

Fotografía aérea de Zaragoza y sus alrededores

ORDENACION URBANA DE ZARAGOZA

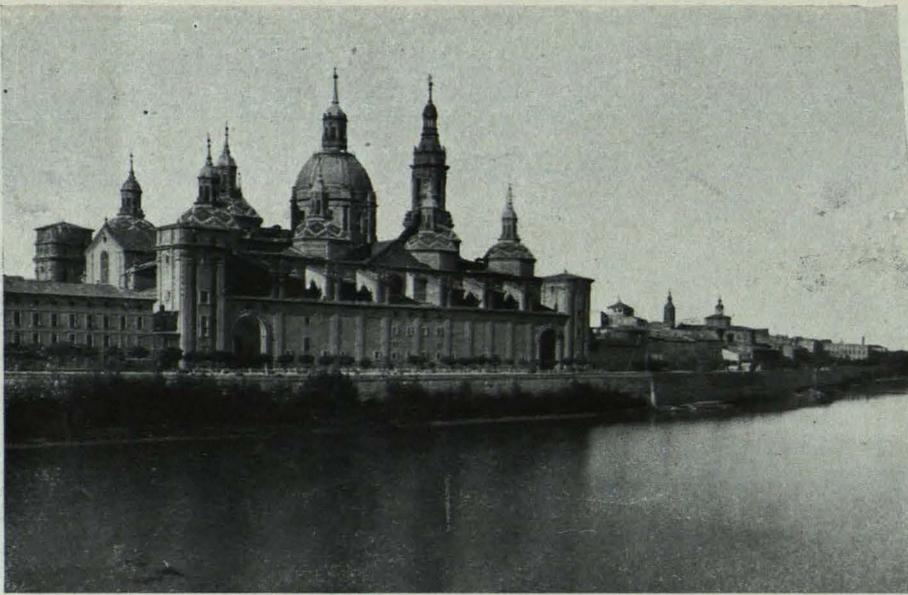
Arquitectos: José de Yarza
José Beltrán
Régino Borobio

Ingenieros: Miguel Mantecón
Vicente Mercadal

OBJETO DEL ANTEPROYECTO.—Ordenar el desarrollo futuro de la ciudad y contener el actual desenfreno especulativo, que ha dado origen al caos existente en algunos sectores de ensanche de la población, debido a la falta de una idea general que encauce las iniciativas públicas y privadas para el aprovechamiento del suelo, estableciendo límites a las diferentes actividades y marcando los principios de la

laboración y armonía de todos los sectores que intervienen en la ordenación y expansión de la ciudad.

NORMAS.—Las normas que han dirigido la redacción del presente plano de ordenación general de Zaragoza son las señaladas por la Dirección General de Arquitectura; a continuación se indican las ideas que presiden la ordenación en sus once puntos básicos.



- I.—ZARAGOZA, CAPITAL DE ARAGON.
- II.—LA ORDENACION FERROVIARIA.
- III.—EL ENCAUZAMIENTO DEL EBRO Y DEL
- IV.—LOS ACCESOS A LA CIUDAD.
- V.—LOS LIMITES DE LA CIUDAD Y SU ZON
- A DE PROTEC- CION.
- VI.—ZONIFICACION.
- VII.—LA CIUDAD ANTIGUA Y SU REFORMA.
- VIII.—LA TERMINACION DE LOS ENSANCHES.
- XI.—LOS POBLADOS SATELITES.
- X.—LA ORDENACION DE LA INDUSTRIA.
- IX.—LAS NUEVAS ZONAS DE ENSANCHE.

I.—ZARAGOZA, CAPITAL DE ARAGON

La capitalidad regional supone, en el orden urbanístico, tres diversas funciones:

- 1) Ordenación eficaz de los organismos regionales para la dirección política y económica de la nación.
- 2) Exaltación de los valores tradicionales que nos unen espiritualmente a nuestro pasado histórico.
- 3) Representación simbólica material de la realidad, la fuerza y la misión de España.

La ordenación eficaz de los organismos regionales para la dirección política y económica de la nación se conseguirá con la concentración de todos los edificios que albergan esa función, en el menor número posible de grupos armónicos.

La exaltación de los valores tradicionales supone el respeto a los barrios que han sido solar de la Historia. En Zaragoza son el recinto catedralicio del Pilar y La Seo, el barrio de la Magdalena y el recinto de la ciudad amurallada, liberada del poder de los sarracenos por Alfonso el Batallador en 1118.

La representación simbólica de la realidad, la fuerza y la misión de España, conduce en Zaragoza a revalorizar la fachada de la ciudad en el paseo del Ebro desde el Septentrión, vista típica evocadora e inolvidable, que hace de Zaragoza una de las más bellas ciudades fluviales de España.

El sentido representativo de la fachada se complementa con el Monumento a los Caídos y a la Victoria en el testero de la plaza de Nuestra Señora del Pilar, frente al de La Seo, y formando parte integrante de la plaza de Augusto, situada a sus espaldas, en la cual se conservan los únicos restos de la muralla.

