en materia del trazado de la línea Este-Oeste de Tranvía-metro ligero.
    - Estación de Cercanías en San José-Tenor Fleta, en vez de en Miraflores, y Estación de Cercanías en Vadorrey.
    - Nuevo trazado de la línea de tranvía Este-Oeste.
    - Completar el plano de carriles bici, de acuerdo con las zonas peatonales en los distritos comerciales.

Proyectos urbanos:

F. Transformación mediante **Proyectos de renovación de la urbanización** desde una óptica integradora:
    - Obras de reforma de la Avenida de **Tenor Fleta** con una visión integral, en el tramo ya consolidado, y de urbanización en el tramo del túnel de cubrimiento del ferrocarril incluyendo la intersección con el tercer cinturón.
    - Avenida de **Cesáreo Alierta**, con previsión para la implantación de la línea de Tranvía Este-Oeste y carril-bici.
    - **Corredor verde lineal** entre el Ebro, a la altura del Azud de Vadorrey, hasta el Canal Imperial, mediante la transformación de Fray Luis Urbano, la terminación del Parque Torre Ramona, su conexión con el Príncipe Felipe y el Parque de La Granja y el enlace con el Cabezo cortado y el Canal Imperial, y su prolongación hasta el barrio de La Jota, a través del Parque Oriente y la calle Felisa Galé – Balbino Orensanz.
    - **Reforma del Parque de Miraflores**. Con el objetivo de integrarlo en la ciudad y resolver las carencias de espacios libres existentes en su entorno esta zona verde debe ser objeto de una transformación-reforma ambiciosa. Para ello, se propone en primer lugar, definir un programa de necesidades, y plantear junto con la Comunidad de Propietarios, zonas de paso, en los porches, accesos, reubicación de los aparcamientos, etc. A continuación, se estima que debería convocarse un Concurso de

Anteproyectos, para poder encargar el proyecto de reforma del Parque, para acometer las obras de reurbanización, en paralelo a la transformación de la Avenida de Cesáreo Alierta.

G. **Nuevos equipamientos con sus espacios públicos vinculados**:

- **Campus Agroambiental de Las Fuentes.** La Facultad de Veterinaria, que ya ha experimentado un proceso de ampliación en los últimos años, podría aprovechar su condición de proximidad a la huerta de las Fuentes y su capacidad de ampliación en estos terrenos, para consolidar un concepto de Campus, integrando nuevos centros de gran proyección como Escuela de Agrónomos, Ciencias Ambientales, Biología, centros de investigación agraria, etc., bien conectado con el Parque Agrario de Las Fuentes y, en una lectura más territorial, con el Centro de Aula Dei y con el Centro Medioambiental de La Alfranca. En el marco del Plan Especial de la Huerta de Las Fuentes, debe ordenarse la posición de estos nuevos centros, en la franja comprendida entre el Tercer Cinturón y las vías del ferrocarril, resolviendo adecuadamente las traseras del centro actual, y los terrenos de TUZSA, y ordenando asimismo la amplia franja de la carretera de Castellón, que tomando como medida la profundidad de la zona de la Facultad de Veterinaria, resuelva el sector comprendido entre el tercer cinturón y el cuarto, no renunciando a usos mixtos y productivos, principalmente vinculados a la actividad agroambiental y de investigación.

- **Nuevo equipamiento "Cabezo-Cortado".** Cabezo Cortado es un emplazamiento muy adecuado por encontrarse en el sistema de espacios libres (Canal Imperial y nuevo corredor verde), muy visible y accesible desde la Z-30. Se propone este emplazamiento para albergar un equipamiento de rango-ciudad. Debe prestarse especial atención a la topografía de este emplazamiento.

- **La Zaragozana-La Harinera.** A medio plazo, el traslado de la fábrica "La Zaragozana" abre un nuevo horizonte en este sector del barrio. Un sistema de equipamientos y espacios que, al hilo de la propuesta municipal para la reconversión del edificio de la Antigua Harinera de San José, se amplíe con los espacios renovados en el eje de La Zaragozana. Podría denominarse, si se apuesta por un centro experimental de arte, Z@rt (Harinera-La Zaragozana). Debe revisarse la ficha de la Zona E, con traslado parcial del aprovechamiento edificable a otro sector próximo de la ciudad, en zonas exteriores. En cualquier caso se trata de garantizar un nuevo equipamiento y espacio público en la zona ahora colmatada por la fábrica, en lugar de nuevos usos residenciales.

- **Anfigua fábrica de GIESA.** Equipamiento en el área de la fábrica GIESA. 10.000 m2 de techo, uso polivalente. El uso está por determinar, en su concreción debe considerarse la oportunidad urbana de conexión con Miguel Servet y regeneración de esta zona de la avenida.

- **Plaza Mayor de Las Fuentes.** Equipamiento polivalente ER (PU) 10.11 puede dar lugar a una reordenación, y dejar una plaza con aparcamiento subterráneo en este espacio.

- **Equipamiento en calle Azorín.** El solar existente en la intersección entre calle Azorín y el Paseo de Echegaray tiene en el plan general vigente la calificación de zona verde ZV (PU) 9.16. En la actualidad se está construyendo en un área del solar un aparcamiento de 349 plazas de estacionamiento. Se propone recalificar esta parcela como Equipamiento, al objeto de posibilitar el emplazamiento del demandado Centro de Mayores de la zona norte de Las Fuentes.

Zaragoza, 21 de mayo de 2009.

La Comisión de Urbanismo de la Demarcación de Zaragoza
del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón