

G 6818

Zaragoza, "el futuro al cubo" [Texto impreso] : [sala de exposiciones del edificio de Dirección de Urbanismo "El Cubo", 12 de febrero al 12 de marzo de 1993] / organiza Ayuntamiento de Zaragoza, Área de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente. -- Zaragoza : Ayuntamiento, Área de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente, D.L. 1993

35 p. : il. col. ; 27 x 31 cm

El futuro al cubo

Tít. tomado de la cub.

D.L. Z 271-1993

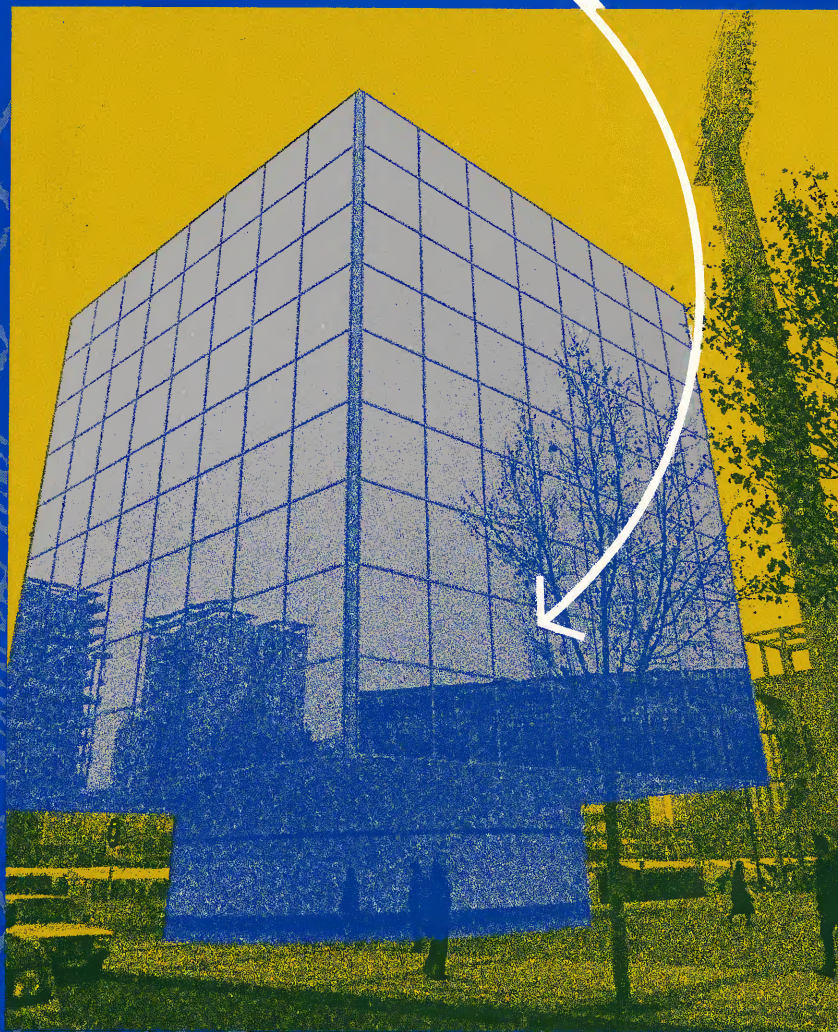
1. Urbanismo-Zaragoza-Exposiciones. 2. Planes urbanísticos-Zaragoza. I. Zaragoza. Ayuntamiento. Área de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente

711.4(460.224 Z.)(064.3)

febrero 1993

ZARAGOZA

"El Futuro al CUBO"



febrero 1993

La ciudad es un ente vivo, mudable, cambiante. Pero para que su desarrollo, su evolución vital, responda a las necesidades y las condiciones de vida que sus ciudadanos de hoy y de mañana demandan, es necesario realizar no sólo una planificación cuidadosa, seria e imaginativa, es necesario también poner en marcha los proyectos que resuelvan esas necesidades que, acordes con los tiempos, entronquen la ciudad con el territorio, potencien y transformen sus estructuras y posibiliten la generación de riqueza, trabajo y bienestar.

Poco tienen que ver las formas y condiciones de vida de hace sólo unas décadas no ya con las que hoy disfrutamos, sino con los estándares que demanda una sociedad avanzada, europea, a las mismas puertas del siglo XXI, para abordar el nuevo milenio con garantías de cara a sus ciudadanos. Se dice que la historia está regida por las leyes de un movimiento uniformemente acelerado, y la vertiginosidad de los cambios que en ella se producen lleva aparejada la aparición de nuevos condicionantes, de nuevas situaciones, de nuevas necesidades y problemas, aún de nuevos estilos de vida a los que las instituciones democráticas con que la sociedad se dota para atender a sus necesidades deben dar respuesta. El Ayuntamiento de Zaragoza, convencido de que el futuro es ya, ha abanderado con claridad la apuesta de nuestra ciudad por él, por la transformación de las infraestructuras y equipamientos, por la dotación de servicios de todo tipo –sociales, culturales, deportivos, educativos, comerciales–, por la creación de las condiciones que hagan la vida de los ciudadanos cada día más humana. Aunque la mayor parte del esfuerzo realizado hasta ahora, en los últimos años, haya sido exclusivamente municipal, la apuesta por el futuro debe englobar a todos: instituciones públicas y privadas, entidades y colectivos que vertebran la sociedad civil y particulares, porque el futuro es común, de todos y para todos, y la suma de esfuerzos mediante el consenso a positivo debe ser la llave que lo haga posible.

Por esta senda discurre la exposición "EL FUTURO, AL CUBO", en la que el Ayuntamiento ha recopilado, en veinticuatro proyectos públicos y privados, la mayor parte de lo que puede y debe ser la transformación de Zaragoza en los próximos años. Veinticuatro proyectos que reúnen una doble característica: en sí mismos, se constituyen en elementos transformadores y generadores de riqueza, puestos de trabajo y desarrollo, lo cual debe ser valorado adecuadamente en tiempos en que la incertidumbre de la crisis planea sobre la economía, y por otro lado, una vez realizados, pueden transformar sensiblemente las condiciones de vida y las características de la ciudad. Ambos aspectos se complementan, ambos aspectos inciden positivamente sobre la vida de los ciudadanos, que no sólo los pueden vivir y convertir en elementos identificadores de su paisaje cotidiano, sino que, además, la inversión necesaria para su realización, que en conjunto se acerca a los 200.000 millones de pesetas, tiene una incidencia indudable sobre el dinamismo y la competitividad de Zaragoza, con la consiguiente repercusión en el nivel de bienestar de quienes la habitan.

En estos veinticuatro proyectos se encuadran actuaciones que pretenden ejercer un papel dinamizador y regenerador del Casco Histórico de la ciudad, como la peatonalización de la calle Alfonso I, una de las principales arterias de su corazón que, con la plaza del Pilar, la calle don Jaime I y adyacentes constituyen el gran espacio peatonal de Zaragoza; la apertura de la calle de San Blas, imprescindible para el saneamiento y regeneración del barrio de San Pablo, o el proyecto privado que plantea una nueva fachada en la plaza de España, que también

tiene una incidencia indudable en el saneamiento y dignificación de una de las zonas más entrañables y degradadas de la ciudad. También se hallan presentes en la exposición una importante serie de proyectos que afectan a la ciudad en su conjunto, en el campo de las comunicaciones interiores (prolongaciones de Cesáreo Alierta y Tenor Fleta, avenida Puente del Pilar, conexión Valle de Broto-Avenida de Cataluña), a las zonas verdes y medio ambiente urbano (actuaciones sobre los ríos Ebro y Huerva, parque de la Aljafería, Canal Imperial), los nuevos ámbitos donde vivirán miles de familias zaragozanas (urbanización Montecanal), las nuevas áreas comerciales y de servicios (La "Salchicha" del Actur, el Centro Comercial Augusta, el antiguo cuartel de Hernán Cortés, el Centro del Taxi, la Red de Centros y servicios de apoyo a personas con discapacidades físicas). Finalmente, se contemplan también aquellos proyectos que más directamente afectan a nuestra ciudad en relación con el territorio en que se asienta, posibilitando sus comunicaciones perimetrales y exteriores de una manera adecuada y eficaz: la Ronda del Rabal, con el viaducto del Arpa y el puente del Siglo XXI, Tercer y Cuarto Cinturón, adecuación de la Vía de la Hispanidad, conexiones de la autovía de Madrid con la Carretera de Valencia y la del Aeropuerto, y comunicaciones previstas en el Libro Blanco de la Red de Ciudades C-6, entre las que destacan el eje Norte-Sur y el Tren de Alta Velocidad, del que Zaragoza está llamada a convertirse en el principal enclave del norte de España, nexo entre las líneas que nos unirán con Madrid, Cataluña y el País Vasco.

Zaragoza debe jugar el papel que le corresponde como capital natural del Valle del Ebro, ya que su privilegiada ubicación geográfica le capacita para ello. Desde este punto de vista, la pertenencia a entidades de carácter transnacional como la Red de Ciudades C-6, RECITE o la Asociación TransEuropa TGV (Rhin-Ródano-Mediterráneo), impulsora del eje europeo de Alta Velocidad ferroviaria Berlín-Sevilla, responden a la necesidad de estar presente y hacerse oír en los grandes foros europeos, en los que se juegan los intereses que afectan a nuestro futuro y lo condicionan de un modo determinante. Precisamente, para preparar ese futuro, el Ayuntamiento está llevando a cabo acciones tan importantes como la reciente firma del Convenio con el Gobierno de Aragón y Renfe, que posibilitará en el futuro inmediato la transformación de la Estación del Portillo y su entorno, y la construcción y puesta en servicio de la tan necesaria Estación de Autobuses. Acciones de tal importancia que Escuelas Superiores de Arquitectura como las de Barcelona y Pamplona han planteado a sus alumnos, como trabajo específico, la realización de estudios y proyectos para la futura estación del AVE en nuestra ciudad.

El futuro es patrimonio común de todos los ciudadanos. Y el futuro de la ciudad se está elaborando con voluntad de integración, de consenso, de concertación y de participación. Con la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, actualmente en marcha, el Ayuntamiento está desarrollando para ello un amplio proceso de participación en el que todos, particulares, entidades, colectivos e instituciones, están llamados a manifestar su opinión y sus criterios. Es también una tarea que mira decididamente hacia el mañana, de tal forma que, más adelante, puedan abordarse temas tan importantes como el futuro del transporte público, o la relación de la ciudad con el territorio, por nombrar solamente dos de ellos. Por ello la Administración municipal, la más cercana en su gestión diaria a los problemas, intereses y necesidades de los ciudadanos, ha tomado la bandera de liderar, serena y responsablemente, la transformación de nuestra ciudad.