Otras funciones directivas en el plan regional, y que residirán en Zaragoza, son:

- Ciudad Universitaria.
- Deporte Regional.
- Turismo.
- ✓ Mando militar de la 5.^a Región.

II.—LA ORDENACION FERROVIARIA.

Viajeros.—El servicio de viajeros se unifica con el establecimiento de una Estación Central en donde hoy está situada la de M. Z. A., uniendo las líneas del Norte con las del Sur por medio del enlace proyectado

Zaragoza necesita revalorizar su fachada al río Ebro, como exaltación de los valores tradicionales patrios. Esta evocadora e inolvidable vista hace de Zaragoza una de las más bellas ciudades fluviales de España.

Avenida de las Catedrales.

ANTEPROYECTO DE ORDENACION GENERAL DE ZARAGOZA

HOJA N.º 2

PLANO DE ZARAGOZA

HOJA N.º 1

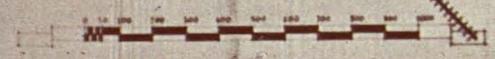
-  Zona de protección
-  Zonas con protección especial de arquitectura popular
-  Zonas para nueva edificación
-  Zonas edificadas apropiadas para nueva zona
-  Zonas verdes públicas
-  Zona verde privada
-  Zona deportiva
-  Zona ferroviaria
-  Zona residencial con edificación aislada extensiva
-  Zona residencial con edificación abierta extensiva
-  Zona residencial con edificación abierta intensiva
-  Zona comercial con edificación cerrada intensiva
-  Zona comercial con edificación adaptada a las zonas edificadas
-  Zona industrial con viviendas
-  Zona exclusivamente industrial



