



ZARAGOZA Y LERIDA

cascos antiguos

EMILIO LARRODERA

La Renovación y Reforma de los Cascos antiguos de nuestras ciudades no constituye, por desgracia, una operación urbanística sobre la que existan aportaciones de importancia en la bibliografía española.

Es por ello interesante la presentación de dos casos muy dispares de características pero que tienen en común que las áreas afectadas son el corazón de dos viejas ciudades españolas; Zaragoza y Lerida.

En ZARAGOZA, tras la aprobación definitiva de su vigente Plan de Ordenación, quedó sin resolver y pendiente de los resultados de un Concurso nacional convocado al efecto la elección de una de las dos alternativas siguientes; La prolongación del Paseo de la Independencia a través del Casco antiguo de la ciudad o bien el abandono de tal idea. La primera alternativa venia respaldada por el hasta entonces vigente Plan de Reforma interior que señalaba las alineaciones de la Prolongación. La segunda solución, es decir pres-

cindir de la apertura de la nueva vía era la que abogaba el propio Plan General en su propuesta inicial sobre esta propuesta la Corporación municipal primero y la Comisión Central después prefirieron, en la aprobación provisional y en la definitiva, aplazar la solución al citado Concurso.

Los argumentos que se daban en la Memoria del Plan para confirmar la prevista prolongación del paseo son los que a continuación se exponen entresacados del propio texto:

"...Se ha considerado la no conveniencia de mantener en su totalidad la prolongación del Paseo de la Independencia hasta su enlace con la Plaza de Las Catedrales y Puente de Piedra.

Las razones que han movido a esta solución son las siguientes:

En primer lugar, dotar de una nueva vía con tráfico importante, de paso y generado en ella, supondría una nueva y grave congestión en el casco antiguo de la ciudad y de una forma singular en el recinto de la Plaza de Las Catedrales, cu-

Los altos valores cívicos y espirituales deben quedar reservados para uso predominante del peatón.

Por otra parte, este tráfico orientado hacia una salida natural en dirección a las vías de la ribera, no tiene posibilidad ninguna de un paso directo sobre el río más que en una sola dirección. Ello forzosamente produciría una gran congestión en las proximidades del Puente, Lonja y Palacio Arzobispal. Como consecuencia, las salidas laterales se producirían a lo largo de todas las vías transversales que no son apropiadas para un uso intenso de circulación.

A estas razones que de por sí ya son poderosas, cabe unir que la prolongación del Paseo llevaría consigo una nueva edificación lineal de una gran densidad de usuarios, y de un contraste de volúmenes sobre el resto del casco antiguo.

Si a ello se une que además su apertura supondría la desaparición de zonas de interés ambiental de la Vieja Zaragoza, si no muy valiosas en su aspecto histórico-artístico, sí al menos en su contenido humano y afectivo para los zaragozanos, cabe con todo ello cuando menos examinar si existe alguna otra solución que permita llegar a resultados más razonables.

Es evidente que la intensa motorización lleva a la conclusión de que no es posible pretender, y aun a costa de grandes reformas, llegar con el automóvil a todos los sitios y aun después de llegar y si ello es posible, estacionarlo en forma adecuada. Por ello y cuando en un casco antiguo como el de Zaragoza hay un eje cívico, espiritual y de tan altos valores de todo tipo como es el de la Plaza de las Catedrales, la más elemental prudencia aconseja que no se conviertan sus espacios para peatones en un gran nudo de circulaciones y un gran estacionamiento de coches. Porque además, y en definitiva, el

acceso se puede resolver en forma marginal para los vehículos y en forma transversal y racional para los peatones.

Por todo ello, y contemplando todo el recinto de la vieja ciudad romana, se aboga por la siguiente solución:

1. Creación de un conjunto de edificios final y remate del Paseo de Independencia, con varias plantas subterráneas de estacionamiento, y con un carácter de verdadero complejo comercial en su edificación de altura. Altura ponderada y equilibrada con el resto de las edificaciones de la Plaza de España, con circulaciones de peatones sobre el nivel del suelo y accesos de vehículos desde la propia Plaza de España y salidas hacia la Plaza de Sas.