LUIS GARCIA-NIETO ALONSO

Primer Teniente de Alcalde

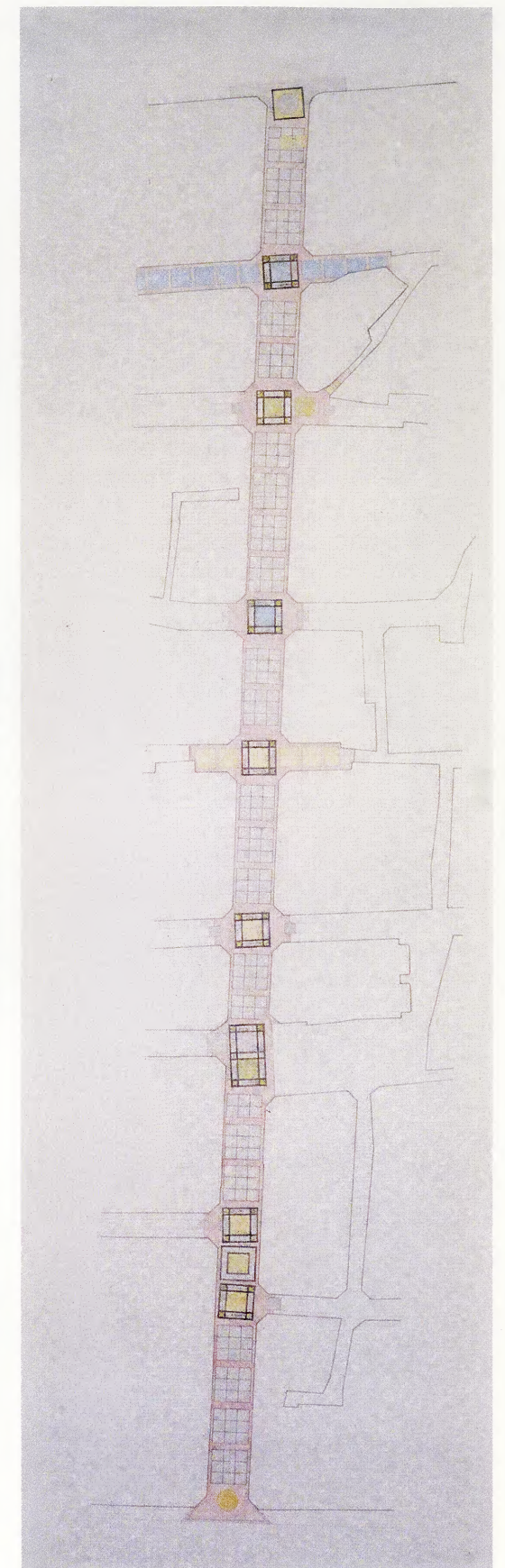
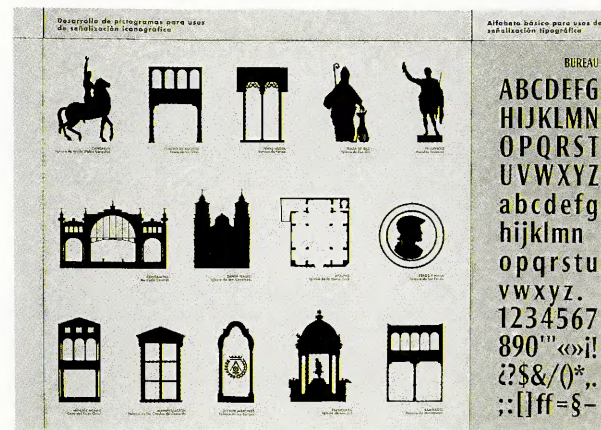
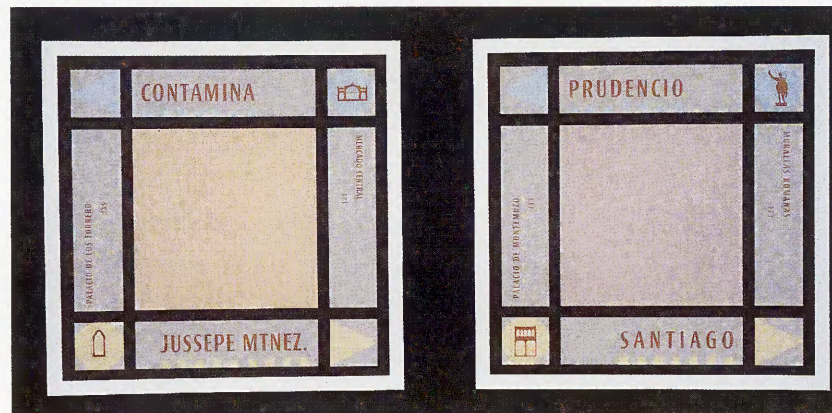
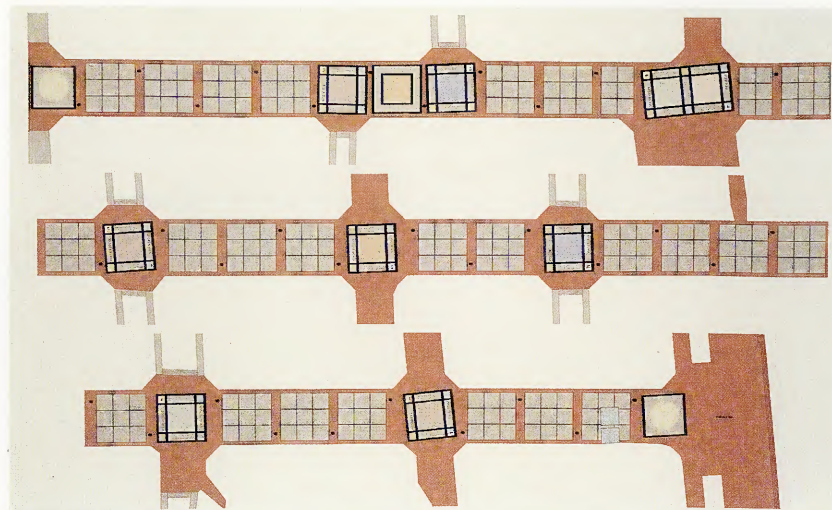
Coordinador del Área de Urbanismo,

Vivienda y Medio Ambiente

La calle se convierte en una gran alfombra que se extiende desde el Coso a la plaza del Pilar, recientemente remodelada, sirviendo de acceso a la misma. Los materiales del pavimento de la plaza (granitos) se extienden a la calle Alfonso I. El diseño del pavimento asume el ritmo constante que crean las fachadas, y trata igualmente de articular el tejido de las calles transversales de forma que la recalificación alcance a todo el sector. Así, el pavimento se extiende a las calles transversales creando pequeñas placetas en los entronques con la calle Alfonso I, siempre más anchos.

Igualmente, el módulo que se dibuja en el pavimento adquiere la directriz de la calle transversal, y significa su encuentro con un cambio de color y textura, en un intento de desviar la atención continuamente hacia la trama de las callejuelas transversales, minimizando la potencia de la dimensión longitudinal de la calle. Profundizando en esta idea en los cruces de calles suceden más cosas: el dibujo se hace aún más vivo, más colorista, y aparecen una serie de inscripciones grabadas en bronce que van indicando los nombres de las calles transversales.

En el proyecto de la calle de Alfonso I se ha tratado de potenciar su triple carácter: comercial, representativo y turístico. Dado que en este sector del Casco Histórico se encuentra buena parte del patrimonio arquitectónico monumental de la ciudad, en el pavimento van apareciendo una serie de pictogramas que nos remiten a dichos monumentos, en la idea de reflejar su recorrido turístico que constata la memoria histórica de Zaragoza.



Plan especial de la calle de San Blas

AUTORES: Servicio de Planeamiento
Fernando Fernández Lázaro
Pilar Rubio Belbeze

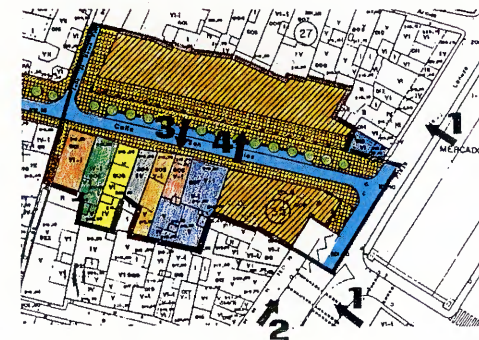
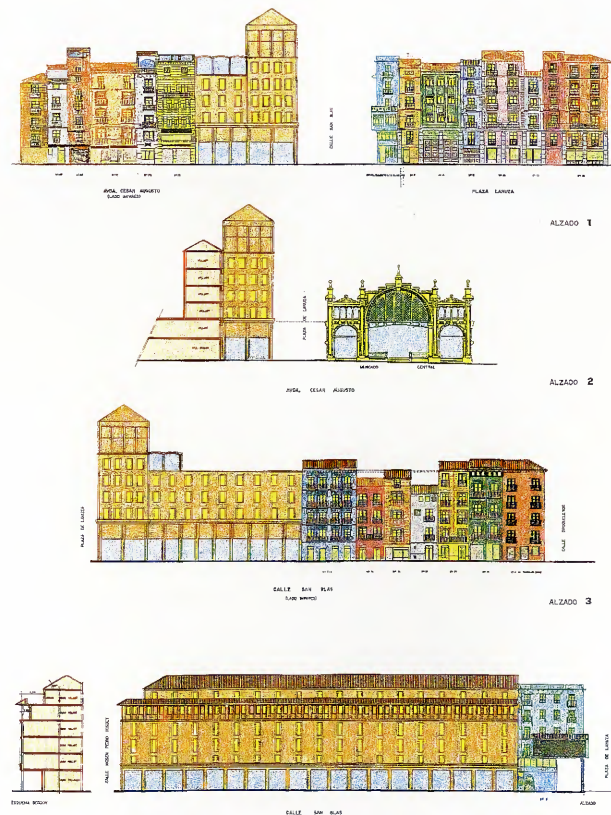
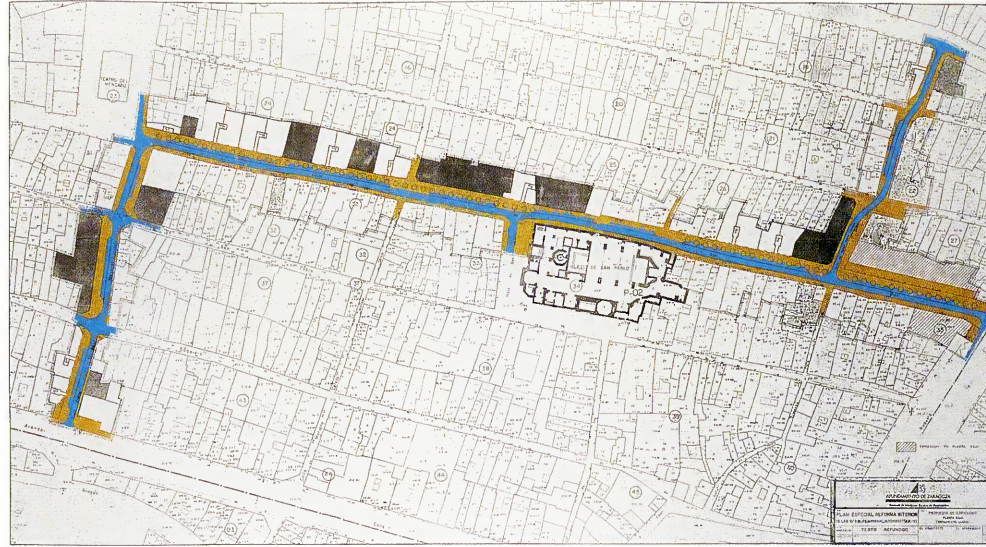
PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

SUPERFICIE DE LA ACTUACION: 28.544 m²

PRESUPUESTO: 180.177.193 pesetas

Los planes especiales en el ámbito de las calles Mayoral, San Blas y Mosen Pedro Dosset tienen por objeto realizar una operación puntual y selectiva de reforma de alineaciones para obtener un ensanche de las calles que consiga:

- Mejorar la accesibilidad del transporte privado y público al interior del Barrio y la conexión de éste con las vías básicas de intersección con la ciudad.
- Realizar la operación con un mínimo de incidencia sobre la trama histórica y la población, con una adecuada integración de los edificios nuevos y aprovechando las huellas de la anterior ordenación iniciada ya en el Plan de Reforma Interior de 1949 y no completada.
- Encauzar desde el sector público el beneficio de la vitalización del barrio y el valor añadido resultante de la transformación, posibilitando plazos cortos al realizarse la gestión mediante el sistema de expropiación.



P.E.R.I. Puerta Cinegia. "Tubo-Plaza de España"

AUTORES:

Arquitecto: Daniel Olano

SUPERFICIE DE ACTUACION: Total ámbito: 5.339 m²

Submanzana A (Zona más cercana a la calle Alfonso I): 3.241 m²

PRESUPUESTO ESTIMADO CONSTRUCCION (Submanzana A):

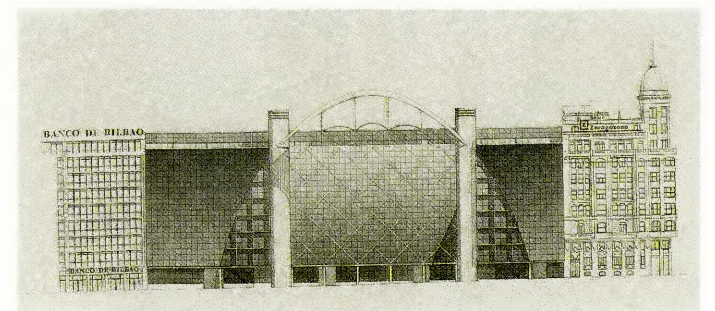
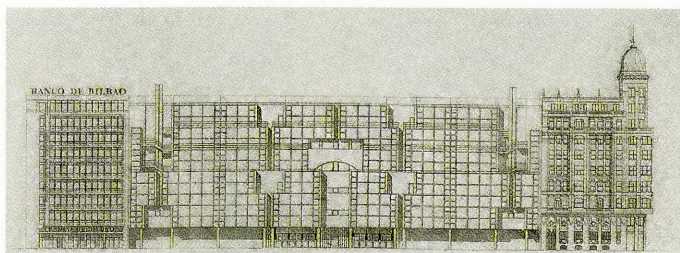
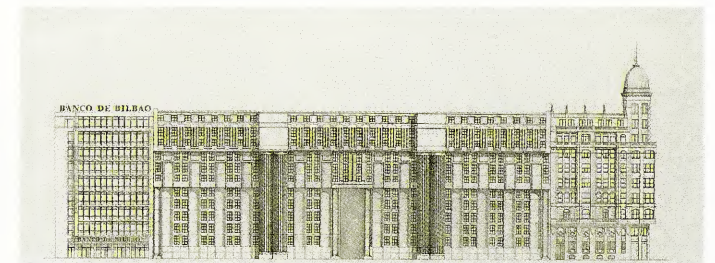
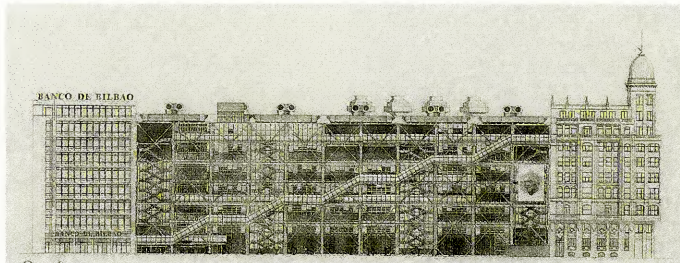
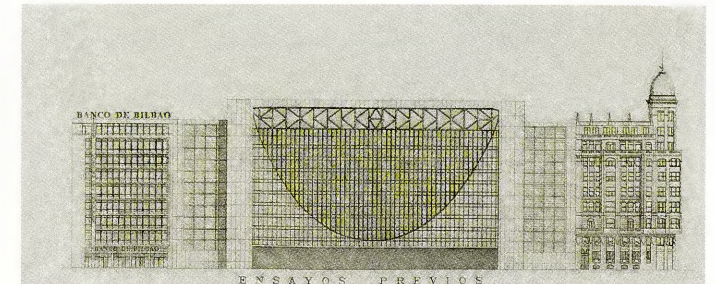
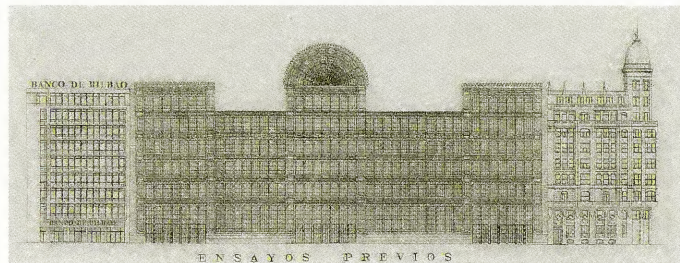
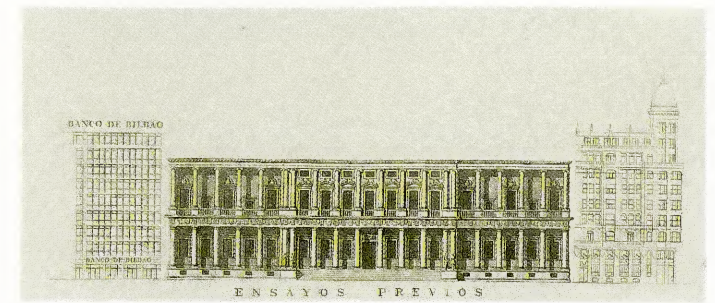
2.000 millones de pesetas

Nos proponemos mantener "El Tubo" en la mejor forma posible atendiendo a la situación física del mismo y dentro de un concepto de evolución histórica y de adaptación a nuevas realidades.

Se pretende una actuación respetuosa en sintonía con los intereses municipales y, aunque en ningún momento de la evolución del proyecto se ha previsto la desaparición de trama urbana alguna (y en particular de "El Tubo"), actualmente se desarrolla un Plan Especial que mantiene especialmente el interés ambiental de la zona conservando los elementos existentes de importancia en su propio contexto.

Adaptándonos al estado de conservación y de ocupación, parece más lógico concentrar los esfuerzos en la parte de "El Tubo" que corresponde al lado más cercano a la calle Alfonso I. La zona más cercana a la calle D. Jaime I se halla en funcionamiento en buena parte y con mejor estado general.

La idea de proyecto consiste en remarcar la entrada de "El Tubo" integrando en la imagen general las fachadas de la casa Ríos y del antiguo banco Vitalicio. El espacio restante, que corresponde en la práctica con el vacío de la manzana orientada a la calle Alfonso I, se construirá en torno a un gran espacio de uso público (interior o exterior) para articular actividades comerciales, lúdicas y hosteleras que han sido siempre factores de vitalidad esenciales de este primer y fundamental "Lugar de Encuentros" de la ciudad.

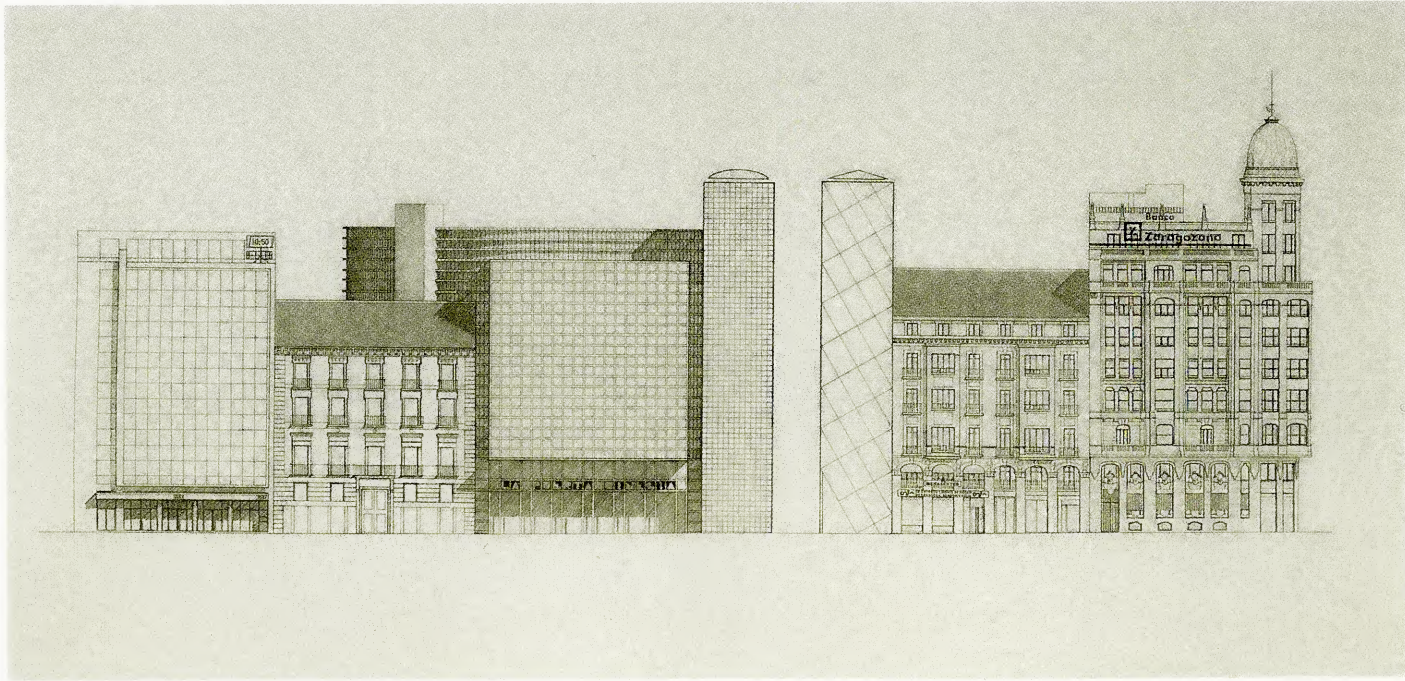
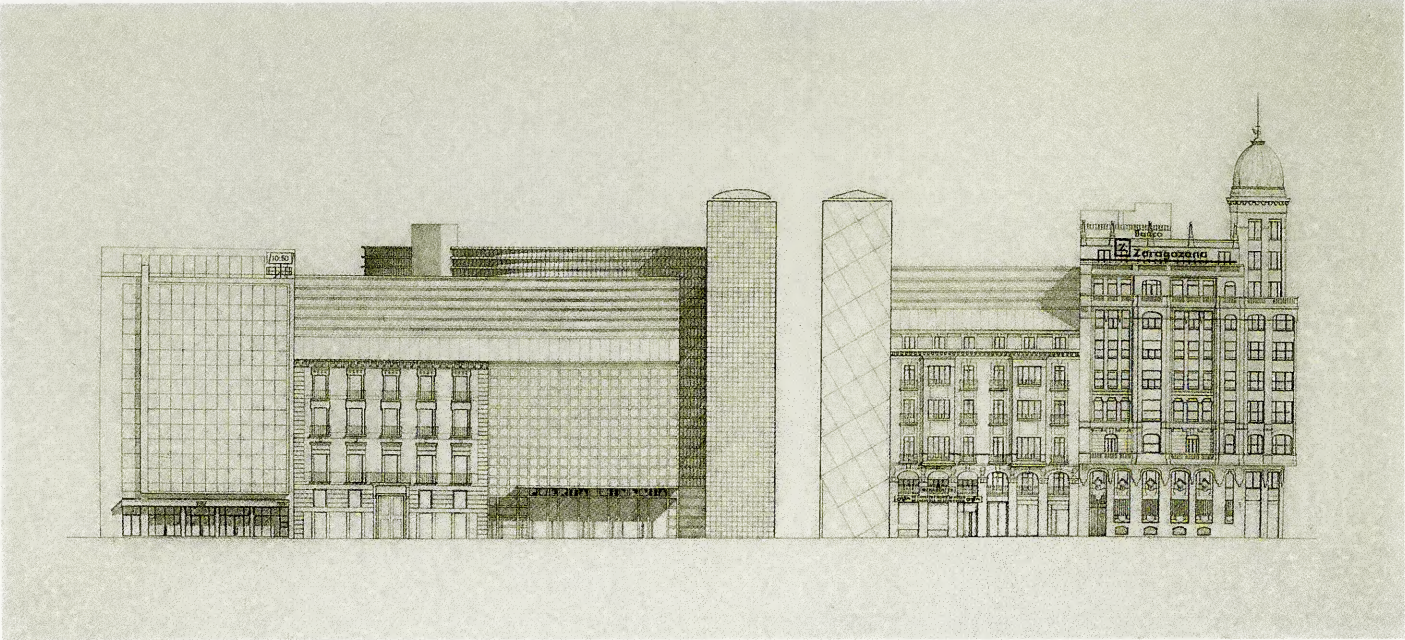


Ensayos previos

Corazón de la Zaragoza civil, la plaza de España y calles adyacentes experimentarán en los próximos años una reforma que pretende la revitalización de estos espacios de manera respetuosa con el entramado urbano, que durante siglos ha sido elemento significativo de esta parte de la ciudad.

ORNISA, en sintonía con las recomendaciones del Ayuntamiento, que, en la sesión de Gerencia del día 18 de abril de 1989, aconsejaba "presentar una solución que contemple el conjunto arquitectónico del entorno"; muestra distintas imágenes gráficas producidas en la evolución del trabajo que debe concluir con la ocupación del espacio comprendido entre el edificio más cercano a la calle Alfonso I y el más cercano a la calle D. Jaime I.

Con este proyecto se buscará, en primer lugar, la recuperación de la zona como punto de encuentro, incrementando el interés de las calles posteriores en su tradicional uso de paseo urbano.



OBRAS QUE AFECTAN A LA CIUDAD EN SU CONJUNTO

Prolongación de la avenida Cesáreo Alierta (1.ª y 3.ª Fase)

AUTOR: Servicio de Ejecución de Planeamiento

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

SUPERFICIE ACTUACION: 182.792 m²

PRESUPUESTO: 410 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 15 meses

Obra incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Enlaza la avenida Cesáreo Alierta con la carretera Castellón y con el Tercer Cinturón.

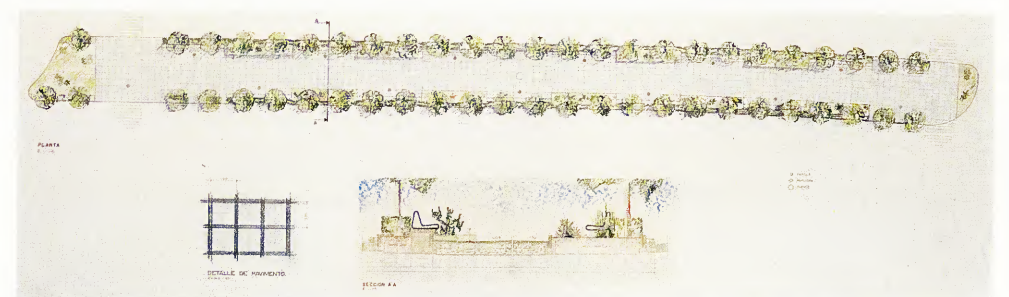
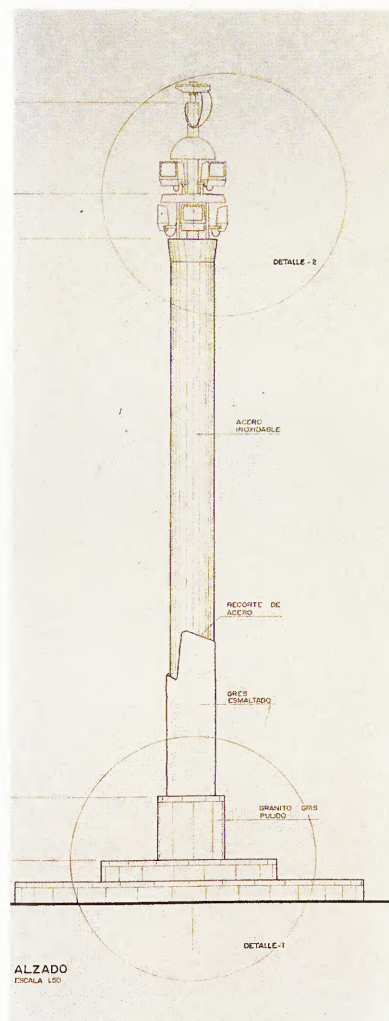
Se trata de dos actuaciones incluidas en sendos proyectos.

En diciembre de 1988 se redactó el proyecto de urbanización de Cesáreo Alierta entre la calle. Palacio Valdés y el Camino del Junco. En marzo de 1990 se redactó por el Servicio de Ejecución de Planeamiento el proyecto de urbanización de la prolongación de Cesáreo Alierta entre el Camino del Junco y el Tercer Cinturón, incluido en el Convenio entre el MOPT y el Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza.

En 1990 se inauguró el Pabellón Príncipe Felipe con la urbanización de los accesos y entornos y la 2.ª fase de la prolongación de Cesáreo Alierta.

Con la urbanización de la 3.ª fase se termina la urbanización de la citada avenida hasta el futuro Tercer Cinturón, que supondrá una importante mejora en los accesos al Pabellón Príncipe Felipe, y se facilitará la salida hacia la carretera de Castellón, de modo que influirá favorablemente en el tráfico actualmente de la calle Miguel Servet.

Se incluye la pavimentación de viales y aceras, la renovación de los servicios de agua y alcantarillado y la implantación de los nuevos servicios de acuerdo con la programación existente al objeto de completar las redes generales. Igualmente se incluye las canalizaciones, arquetas y cimentaciones para la instalación de semáforos y alumbrado público y el ajardinamiento y riego de los alcorques proyectados.



Prolongación de la avenida Tenor Fleta

AUTOR: Servicio de Ejecución de Planeamiento
PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza
SUPERFICIE ACTUACION: 12.232 m.²
PRESUPUESTO: 195 millones de pesetas
PLAZO DE EJECUCION: 12 meses

Obra incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Permitirá, cuando se realice, la conexión de la avenida Tenor Fleta con el Tercer Cinturón y con la carretera de Castellón, mejorando el tráfico Norte-Sur en las proximidades de la calle Puente Virrey.

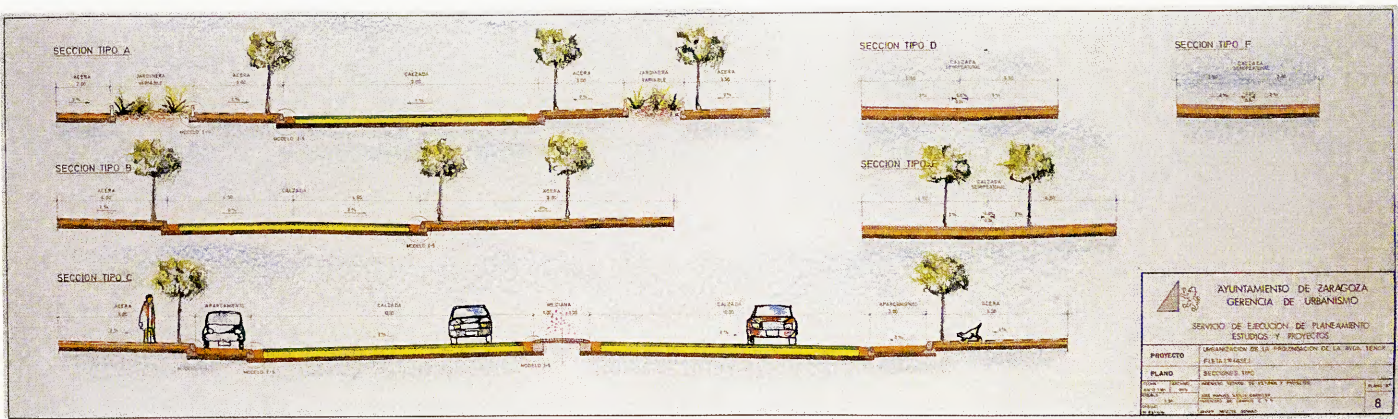
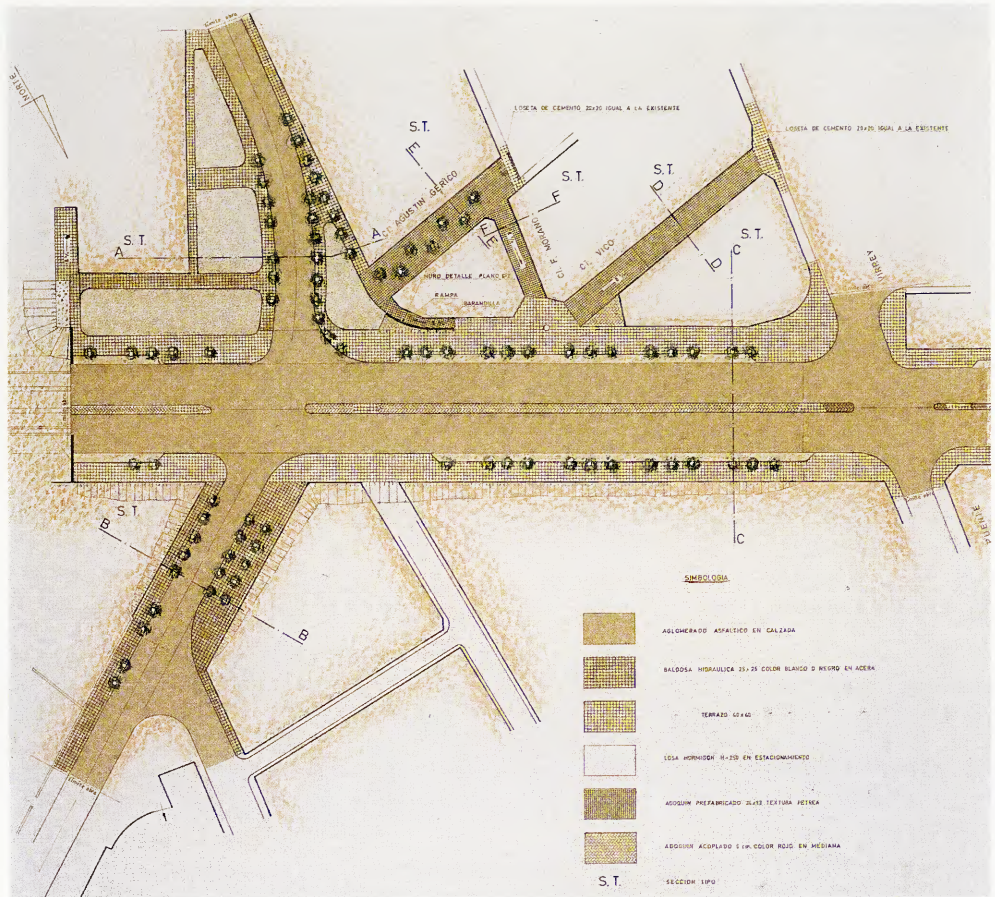
Esta actuación se ha desglosado en dos fases:

La primera de ellas dispone de proyecto ya redactado, y con esta actuación se completa la prolongación de la avenida Tenor Fleta en todo el tramo en que se encuentra cubierto el ferrocarril, coincidiendo entre las calles avenida San José, Puente Virrey, Galiay y Rosellón. Esta prolongación permite la comunicación de las calles Rosellón y Galiay, de gran importancia para el tráfico del sector.

La anchura de la calle se distribuye transversalmente en:

- Dos aceras de como mínimo 5 metros.
- Un estacionamiento en línea de 2 metros.
- Dos calzadas de 10 metros cada una.
- Una mediana de 2 metros.

La segunda actuación exige la realización del cubrimiento del ferrocarril, cuya realización se encuentra incluida en el proyecto de Convenio que el Ayuntamiento de Zaragoza y Renfe están elaborando.



AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA GERENCIA DE URBANISMO	
SERVICIO DE EJECUCION DE PLANEAMIENTO ESTUDIOS Y PROYECTOS	
PROYECTO:	URBANISMO DE LA PROLONGACION DE LA AVENIDA TENOR FLETA (FASE I)
PLANO:	SECCIONES TIPO
FECHA:	1984
ELABORADO POR:	INGENIERO TECNICO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
REVISADO POR:	INGENIERO TECNICO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
APROBADO POR:	INGENIERO TECNICO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
ESCALA:	1:500
	8

Conexión de Valle de Broto con la avenida de Cataluña

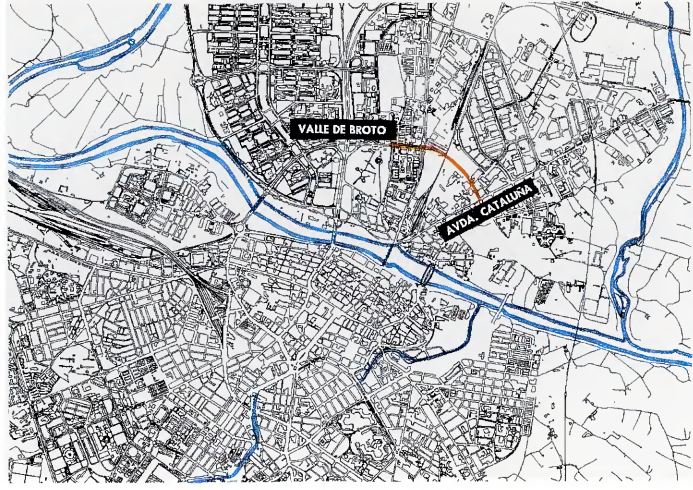
AUTOR: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

PROMOTOR: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

SUPERFICIE ACTUACION: 45.000 m²

PRESUPUESTO: 557 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 12 meses



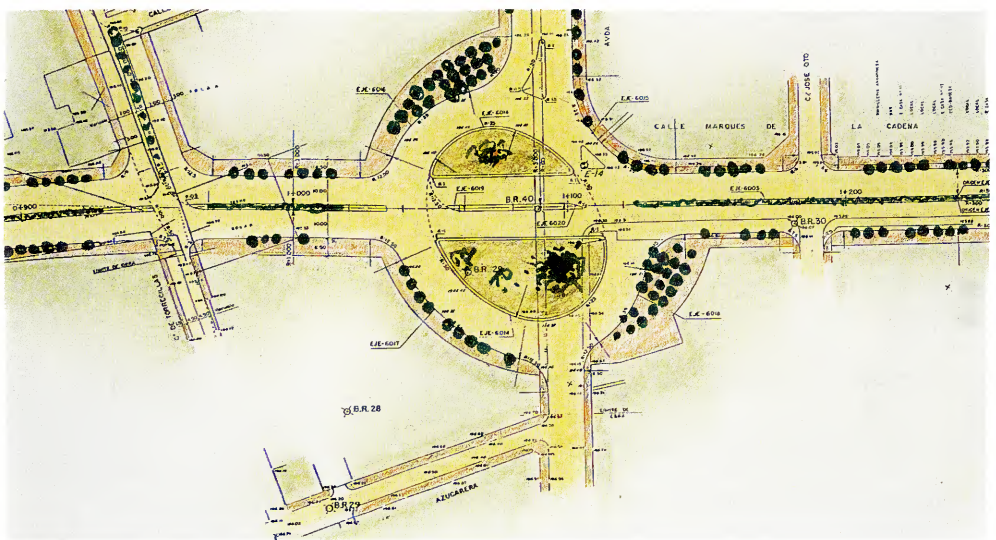
Obra incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El proyecto tiene por objeto definir y valorar la totalidad de las obras correspondientes a la vía de conexión entre la avenida de Cataluña (N-II), prolongación de la calle Marqués de la Cadena y Autovía de los Pirineos (N-330), calle de Valle de Broto, que constituyen el tramo que completa el Segundo Cinturón de la Red Arterial de Zaragoza.

Es el único tramo del Segundo Cinturón que falta por construir. La reciente entrada en servicio de los dos puentes sobre el río Ebro, situados en este Cinturón, con unos elevados volúmenes de tráfico, ha puesto de manifiesto el papel esencial que desempeña dentro del esquema de la red viaria de la ciudad.

La construcción del tramo que nos ocupa intercomunicará las zonas del barrio de Las Fuentes y zona industrial de la avenida Cataluña con el Area del Puente de Santiago y los barrios de la Almozara y Delicias, todos ellos con una gran densidad de población y una infraestructura viaria muy precaria.

La distancia que existirá entre la calle San Juan de la Peña y la avenida Cataluña, medida a lo largo de la vía proyectada, será de 730 metros, mientras que en la actualidad es de 3.850 metros, dada la absoluta falta de infraestructura viaria que dicha zona urbana de Zaragoza padece.



Mejora y seguridad de las márgenes del Canal Imperial de Aragón

AUTORES: Servicio de Ejecución de Planeamiento
Servicio de Conservación y Explotación

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

LONGITUD DE LA ACTUACION: 3.886 ml.

PRESUPUESTO: 75 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 6 meses

Se trata de mejorar y proteger las márgenes del Canal Imperial de Aragón a su paso por la ciudad de Zaragoza desde la calle Méndez Coarasa al barrio de la Paz, resaltando el tratamiento de los paseos de Colón y del Canal y Vía Pignatelli, entre el paseo Renovales y la calle Capitán Oroquieta, por ser la zona más representativa, próxima al Puente de América, con la existencia de una antigua barandilla artística de barrotes de hierro fundido y zócalo de piedra, que se recuperarán incluso su mobiliario.

Estado actual:

– Barandilla en paseo Colón.

Tiene partes del zócalo de piedra bajo la rasante de las actuales aceras como consecuencia de su elevación, debido al hacer urbanístico (construcción de puentes, pavimentación de aceras, asiento y deterioro de su cimentación, etc.).

La parte metálica presenta daños por oxidación de importancia en la solera de la barandilla (prácticamente destruida), pero el pasamanos y los barrotes se encuentran solamente con una oxidación superficial, lo que permitirá una óptima recuperación, a pesar de los daños por accidentes o actuaciones vandálicas.

– Barandilla del paseo del Canal.