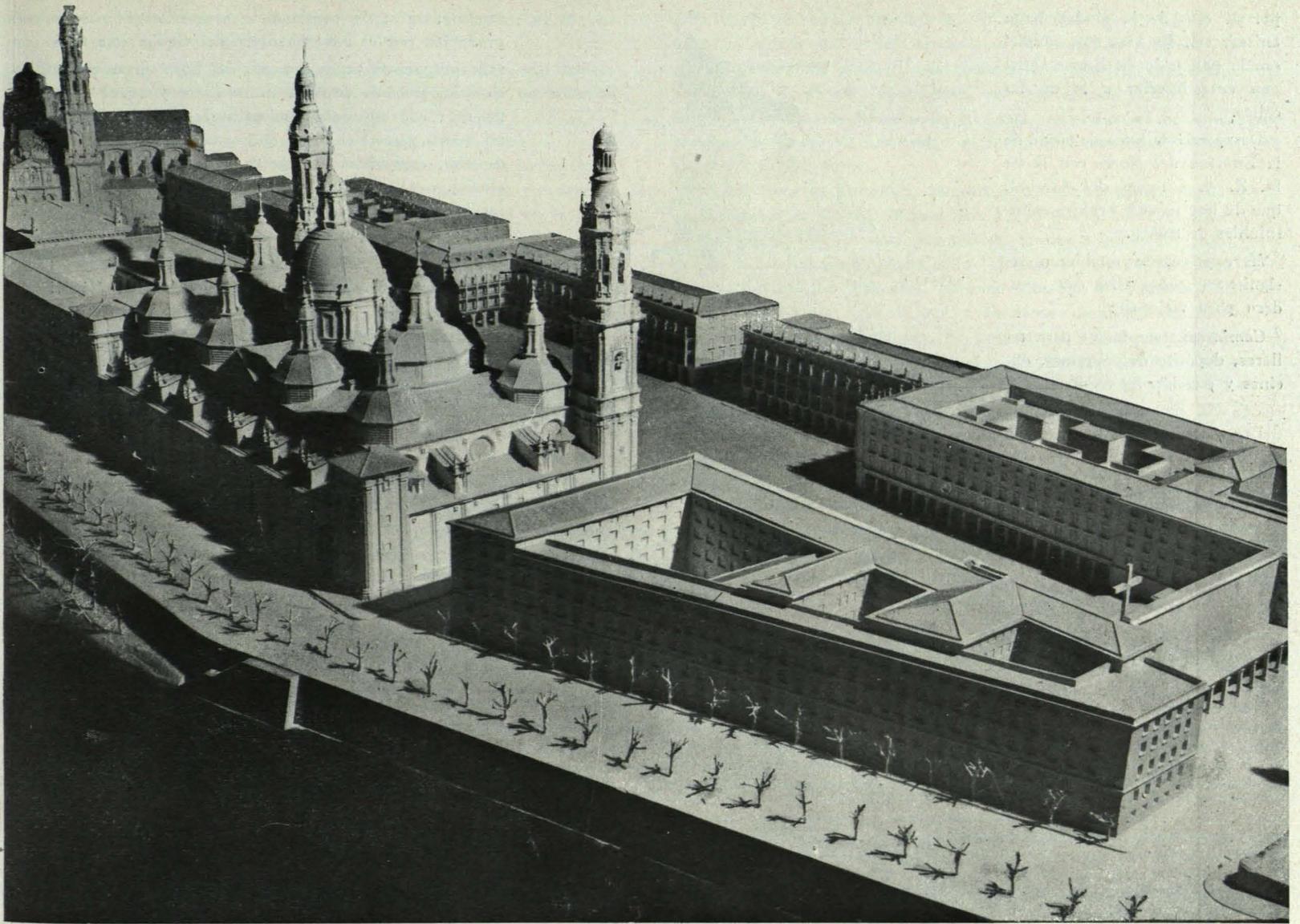
HOJA N.º 4

HOJA N.º 3

ESCALA 1:5.000

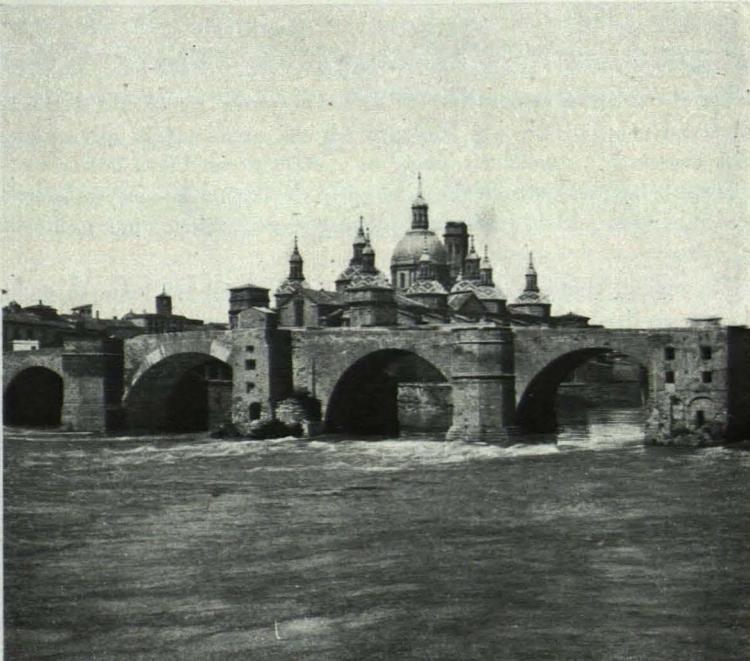


Zaragoza Abril 1903
Los Arquitectos: Los Ingenieros:



Modelo en escayola que muestra el conjunto urbano de las dos Catedrales, el Pilar y la Seo, el Ayuntamiento y las edificaciones que, con rigurosa ordenación arquitectónica, han de formar el cerramiento de la importante plaza.

El templo del Pilar sin las torres. Al fondo, detrás de la cúpula, aparece la iniciación de una de ellas.



El Pilar y sus alrededores antes de las reformas que llevarán a este recinto al aspecto del modelo.



por el este de la ciudad hasta enlazar con las vías que atraviesan la población de Este a Oeste con cota inferior a la de las calles.

Desaparece la línea de unión de la Estación del Norte con la de M. Z. A. a través del Arrabal, que da hoy lugar a problemas insolubles de tráfico.

Mercancías.—Se establecen las siguientes (todas ellas con apeadero para viajeros):

Caminreal (ampliada) para talleres, depósito de máquinas, oficinas y estación de clasificación;