Este edificio o conjunto de edificios debe crear un espacio complementario de baja edificación alrededor de la iglesia de San Gil y calles adyacentes, dando lugar a su vez a espacios libres como las plantas de estacionamiento subterráneo con combinación con unos ambientes comerciales que permitan la obtención de unos itinerarios de peatones a través de pasajes y espacios abiertos en donde se pueda modelar un auténtico Centro Comercial de Capitalidad.

2. Este Centro Comercial, y siguiendo el perímetro definido por la Línea de los Cosos, debe tener el complemento de dos zonas de características similares en cuanto a aparcamientos subterráneos con uso comercial más atenuado sobre la cota del terreno. Estas dos zonas corresponden a los actuales emplazamientos del MERCADO Central, y a un recinto de características análogas que se sitúa en la manzana contigua

a la Iglesia de la Magdalena. De esta forma el perímetro exterior de la ciudad romana queda atendido en cuanto a estacionamientos colectivos por estas tres instalaciones que se consideran básicas para la ordenación de la circulación en el recinto del casco antiguo de la ciudad; junto con ello cabe, aunque con caracteres más restringidos, los estacionamientos de superficie en la Ribera, próximos a la Plaza de las Catedrales.

Este criterio de Reforma Interior que se propugna para el Casco Antiguo, debe sentar las bases para una ORDENACIÓN del tráfico en este sector, a base de considerar como circulación predominante la de PEATONES donde los tres estacionamientos citados hasta el interior del recinto y hasta la Plaza de las Catedrales, de tal forma que salvo tolerancias a establecer para carga y descarga de mercancías a determinadas horas, en el resto de la jornada, dentro del recinto antiguo, se circule única y exclusivamente a pie.

Únicamente deben tolerarse las circulaciones de vehículos y siempre en una sola dirección en las calles de Don Jaime I, y San Vicente de Paúl, y parcialmente en la de Don Alfonso I y en sentido transversal a ellas en las de Mayor y Manifestación, y San Jorge-Torrenueva.

La salida del estacionamiento de la Plaza de España se prevé a través de la Plaza de Sas, calle de Candalija y Plaza de San Felipe para proseguir con las de Morata y Galo Ponte hasta su incorporación a la Ronda de los Cosos, en el tramo correspondiente a las actuales calles de Cerdán y Escuelas Pías, en las que se prevé su unión por la desaparición de la manzana intermedia..(1).

El Concurso, en el que no se prejuzgaba la conveniencia de ninguna de las dos alternativas, dió como resultado que la mayor parte de los trabajos presentados abogaron por la conservación del Casco antiguo sin prolongación del Paseo. Y posiblemente esta conclusión fué la que, no siendo compartida unánimemente por la Corporación municipal, hizo que se mantenga de momento sin resolver una cuestión sobre la que parece evidente que es necesario plantearse a fondo y desde múltiples puntos de vista la Ordenación del casco antiguo de la ciudad, como un conjunto que comprenda el recinto de la antigua ciudad romana.

En LERIDA la operación del CARNERET supuso la recuperación para la ciudad de una zona con posibilidades para transformarse en una parte importante de su propio corazón urbano. El vacío que produjo la demolición de las viejas edificaciones entre el centro vivo de la ciudad y la Seo ilerdense planteó asimismo una doble alternativa. Su posible transformación en un parque urbano o bien su edificación total o parcial creando un nuevo tejido sobre el que la ciudad pudiera disponer de un centro de servicios a través de una arquitectura bien adaptada al terreno y al entorno como base del hito de la Seo.

En este sentido la doble alternativa fué ampliamente debatida en la ciudad y en relación con la segunda de las alternativas citadas se fueron depurando varias soluciones de las que se ofrecen sus características esenciales.

En ambos casos debe de tenerse en cuenta que la obligada revisión y adaptación de los correspondientes Planes Generales a la Reforma de la Ley del Suelo ha de obligar a un expreso pronunciamiento sobre la solución adoptada.