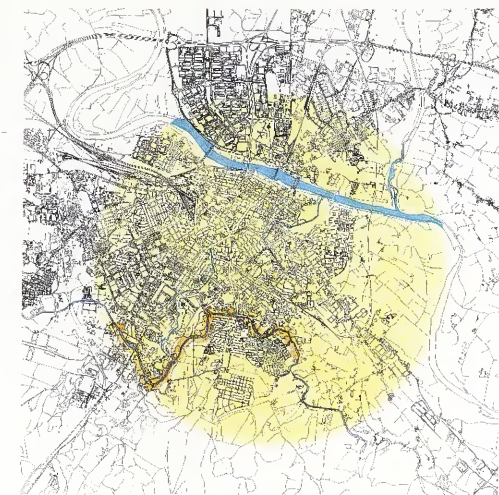
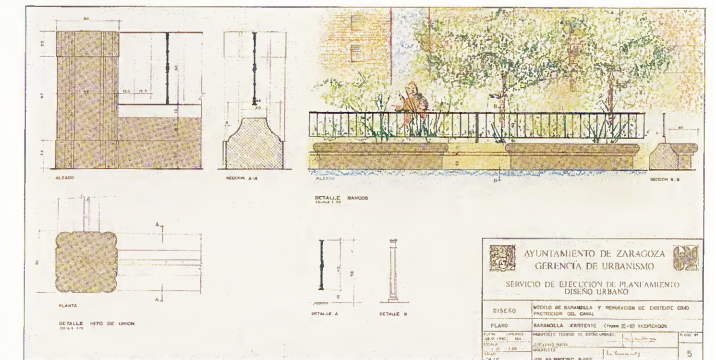
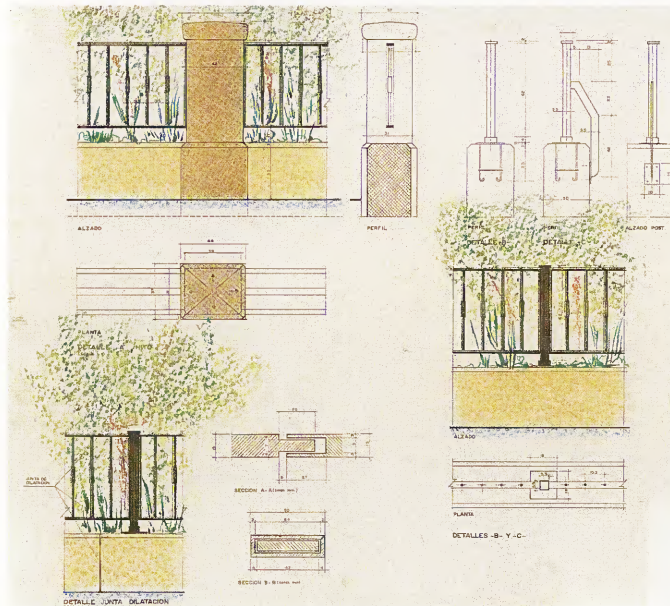
Aunque de distinto tipo de la del paseo de Colón, está construida con los mismos materiales y presenta la misma tipología de daños.

– Barandilla en Vía Pignatelli.

Está prácticamente destruida en casi toda la margen y la que queda es de sencilla construcción.



Foto: JUAN JARIA



Concurso nacional de ideas sobre el río Ebro a su paso por la ciudad de Zaragoza. Premio especial: **Asimétricas**

AUTORES:

Equipo inicial: Ricardo Sánchez Lampreave - Arquitecto
Nicolás Maruri - Arquitecto
Atxu Amann - Arquitecto
Andrés Cánovas - Ing. de Caminos

Equipo actual: Ricardo Sánchez Lampreave - Arquitecto
Lucas Recuenco - Arquitecto
José Ignacio Lechón - Arquitecto colaborador

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

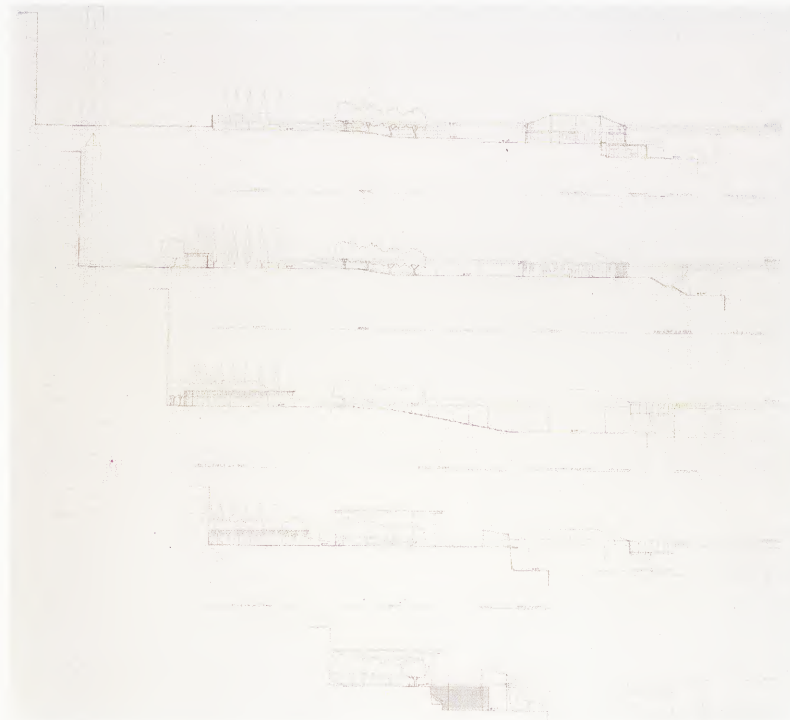
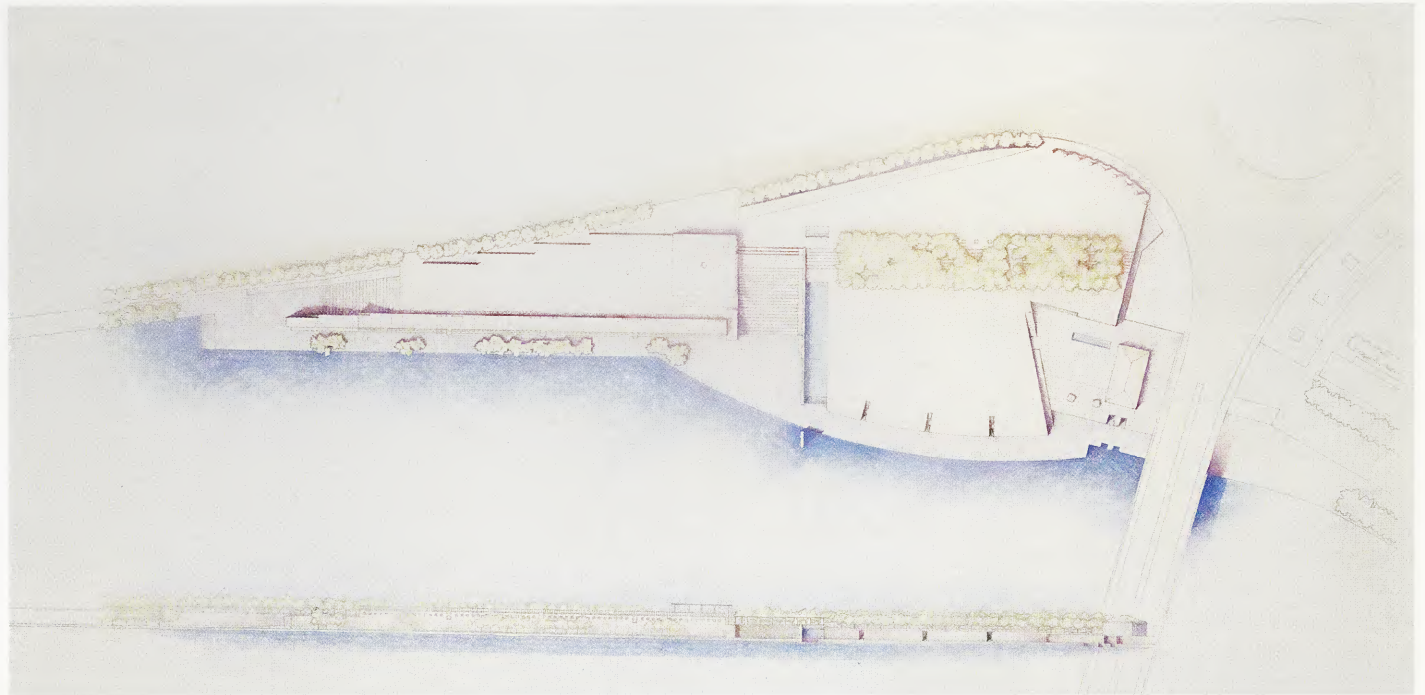
SUPERFICIE: 39.000 m²

El proyecto opta por considerar la parcela como un espacio a integrar en la trama urbana. Idea opuesta a considerarla como una superficie con carácter de zona verde, desligada en su marginalidad de la ciudad.

Esta opción supone la búsqueda de la idea de plaza, habitualmente definida como un espacio abierto en el que confluyen energías y arquitecturas, materializándose con los edificios que lo rodean y cierran, y generando funciones de significación pública. Por esto, el proyecto queda caracterizado por la definición y formalización de los límites del nuevo espacio.

El contacto con el río se gradúa a través de plataformas a tres niveles. A la altura del agua, un paseo que continúa el ya proyectado para la margen norte del río, permite el acceso en las proximidades del puente al Museo del Agua. El edificio y sus compuertas, rehabilitado y ampliado, aloja un pequeño museo que permite acercar la ciudad al agua, espíritu de todo el proyecto, en cuanto conocimiento y concienciación. El nivel intermedio es una gran terraza sobre el río, superficie libre abierta a todo tipo de utilizaciones. El nivel más alto discurre paralelo al paseo de Echegaray. Este contacto con la ciudad se realiza a través de unos pórticos, elementos de transición que además de definir el borde del parque, lo aíslan del tráfico de la ronda. En su franja más estrecha, la plataforma mira el río a cubierto, y tras un muro repleto de ventanas. El mobiliario permite su utilización.

Uniendo todos estos distintos espacios, una gran escalinata rampante se convierte en el centro de gravedad del parque. Su fácil utilización como espacio escénico se enriquece con una escultura de chapa de acero cortén del escultor Isidro Blasco, que simbolizaría en su implantación la deseable relación de la ciudad con el río. Una gran marquesina señala el punto del parque donde esta unión de espacios se produce.



Parque de "La Aljafería"

AUTORES:

Servicio de Planeamiento

Servicio de Parques y Jardines

Arquitecto: Manuel Ferrández Valenzuela

Ingeniero Caminos, Canales y Puertos: Manuel Júlvez

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

SUPERFICIE: 110.000 m² aprox.

PRESUPUESTO: Estimación, 600 millones de pesetas

PLAZO EJECUCION: Dos años.

1.ª Fase (Ejecutada)

La recuperación del entorno del palacio de La Aljafería, en sustitución del complejo industrial-agrícola, así como el remate de la ordenación volumétrica de las edificaciones residenciales que configuran parte del espacio del ámbito, ha sido objeto de estudio por la oficina de Planeamiento municipal y que podrá ser una realidad ejecutándose el futuro parque, que dotará a este sector urbano de unos espacios ajardinados para completar y enriquecer paisajísticamente el palacio.

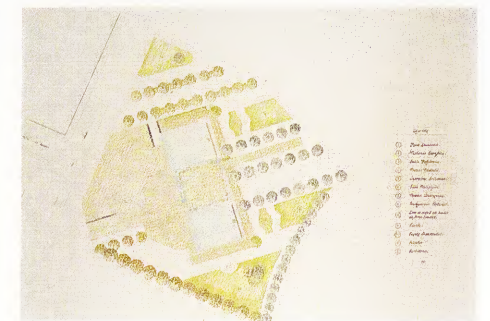
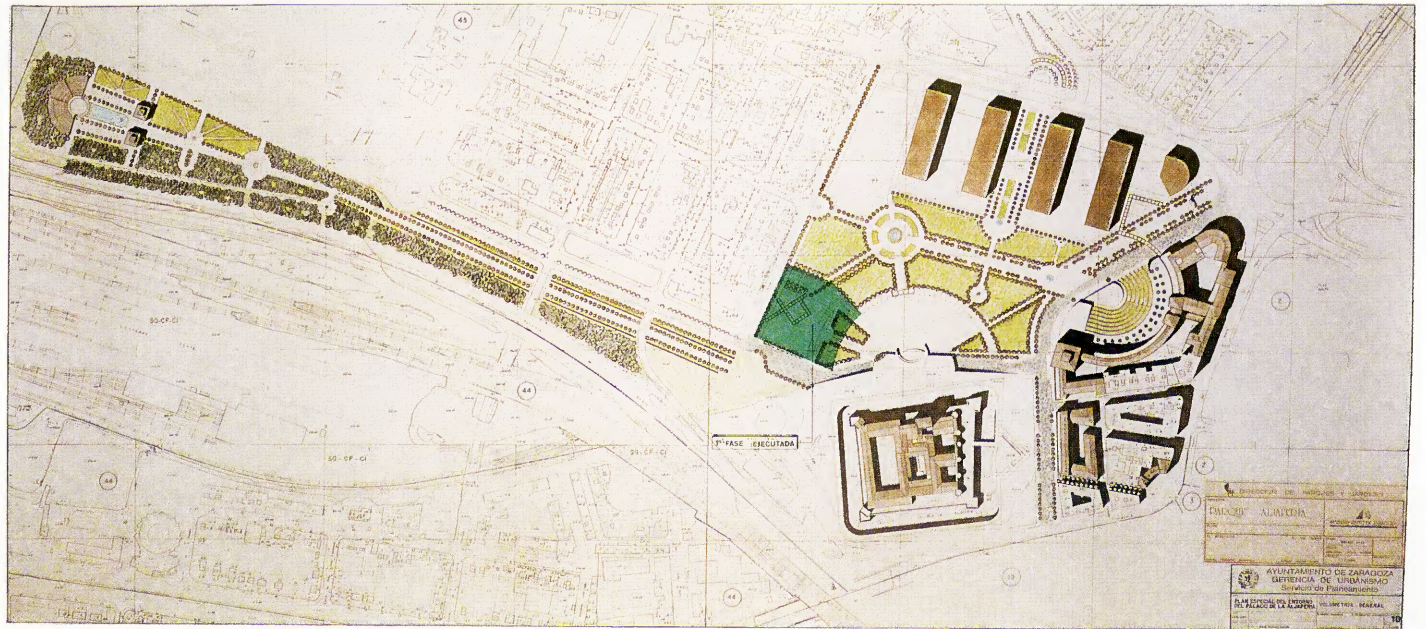
Esencialmente la estructuración del espacio se compone de dos plataformas independientes. La primera, situada en nivel inferior, es la destinada a albergar unos ámbitos ajardinados en los que, mediante determinados ejes de penetración, que se conforman como grandes paseos, unen y resuelven los accesos desde el exterior al parque, potenciando visualmente aquellos elementos singulares exteriores (Obelisco de Plaza Europa, Torre del Homenaje y Palacio) completándose con los nuevos elementos arquitectónicos que se sitúan en el propio parque.