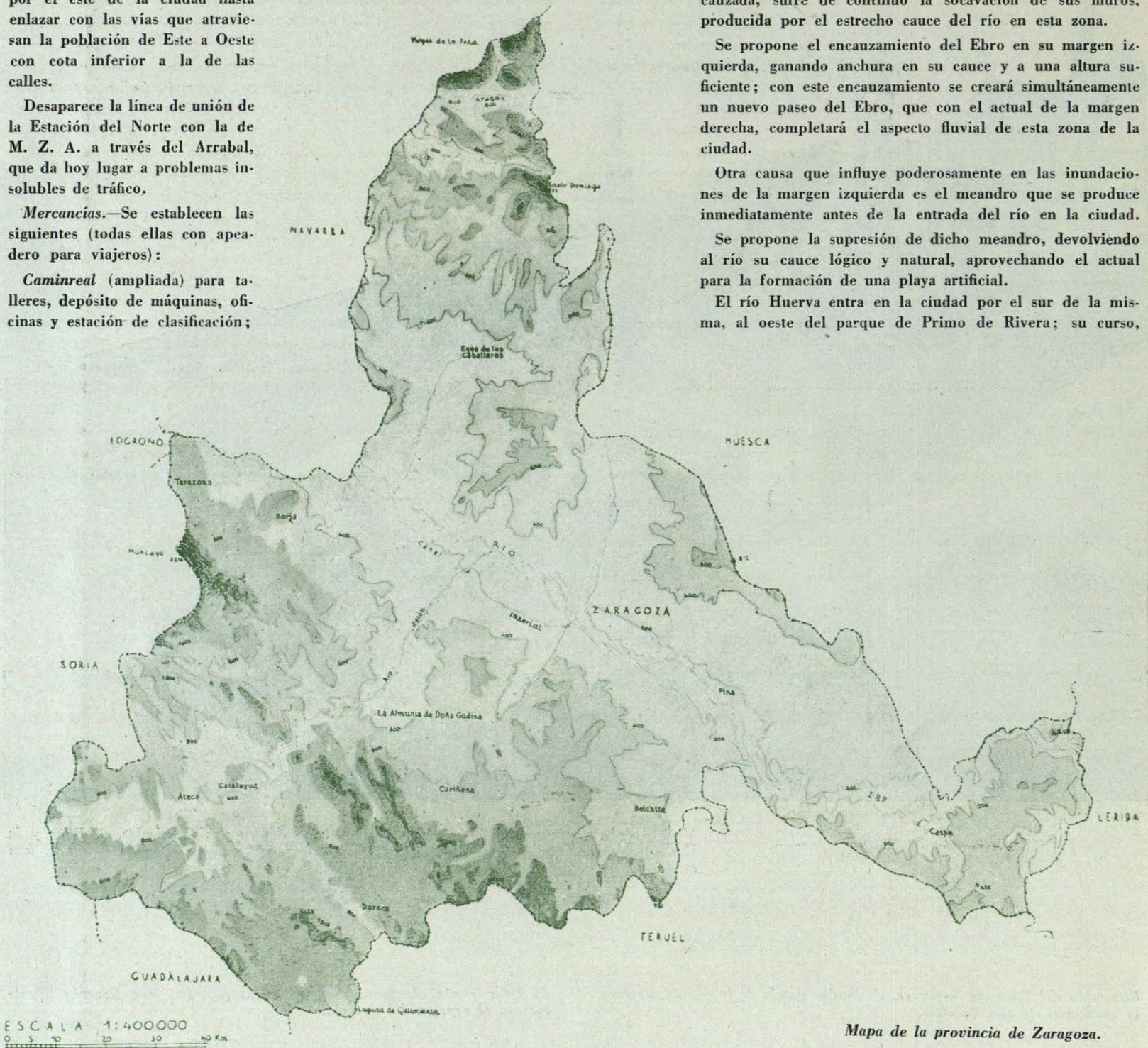
cauzada, sufre de continuo la socavación de sus muros, producida por el estrecho cauce del río en esta zona.

Se propone el encauzamiento del Ebro en su margen izquierda, ganando anchura en su cauce y a una altura suficiente; con este encauzamiento se creará simultáneamente un nuevo paseo del Ebro, que con el actual de la margen derecha, completará el aspecto fluvial de esta zona de la ciudad.

Otra causa que influye poderosamente en las inundaciones de la margen izquierda es el meandro que se produce inmediatamente antes de la entrada del río en la ciudad.

Se propone la supresión de dicho meandro, devolviendo al río su cauce lógico y natural, aprovechando el actual para la formación de una playa artificial.

El río Huerva entra en la ciudad por el sur de la misma, al oeste del parque de Primo de Rivera; su curso,



Mapa de la provincia de Zaragoza.

Utrillas (trasladada a la zona periférica del enlace de carreteras); en ella se establece el transbordo de la línea de vía estrecha de Utrillas con las de la R. E. N. F. E.; estación de bifurcación de las líneas de Lérida, Jaca y la de Barcelona por Reus; estación de clasificación;

Arrabal (trasladada a la actual estación de clasificación del Norte); en ella se establece una estación de clasificación de mercancías y la estación distribuidora de las líneas para el servicio de los apartaderos de la nueva zona industrial.

En resumen, desaparece la estación de Cariñena; se amplía la del Caminreal, y se trasladan las de Utrillas y Norte, quedando la actual de M. Z. A. (con la transformación consiguiente) para el servicio exclusivo de viajeros, convirtiéndose en estación de mercancías para grande y pequeña velocidad las tres estaciones indicadas.

III.—EL ENCAUZAMIENTO DEL EBRO Y DEL HUERVA.

La ribera izquierda del Ebro, en su zona urbana del Arrabal, es inundable en las crecidas del río; la ribera derecha, actualmente en-

hasta el encuentro con la Avenida de Calvo Sotelo, en la cual se inicia el actual cubrimiento, está bordeado por dos zonas verdes que es preciso conservar y completar; desde su encuentro con Calvo Sotelo hasta el final del actual cubrimiento en el paseo de Marina Moreno, es precisa y urgente una acción de saneamiento del cauce cubierto, por medio de la canalización del mismo.

Es preciso también completar el cubrimiento del río hasta el punto en que se desvía del paseo de Marina Moreno; a partir del mismo se deja otra vez al descubierto con dos fajas verdes laterales, hasta su desembocadura en el río Ebro.

IV.—PLAN DE ACCESOS.

Todas las carreteras que afluyen a Zaragoza se enlazan con una vía de circunvalación, que formará el límite exterior de todos los ensanches de la ciudad. Para esta vía se adopta un perfil muy amplio (60 metros), con zona de tráfico rápido de 14 mts., zona de tráfico lento (colectora)

de 5,50 mts., zona tranviaria de 5 mts. y faja verde exterior de 25 metros. Se evitan todos los pasos a nivel.

En la parte exterior de esta vía, y concéntrica con ella, se establece una zona de protección de la ciudad de un kilómetro de profundidad (sus características se detallan más adelante).

Los accesos principales al interior de la población serán:

La carretera de *Logroño*, de término en Zaragoza, penetra en la ciudad por la Avenida de Madrid y calle del General Franco; esta penetración enlaza con las dos vías de ronda del interior, de la ciudad en la plaza del Portillo y en el Coso.

El actual paso inferior de las Delicias, de congestión peligrosa de tráfico, se resuelve, como ya se ha dicho, ensanchándolo, hasta conseguir una anchura triple de la actual; este ensanche llevará consigo la modificación del tendido de las vías del ferrocarril de M. Z. A.

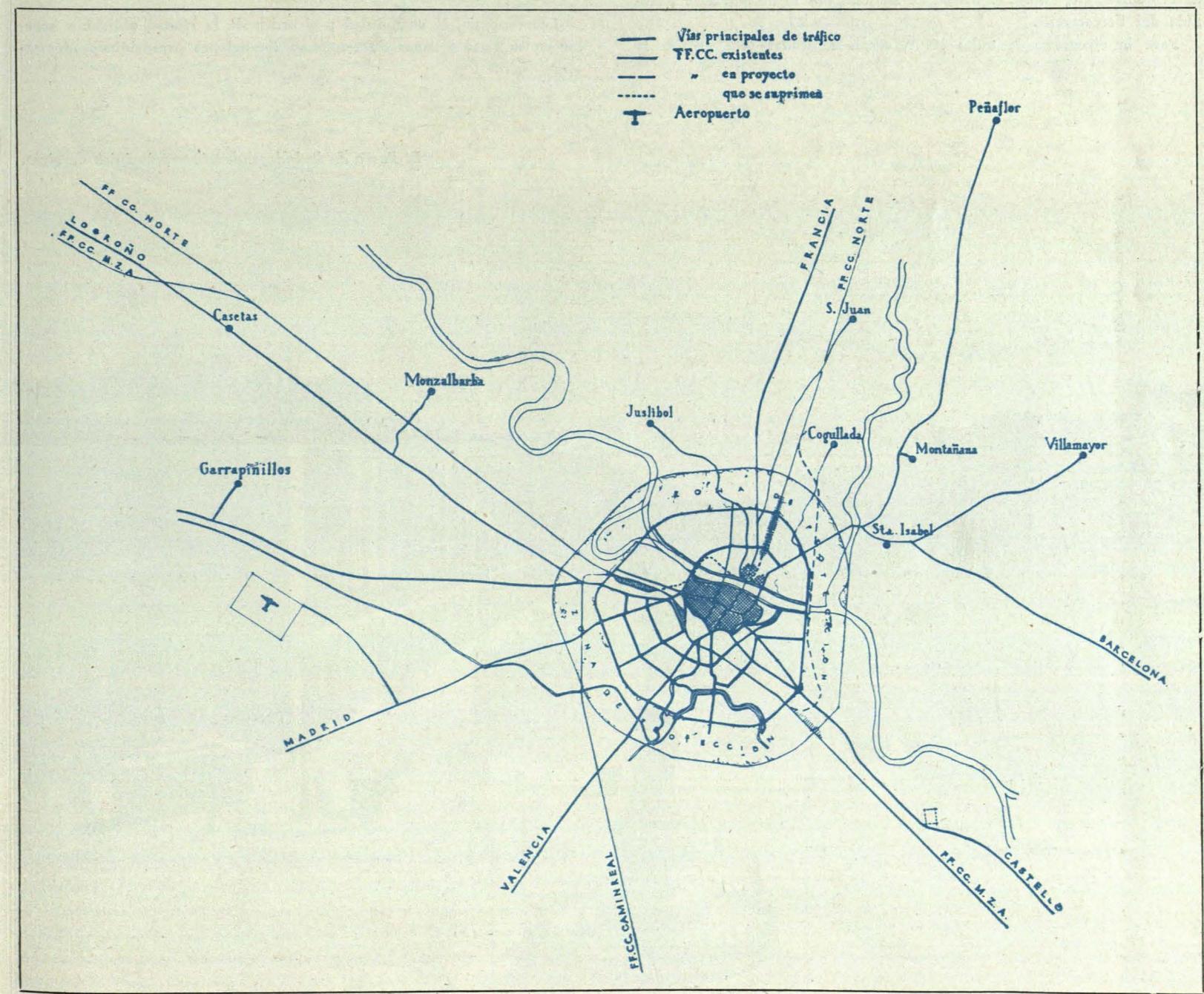
La carretera de *Madrid*, de tránsito; penetra en la ciudad por el mismo itinerario que la anterior, y se enlaza con su continuación a Barcelona por medio de la proyectada vía de enlaces en la Zona Norte del Ebro.