La continuación de la extensión del parque se desarrolla linealmente enmarcada por el norte con la edificación y por el suroeste por la barrera del trazado de la autopista.

La plataforma superior situada en la fachada norte del Palacio se resuelve a modo de terraza con visuales a todo el ámbito del parque y conecta con los actuales jardines situados entre la autopista y la fachada oeste del palacio.

Es de señalar dentro de las infraestructuras a resolver, los viarios interiores de conexión mediante posibilidades al tráfico restringido entre la actual calle de Los Diputados y el acceso rodado de penetración hacia la plaza Europa, así como la unión de la Vía Autonomía con ésta, permitiendo ubicar unos aparcamientos para vehículos que incluso podrán situarse los más próximos al entorno del Palacio en el interior del gálibo de la terraza.

Los ajardinamientos mediante arbolado de hoja caduca en unas alineaciones y hoja perenne en otras que deben ser "pantallas" así como las trazas de los parterres, ámbito del kiosko de música, u otros elementos arquitectónicos que precisará el propio equipamiento del parque, configurarán los espacios de recorrido, sugiriendo visuales y ofreciendo recónditos espacios de descanso, solamente alterados por el sonido de las fuentes y estanques.



Concurso nacional de ideas sobre el parque del río Huerva

OBJETIVOS:

1. La idea principal consiste en integrar las estructuras urbanas del Casco Histórico y del barrio de las Fuentes mediante un gran parque, de manera que se eliminen, en la medida de lo posible, las dos barreras existentes:
 - a) La barrera natural del cauce del río Huerva.
 - b) La constituida por la vía rodada del 2.º cinturón (Avda. de las Torres)
2. El concurso contempló además otros objetivos:
 - a) Integración con el parque de Bruil ya existente.
 - b) Formular propuestas sobre la forma de utilización del parque y de sus distintos elementos (por ejemplo, carril de bici, parques culturales, etc.).
 - c) En particular, establecer un itinerario de enlace entre el Casco-Histórico y el barrio de Las Fuentes, con soporte de actividades y edificaciones permitidas.
 - d) Articulación del parque con las áreas edificadas del entorno.
 - e) En particular, articulación del parque con las propiedades municipales del Cuartel de San Agustín y Cuartel de Sementales.
 - f) Relación del parque con los frentes y traseras de edificación construidos y futuros, en particular, con el PERI del Area U-7-2, que se incluyeron en el concurso, en la medida en que su ordenación quedase condicionada por las propuestas para el parque.
 - g) Tratamiento del río en sus distintas situaciones de ribera.
 - h) La inclusión de un centro deportivo municipal en los tramos señalados al efecto en el Plan General, de manera que éste quede integrado en el conjunto y cuyo programa de necesidades es el siguiente:

En fase de ejecución:

- Pabellón polideportivo.
- Piscinas cubiertas.

En fase de proyecto:

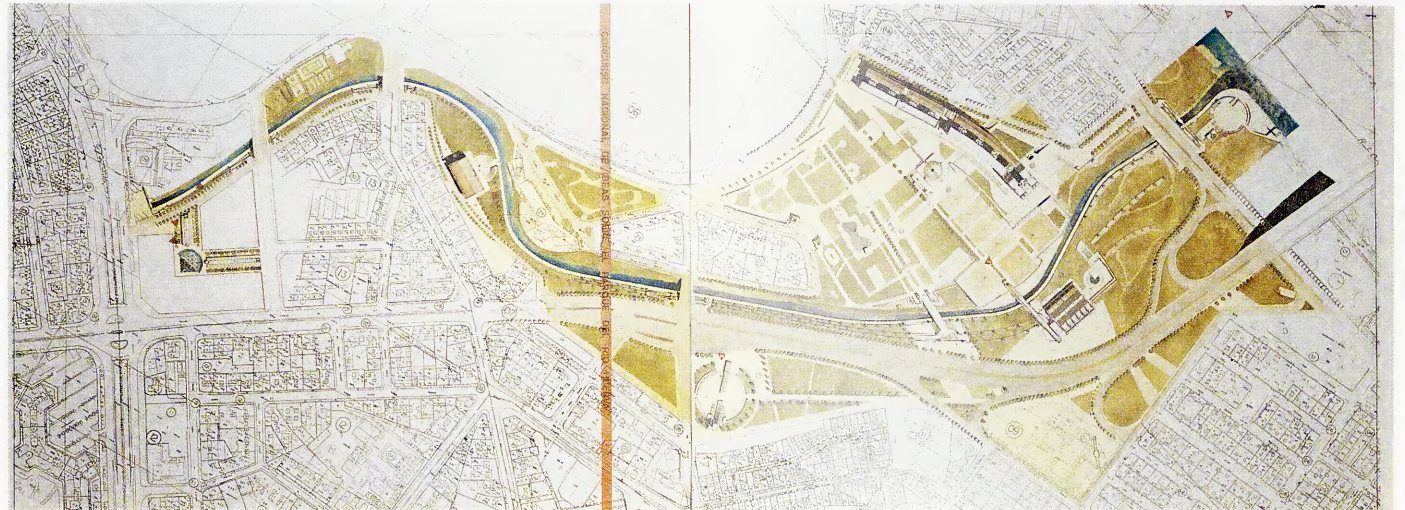
- Tres pistas polideportivas (44 x 22 m.)
- Dos pistas de baloncesto.
- Tres pistas de tenis
- Un frontón.
- Tres piscinas.
- Un edificio vestuarios-bar.
- Zona verde

- i) Diseño zona verde polígono 13.

3. En la propuesta de las diversas soluciones, de acuerdo con el régimen hidráulico propio del río y con el correspondiente del Ebro, se contemplaron los aspectos de:

- Inundabilidad de las márgenes
- Afeción de las crecidas a las obras proyectadas
- Defensa de zonas habitadas
- Alteraciones en el régimen del río

4. Considerar las necesidades de ocupación del subsuelo y suelo para ejecución de colectores, interceptores de margen, de aguas residuales y pluviales, así como incorporación de aliviaderos de aguas y su incidencia en el tratamiento de las riberas. En particular, se contempló la integración del cruce en posible acueducto del colector de la margen derecha del Ebro, en la zona de la desembocadura del río Huerva.



Edificaciones y Urbanización en solar "Antiguo Cuartel de Hernán Cortés"

AUTORES: José Miguel Sancho Marco
Ramón Velasco Camina

PROMOTOR: Comercial Hipotecario, S. A.

SUPERFICIE DE LA ACTUACION: 11.005 m²

PRESUPUESTO: 5.000 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 3 años

La presente actuación se ubica en el solar ocupado antiguamente por el "Cuartel de Hernán Cortés".

El objeto ha sido crear una gran plaza porticada peatonal que resuelva la necesidad de estacionamiento en la zona en sus plantas sótano, y conformar mediante la edificación los límites que actualmente no tiene resueltos.

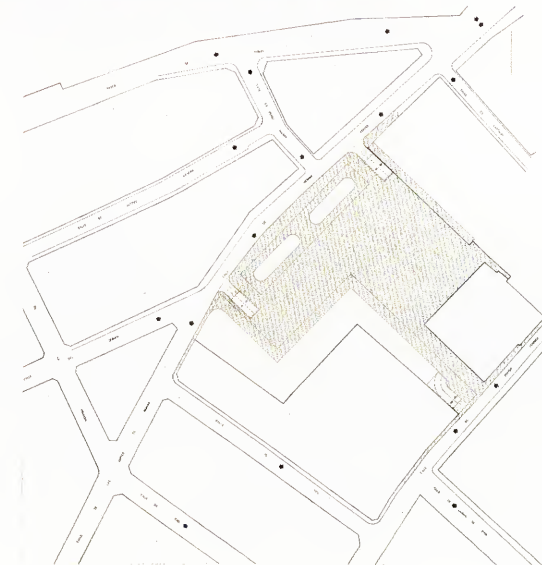
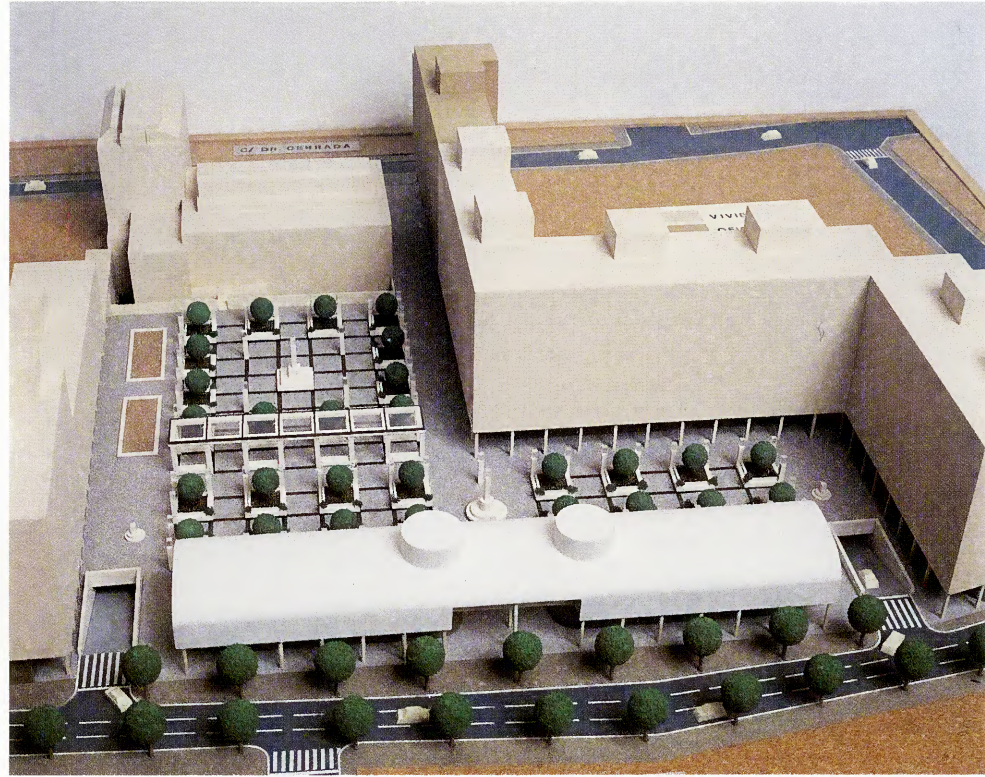
El estacionamiento se desarrolla en tres plantas de sótano, con tres accesos dobles que no interfieren en las principales circulaciones peatonales.

La edificación sobre rasante consta de dos edificios:

– Uno, desarrollado linealmente, cuya altura uniforme y continua permite ocultar las medianeras de los altos edificios existentes. Dicho edificio se divide en dos zonas: la que da a la calle Doctor Cerrada, enfrente a la Biblioteca, de planta baja más 7, destinado a oficinas, y otra a continuación de ésta y hasta la calle Hernán Cortés, con la misma altura, de planta baja más 8, destinada a viviendas.

Los encuentros de este edificio con los existentes se realizan reduciendo una planta en la calle Doctor Cerrada y tres en Hernán Cortés.

En planta baja se desarrolla un porche de 5 m. de anchura por 5 m. de altura comunicando la calle Hernán Cortés con la calle Doctor Cerrada y dando acceso a los locales comerciales ubicados en la misma.



– El otro edificio, exento, permeable, porticado y de dos alturas, limita la plaza hacia la calle Hernán Cortés. Sus dos torres cilíndricas de comunicación vertical para acceso a sótano y planta primera crean una "puerta" de entrada a la plaza, conformando el eje peatonal de la misma que comunica las calles de Hernán Cortés y Doctor Cerrada.

Los usos de este edificio son: comercial en planta baja y equipamiento en planta primera, de 1.200 m² y de titularidad municipal.

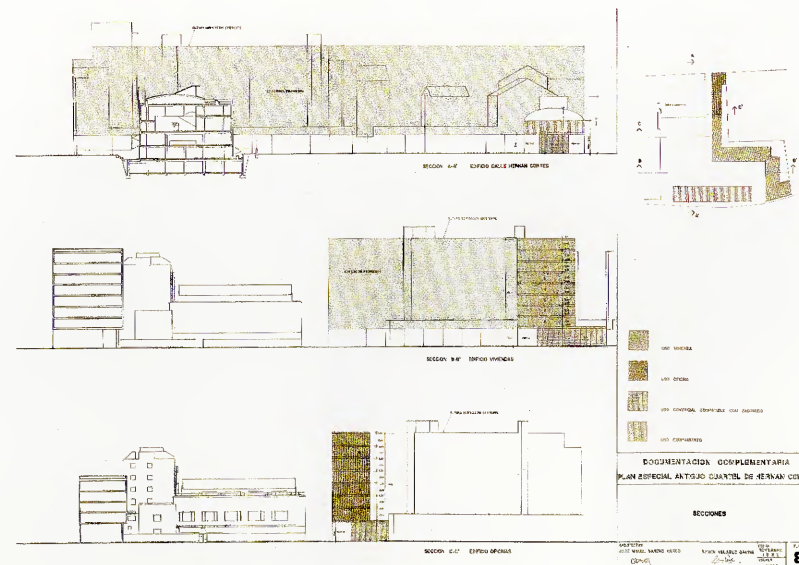
La plaza se ha estructurado en dos espacios, uno que da a la calle Hernán Cortés y es simétrico respecto al eje peatonal antes mencionado y otro de proporciones cuadradas enfrente a la Biblioteca.