La carretera de *Valencia*, de término; penetra actualmente en la ciudad por el barrio de Hernán Cortés hasta enlazar con la vía de ronda del paseo María Agustín en la Puerta del Carmen; esta penetración es defectuosa por la estrechez de las calles. Se propone la nueva penetración a lo largo de la Gran Vía de la Zona de Miralbueno, prolon-

gada desde su actual terminación en el parque de Primo de Rivera hasta su enlace con dicha carretera en el punto de encuentro con el anillo exterior de enlace; esta penetración, hoy en ejecución, tiene una sección de 45 mts. de anchura, con una calzada central de 15 metros y dos colectoras laterales de 6,50 mts., separadas de la central por platabandas verdes de 1,50 mts.; el resto de la anchura lo constituyen las aceras para peatones.

La carretera de *Castellón*, también de término; penetra actualmente en la ciudad por la calle Miguel Servet y el puente sobre el Huerva, en la Puerta del Duque; esta penetración resulta actualmente insuficiente por la escasa sección de dicha calle (12 mts.) y su excesivo tráfico (Matadero, Fábrica de Cementos, Estación-Almacén de Tranvías, Estación de Utrillas, Granja Agrícola, etc.); resultando imposible su ampliación por estar totalmente edificada. Se propone la nueva penetración a lo largo de la prolongación del actual paseo Marina Moreno; la sección de este nuevo acceso será también de 45 mts. de anchura, con la misma ordenación que la anteriormente descrita hasta su encuentro con el actual paseo Marina Moreno y su prolongación, donde cambia de sección y ordenación debido al actual cubrimiento del río Huerva (60 mts. de anchura).

La carretera de *Barcelona*, de tránsito; penetra actualmente en la ciudad por la Avenida de Cataluña y Puente de Piedra, enlazando con la de Madrid por el paseo del Ebro; el acceso por el Puente de Piedra



es insuficiente por la escasa sección del mismo y ser de imposible ampliación por su carácter histórico, siendo además el receptor de todo el tráfico entre las zonas norte y sur del Ebro.

Se propone el nuevo acceso por la desviación de la Avenida de Cataluña, hasta enlazar con el actual Puente del Pilar ensanchado; su enlace con la carretera de Madrid se efectuará, como ya se ha dicho al hablar de ésta, por medio de la vía de enlaces del norte del Ebro.

La carretera de Francia, de término; penetra en la ciudad por la calle de Sobrarbe y Puente de Piedra; esta penetración, de escaso tráfico, no sufre modificación fundamental en su trazado.

Además de estas vías de penetración del tráfico nacional en la ciudad se proyecta otra penetración de carácter representativo y monumental.

La *Avenida de los Héroes*, que unirá directamente la fachada de Zaragoza a la altura del templo de San Juan de los Panetes (plaza de Augusto) con la Academia General Militar (núcleo de la futura ciudad militar), siendo éste el acceso de honor a Zaragoza; el paso sobre el Ebro se efectuará por un nuevo puente emplazado en la altura de la plaza de Augusto.

Esta avenida tendrá una sección de 45 metros e iguales características que las ya descritas.

La red de accesos a la ciudad se completa con una serie de vías de ronda, que enlazan las de penetración en varios puntos intermedios, con lo cual no será preciso el tránsito obligado por el casco de la población, descongestionándose el mismo.

Por último, se proyecta una vía de comunicación directa transversal de la ciudad, que enlaza el barrio de Delicias con el de San José (Avenida del Ferrocarril).

Para la ejecución de todas las reformas indicadas será precisa la

construcción de cuatro nuevos puentes sobre el Ebro y la ampliación del actual Puente del Pilar.

Los accesos por aire se resuelven con los actuales campos de aviación de Valenzuela y Sanjurjo.

En el de Sanjurjo está ultimándose la construcción del aeropuerto civil para el enlace aéreo de Zaragoza con las redes nacional y mundial. Su enlace con la ciudad se verifica por la carretera de Madrid, siendo su distancia al centro de la misma de 12 km.

V.—LOS LIMITES DE LA CIUDAD Y SU ZONA DE PROTECCION.

La ciudad queda limitada por la descrita vía perimetral de enlace de carreteras; en la parte exterior de esta vía, y concéntrica con ella, se establece una zona de protección de la ciudad de un kilómetro de profundidad, dentro de la cual queda prohibida la edificación urbana, no admitiéndose más que edificación y parcelaciones de tipo rural, con un máximo aprovechamiento del suelo para la construcción de edificios de un 10 por 100.

La superficie total aproximada de la futura Zaragoza es de 2.160 hectáreas, calculándose su capacidad máxima en 500.000 habitantes, y resultando una densidad total de 231 habitantes por hectárea.

VI.—ZONIFICACION.

La economía, la comodidad y el orden de la ciudad obligan a separar en su recinto zonas diferentes en condiciones excepcionales de ser-

El Paseo de la Independencia a principios de siglo.



vicio para determinados fines y con condiciones prohibitivas para cuantos usos molesten a aquéllos.

Como zonas más importantes se fijan las siguientes:

- 1) Zonas especiales.
- 2) Zonas comerciales.
- 3) Zonas residenciales.
- 4) Zonas industriales.
- 5) Zonas ferroviarias.
- 6) Zonas verdes.

Entre las zonas especiales se comprende la Universitaria, la Sanitaria, la Militar y la Religiosa (plaza de Nuestra Señora del Pilar).

Las zonas comerciales comprenden: las actuales del casco, descongestionadas con la aplicación de la nueva ordenanza para el vaciado de patios de manzana y las que se fijan para los ensanches.

Las zonas residenciales se clasifican en tres grupos:

Industria *semipesada*, sin apartadero de ferrocarril, peligrosa por explosión e incendio, algo insalubre y molesta; admitida en los sectores Rb (residencial abierta), Rc (residencial cerrada), Ca (comercial ensanche), Cb (comercial casco), Ia e Ib.

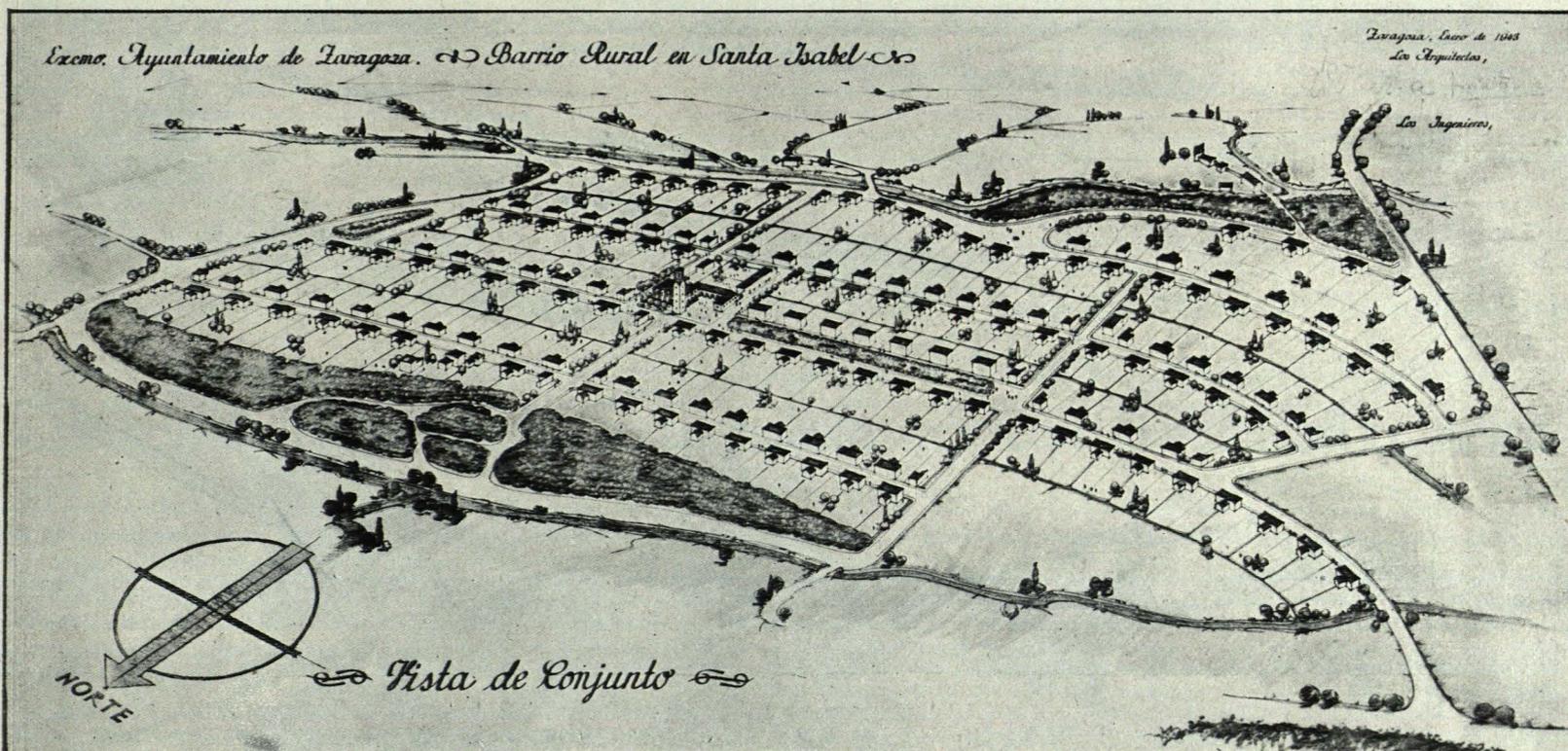
Industria *doméstica*, admitida en todos los sectores.