Ambos espacios se delimitan mediante un porche exento como continuación del previsto para el edificio residencial.

El tratamiento de la plaza se resolverá mediante elementos modulares de unos 5 m. x 5 m. que servirán de jardineras, banco e iluminación, proporcionando tratamiento verde y zonas de estancia agradable, sin dificultar las distintas circulaciones y recorridos; así mismo se tiene previsto la colocación de fuentes, elementos de referencia y zonas de juegos.

La asignación de usos pormenorizados clasificados según la Sección 2.^a del Capítulo 3 de las Normas del Plan General Vigente es:

- Uso vivienda, superficie: 15.946 m²
- Uso oficina, superficie: 3.542 m²
- Uso comercial, superficie: 2.321 m²
- Uso equipamiento, superficie: 1.200 m²
- Superficie total: 23.009 m²



Centro Comercial Augusta

AUTORES: José María Gasca Ariza
Fernando Ruiz de Azúa y Antón
IDOM

PROMOTOR: SICIONE, S. A.

SUPERFICIE DE LA ACTUACION: 111.000 m²

PRESUPUESTO: 20.000 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 24 meses

Zaragoza es una ciudad de gran tradición en la comunicación e intercambio peninsular con funciones comerciales muy relevantes.

La antigua "Caesaraugusta" de los romanos, se distingue hoy por su progreso económico, evidenciado en una tasa de crecimiento del Producto Interior Bruto muy superior a la media nacional en los últimos años, unido a una población dinámica y con una estimable capacidad adquisitiva, hacen de esta ciudad un enclave fundamental para el establecimiento de un gran Centro Comercial equiparable a los existentes en todas las principales ciudades del mundo occidental, que cubra los déficits comerciales actuales, y satisfaga las necesidades de los consumidores proporcionando variedad de comercio, ocio y servicio en un marco adecuado. Por ello se proyectó el Centro Comercial AUGUSTA.

El Centro Comercial AUGUSTA, está construyéndose en un solar de 111.000 m², situado al oeste del casco urbano de Zaragoza, en la confluencia de tres importantes arterias: la avenida de Navarra, la avenida de la Hispanidad y la autovía de Logroño.

Sicione, S. A., promotora del Centro, ha proyectado la realización de un gran nudo de comunicaciones para resolver todos los movimientos de entrada y salida del Centro Comercial, que permitirá ordenar el tráfico proveniente de las tres grandes arterias.

La tipología de la edificación

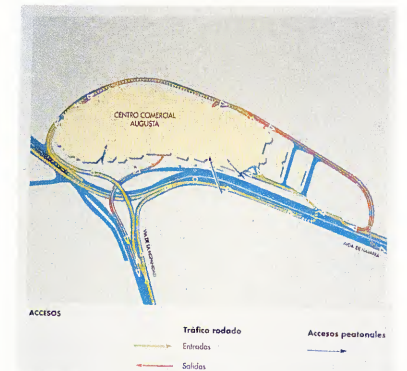
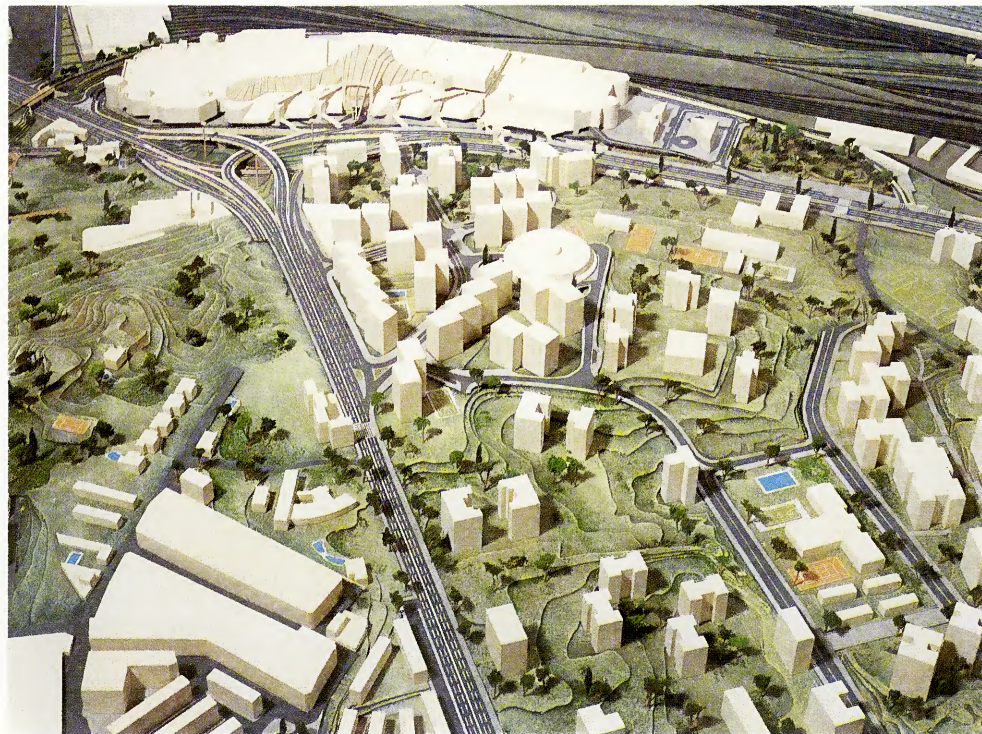
El Centro Comercial con galería cubierta que se proyecta responde a la tipología de construcciones que se conciben como un solo edificio, compuesto por una serie de superficies comerciales de gran y mediano tamaño, con la adición de un conjunto de tiendas especializadas, más pequeñas, todas ellas intercomunicadas por medio de una vía peatonal pública, cubierta y climatizada. El complejo incluye otros locales, de distinto uso, dedicados al ocio, oficinas, y otros servicios al cliente, a los que se accede también a través de la galería cubierta.

En el caso que nos ocupa, la galería cubierta se proyecta en dos niveles principales intercomunicados, y con vistas a que cumpla los requisitos de desplazamiento interior de los ocupantes, y que potencie las ventas de las firmas comerciales en él establecidas. Los frentes de las tiendas a esta galería deben promover la entrada de visitantes desde esta vía peatonal a las superficies de venta, siendo este sistema de movimiento peatonal la esencia del concepto mercantil que se aplica en los centros comerciales de galería cubierta y, por lo tanto, al que debe responder el edificio.

Las áreas del edificio

Según los usos, distinguiremos tres tipos de áreas en el edificio:

- Áreas de aparcamiento de vehículos.
- Áreas comerciales.
- Áreas de oficinas.



Dentro de las áreas comerciales distinguiremos a su vez, otra clasificación atendiendo a usos pormenorizados:

- Locales comerciales.
- Galería peatonal cubierta.
- Zonas de servicio.
- Areas de carga y descarga.
- Locales técnicos.

El edificio constará de cuatro plantas alzadas, desarrolladas a lo largo de un eje paralelo a la avenida de Navarra.

En esquema, se compone de un núcleo central alargado de uso comercial con dos silos de estacionamientos en altura, dispuestos en ambos extremos de este núcleo.

La planta baja, rodeada por un vial perimetral, se dedicará casi en su totalidad a estacionamiento, existiendo solamente una pequeña área comercial, ubicada en su zona central, y con aproximadamente 8.000 m² de Superficie Bruta Alquilable (S.B.A.).

La planta primera, con una Superficie Bruta Alquilable de unos 28.000 m², estará recorrida por una galería peatonal longitudinal, que dará acceso en sus extremos a las plantas correspondientes de los silos de estacionamiento. Toda la fachada norte de la superficie comercial recaerá a la plataforma de acceso de camiones y áreas de carga y descarga.

La segunda planta, de estructura y disposición similar a la primera, constará de 27.000 m², de S.B.A. con dos áreas de estacionamiento. Como característica especial de esta planta, tan sólo citaremos que la galería peatonal estará comunicada con la de la planta inferior por medio de huecos y núcleos de escaleras y rampas mecánicas.

Sobre la planta comercial de la zona este se situará un edificio destinado a oficinas, de unos 3.000 m² con accesos totalmente independientes desde la plataforma general de acceso al complejo y distribuido en tres plantas alzadas.

Sus grandes datos

Solar:

Superficie total del solar	111.000 m ²
Parcela Centro Comercial	90.000 m ²
Parcela Zona Verde	11.000 m ²
Parcela Hotel y Oficinas	10.000 m ²

Centro Comercial:

Superficie Comercial G. L. A.	70.200 m ²
Áreas peatonales	15.000 m ²
Aparcamiento cubierto	4.750 plazas

Hotel y oficinas (2.^a fase)

Superficie Hotel	10.000 m ²
Superficie Oficinas	12.000 m ²

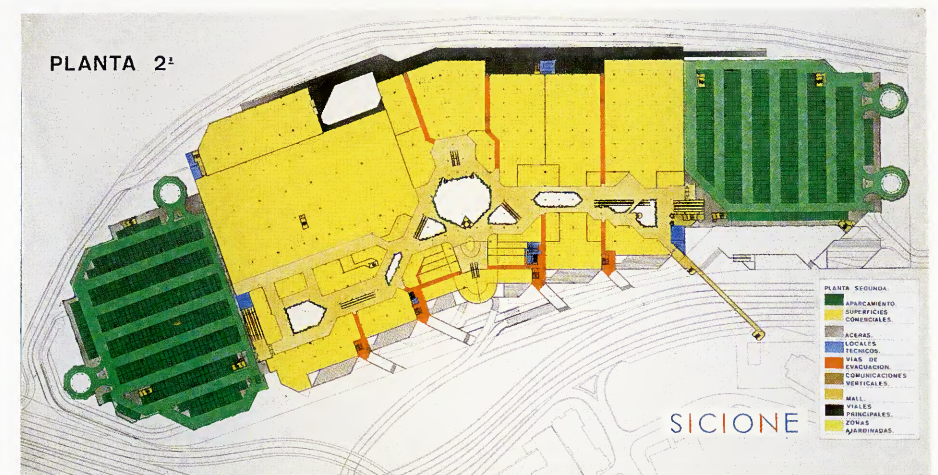
Mezcla comercial

Grandes Superficies:

Hipermercado CONTINENTE	
En dos niveles	20.600 m ²
Moda	
Hogar	
Ocio	
Restauración	33.800 m ²

Locales Comerciales:

200 unidades	15.800 m ²
Superficie total comercial	70.200 m ²



Centro Regional Comercial y de Servicios en Actur-Area 12

AUTORES: Arquitectura y Urbanismo, Aranz y Asociados, S. L.
Arquitectura y Urbanismo, Centelles y Asociados, S. L.

Con la colaboración de: Servicios de Ingeniería, S. A.

Técnicos participantes: José Antonio Aranz de Motta, Arquitecto Director y Coordinador del Proyecto. Agustín Centelles Clúa, Arquitecto Codirector

Con la colaboración de: José María Villar Sanpedro, Ing. de Caminos, C. y P.
Ramón Algora del Barrio, Ing. Téc. de Obras Públicas
Eduardo Martín Correas, Arquitecto
Pablo Pérez García, Arquitecto Técnico
Montserrat Agusi Ferre, Decoradora-Interiorista.

PROMOTORES: Grandes Areas Comerciales de Aragón, S. A. (GRANCASA)
Instituto del Suelo y la Vivienda de Aragón (I.S.V.A.)