Las zonas *ferroviarias* comprenden los espacios suficientes para el establecimiento de todas las estaciones de las que se habló al tratar de la Ordenación ferroviaria.

VII.—LA CIUDAD ANTIGUA Y SU REFORMA.

El problema de la ciudad antigua deberá orientarse en el sentido de no intensificar sus usos actuales e iniciar una política de reducción de densidad de trabajo, tráfico y habitantes.

La ordenación de los medios de tráfico es la base principal de descongestión, evitando la acumulación actual de líneas en la Plaza de España y suprimiendo la superposición de medios de transporte.



- I.—De edificación cerrada.
- II.—De edificación abierta.
- III.—De edificación aislada.

Su reglamentación se establecerá a través de planos de detalle y nuevas ordenanzas; en el presente Anteproyecto se ha hecho un avance de zonificación, señalando cada una de las manzanas con las notaciones correspondientes a cada una.

Las zonas *industriales* comprenden la zona puramente industrial, con prohibición de uso para viviendas de alquiler, y la zona mixta de industria y vivienda.

Para su situación en el plano de ordenación se tienen en cuenta los vientos dominantes en la población (cuadrante NO.).

Su ordenación y clasificación es la siguiente:

Industria *muy peligrosa* por explosión, totalmente prohibida dentro de la ciudad.

Industria *pesada*, con apartaderos para ferrocarril, peligrosa por explosión e incendio, insalubre y muy molesta; solamente admitida en el sector Ib (zona puramente industrial).

Otra base de ordenación interior es la limitación de sus interiores (espectáculos, cafés, edificios solamente comerciales, hoteles) en las zonas declaradas congestionadas o impropias para dichos usos.

El saneamiento de las manzanas de vivienda, mediante la sistemática apertura de patios generales, producirá una menor densidad de habitantes y mejorará las condiciones sanitarias de las viviendas.

Deberá formarse el fichero de viviendas que no cumplan las condiciones mínimas indispensables, para clasificarlas en reformables o irreformables, estableciendo la obligación de mejorar las primeras y derribar las segundas con arreglo a un plan establecido.

El proyecto de reforma interior de la ciudad, actualmente en vigor, queda incorporado al presente Anteproyecto de ordenación general, con ligeras modificaciones.

VIII.—LA TERMINACION DE LOS ENSANCHES.

No deberá acometerse la formación de ningún nuevo núcleo de ensanche hasta tanto no estén totalmente provistas de servicios y enlazadas

con el resto de la ciudad, las actuales de Miraflores y Miralbueno.

Quedan incorporados al presente plano de ordenación los proyectos de ensanches parciales de Miralbueno (1928), Miraflores (1938), Sector 8.º Agustinos (1940) y todas las parcelaciones particulares aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento, con las pequeñas modificaciones necesarias para su adaptación.

IX.—LAS NUEVAS ZONAS DE ENSANCHE.

El establecimiento de nuevas zonas de ensanche deberá ir siempre precedido del trazado y construcción de las correspondientes vías de ronda y penetración que se marcan en el esquema de trazados de las líneas principales de tráfico.

X.—LA ORDENACION DE LA INDUSTRIA.

El problema de ordenación industrial queda resuelto, en principio, con la demarcación de zonas industriales señaladas en el apartado de Zonificación.

XI.—LOS POBLADOS SATELITES.

Definido el núcleo fundamental, el crecimiento de la ciudad se realizará mediante la creación de nuevos núcleos con vida propia y enlazados con el núcleo matriz por medio de las vías de comunicación apropiadas, que acometerán a la vía de ronda perimetral en los puntos más ventajosos.

Dentro del término municipal de Zaragoza existen los siguientes poblados: Casetas, Monzalbarba, Garrapinillos, Montañana, Santa Isabel, Peñaflo, Villamayor, San Juan de Mozarrifar, Juslibol, Cogullada y La Cartuja.

Los poblados satélites pueden clasificarse en los tres grupos siguientes:

- 1.º Industrial y militar: Casetas.
- 2.º Industrial: Monzalbarba, San Juan de Mozarrifar y Montañana.
- 3.º Semirural, para la vivienda de población modesta que trabaja en la ciudad: Santa Isabel (en proyecto; véase trazado general que se acompaña), Peñaflo, Juslibol y Cogullada.
- 4.º Residencial para habitantes que deseen un mayor contacto con la Naturaleza: Villamayor, La Cartuja y Garrapinillos.