SUPERFICIE ACTUACION:

Superficies del Area 12	72.765 m ²
Viales rodados	5.388 m ²
Viales peatonales, aceras y pasos públicos	15.848 m ²
Suelo edificable en altura	51.529 m ²

Superficies construibles sobre rasante:

Centro Comercial integrado	80.625 m ²
Oficinas y otros usos	37.442 m ²
Hotelero	3.000 m ²
Institucional	19.697 m ²
Residencial	33.571 m ²
Total construible sobre rasante	174.335 m ²

Superficies construibles bajo rasante:

Estacionamiento de uso público	78.000 m ²
Estacionamiento de uso privado	19.100 m ²
Otros usos	6.300 m ²
Total construible bajo rasante	103.400 m ²
Superficie total construible	277735 m ²

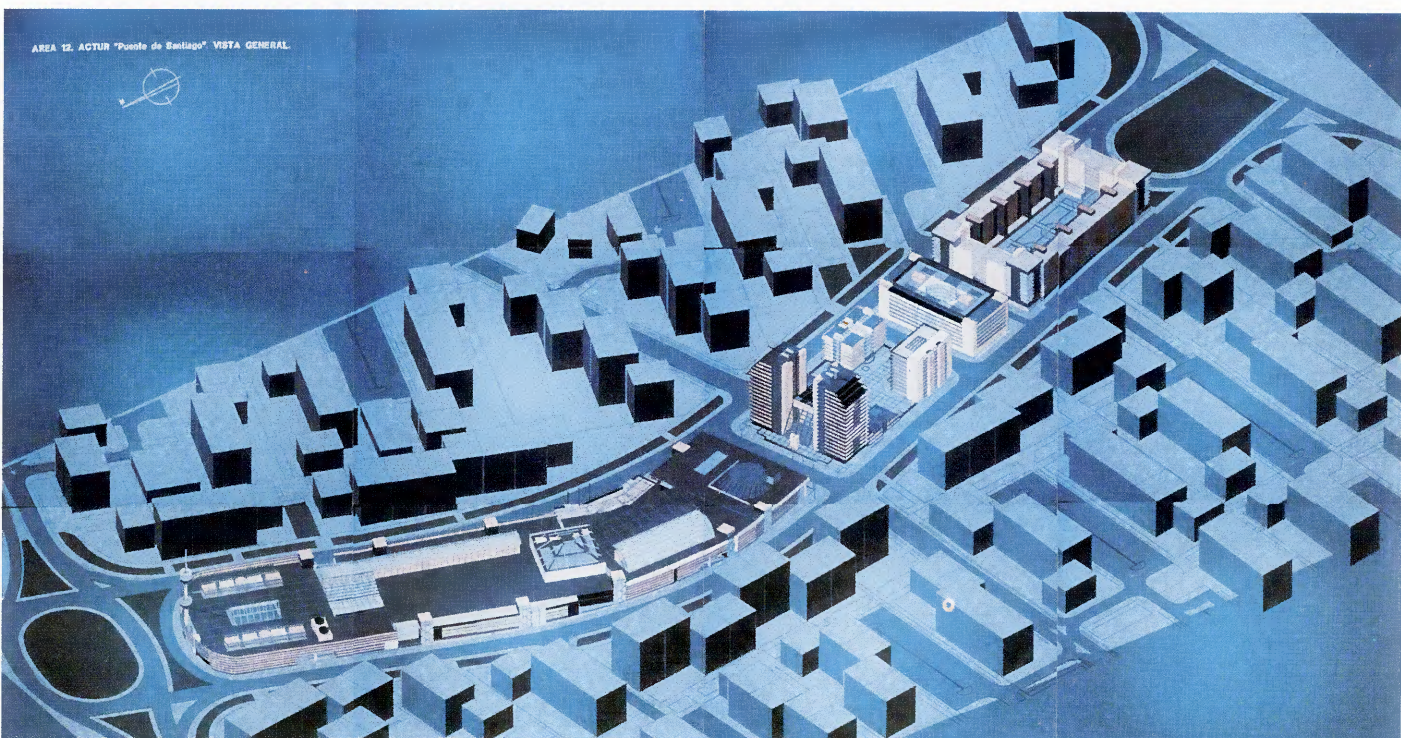
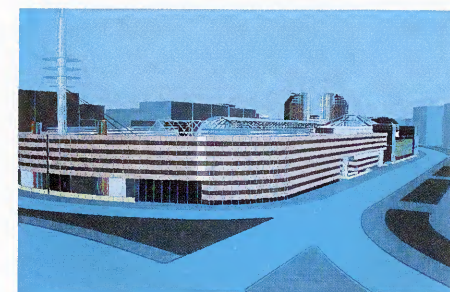
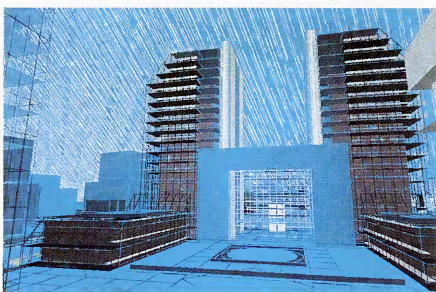
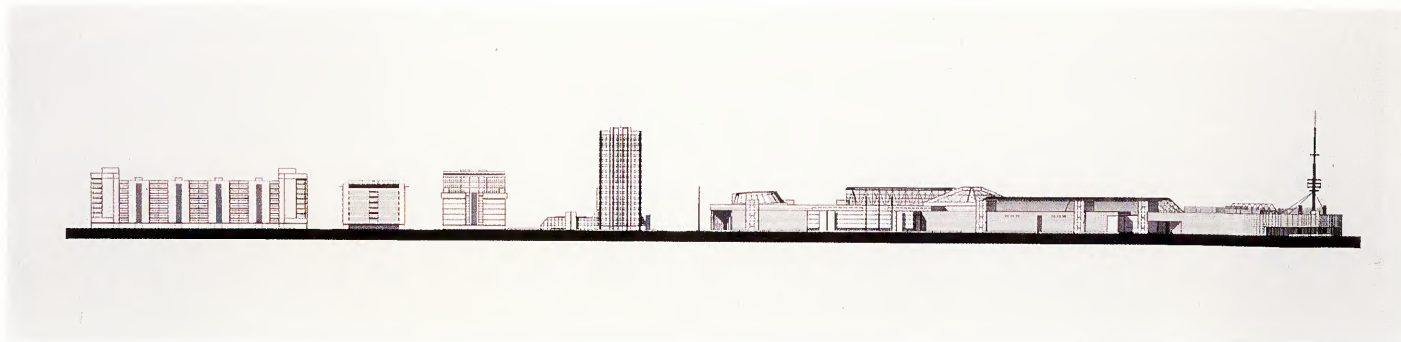
PRESUPUESTO: Primera etapa: 15.200 millones de pesetas
Segunda etapa: 3.900 millones de pesetas
Inversión directa estimada: 40.000 millones de pesetas
Inversión total estimada: 59.100 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: Primera etapa: 1993-1997
Segunda etapa: 1993-1999

I. Incidencia del Area 12 en la estructura urbana de la ciudad

El Area 12 se encuentra en un lugar estratégico dentro de la ciudad de Zaragoza. Situada en la margen izquierda del río Ebro, en la parte norte de la ciudad, fue prevista como el Gran Centro Cívico Comercial de un nuevo barrio surgido al amparo de una actuación pública del Instituto Nacional de Urbanización. El Area 12 es el Centro de esa nueva "ciudad" que es el Actur "Puente de Santiago". Hoy este barrio se encuentra ya con un número considerable de habitantes y en la actualidad se trata de una de las zonas con mayor intensidad de construcción residencial de toda la ciudad.

Dentro de la estructura de la ciudad, el Area 12 se encuentra perfectamente comunicada por medio de la infraestructura viaria de la misma: posee un



doble acceso desde la Autopista-Ronda Norte y es accesible desde el Segundo Cinturón Arterial de la ciudad (Puente de las Fuentes -Puente de la Almozara), desde la Autovía de los Pirineos y desde la Vía de Ribera Norte del río Ebro; lo poseerá además a través del futuro vial, aguas más arriba del Ebro y ya proyectado, que unirá la calle Rioja con la orilla norte, pasando por el extremo del Barrio de la Almozara (la denominada Ronda del Rabal).

II. Propuesta del proyecto

Como solución para el diseño urbano del Area 12 se ha pensado en la creación de un gran eje peatonal que, coincidiendo con el mismo eje geométrico del Area, vaya articulando los distintos usos, de tal forma que los edificios vayan conformando los distintos espacios de uso público: el boulevard, la plaza, la calle de tiendas (Galería Comercial), con la intención de recuperación en esta zona de la ciudad de los espacios clásicos de nuestras ciudades tradicionales; así se conseguirá una serie de ámbitos más agradables para la estancia y el encuentro, para el paseo y el ocio de los habitantes.

Atendiendo a criterios de gestión autónoma de cada uso, de autosuficiencia en cuanto a demanda de estacionamientos y a cuestiones relativas a la configuración del terreno del Area 12, se emplaza el Centro Comercial Integrado en la manzana de mayores dimensiones, la Manzana Norte ampliándola en longitud aún más, de tal forma que la calle existente se desplaza hacia el sur, enfrentándola con la que sirve de eje al Area 11 contigua; de este modo se consigue, además, simplificar los movimientos de vehículos entre un lado y otro del Actur (Areas 11 y 13), consiguiendo a su vez situar la demanda de estacionamientos de este Centro en el subsuelo; además, y dadas las condiciones establecidas de prever un número de plantas no superior al de tres, se consigue ganar espacios "de aproximación" al Centro, con aceras amplias y un mayor espacio en el acceso peatonal principal, situado en el eje del Area 12, en la parte más al sur de esta Manzana Norte.

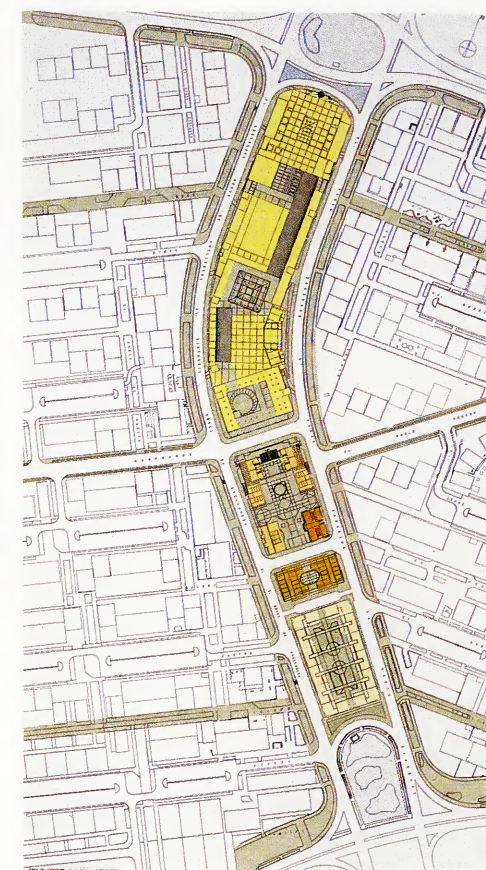
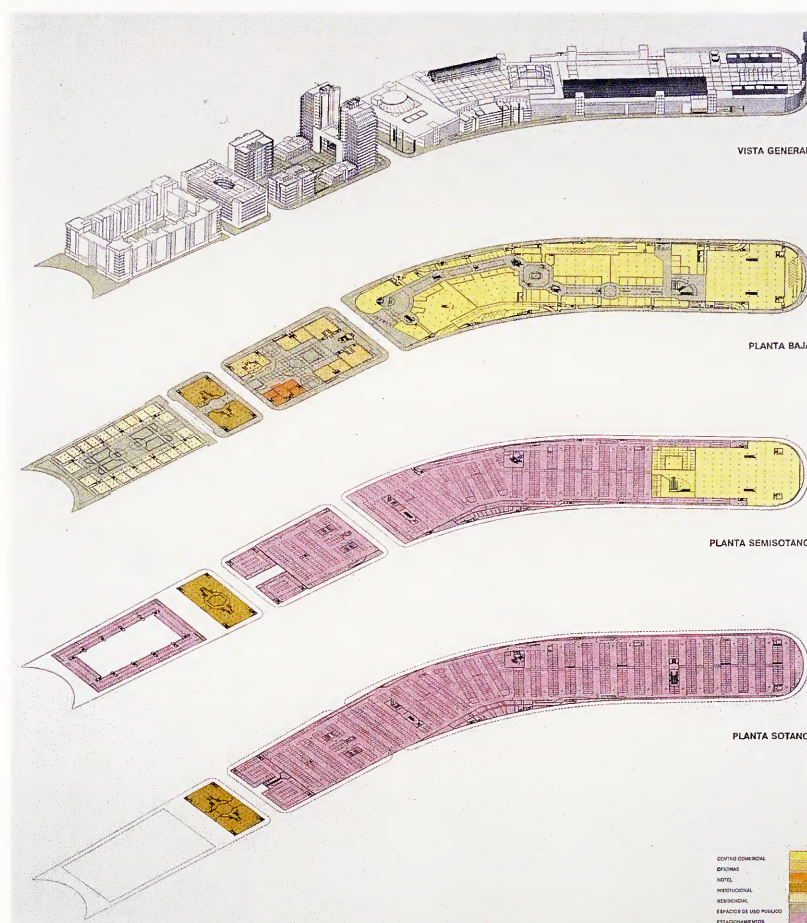
Las Oficinas se prevén como un gran edificio con una base única, perforada por el centro de tal forma que permita el paso del eje peatonal, que en plantas elevadas se diversifica en dos torres de hasta diecisiete plantas. Estas se emplazan en la parte norte de la Manzana Central, es decir, en la parte contigua al Centro Comercial.

El uso Hotelero se emplaza en la parte más al sureste de esta Manzana Central, dado que es el que puede tener mayores conexiones con las anteriores. Se prevé también que se permita el paso peatonal, con idéntica finalidad a la del gran edificio de Oficinas: encauzar el gran eje peatonal.

Se diseña otro edificio de Oficinas, más reducido que el anterior, que sirve de apoyo al cierre de la plaza de esta Manzana Central con las mismas condiciones para el paso público que el edificio de uso Hotelero que ya se ha comentado.

En cuanto al uso Institucional, entendiendo como tal la unión de los distintos usos públicos, se prevé su emplazamiento en el extremo más al norte de la Manzana Sur; se le asigna una parcela única, capaz de contener toda la volumetría, con la intención de que la Diputación General de Aragón pueda promover los usos públicos que sean precisos. Esta construcción también poseerá, al igual que el gran edificio de Ofinas de la Manzana Central, un paso a nivel de planta baja que permita la continuidad del gran eje peatonal.

El uso de Vivienda se plantea en la parte más al sur de esta Manzana Sur, previendo una construcción que oriente la mayor parte de las Viviendas en sentido este-oeste y conformando con la edificación un espacio de paseo o "boulevard", de uso público, al objeto de hacer más agradable su entorno.



Centro del Taxi. Cooperativa Auto-Taxi

AUTORES:

Arquitecto: Daniel Olano

Colaboradores: Guillermo Chóliz, Dr. Ingeniero

Lázaro Lahera, Estudiante P.F.C. Arquitectura

SUPERFICIE ACTUACION: 18.000 m²

PRESUPUESTO: 150 millones de pesetas

PLAZO EJECUCION: 9 meses

SUPERFICIE CONSTRUIDA:

Naves: 3.280 m²

Edificio servicios: 1.396 m²

En terrenos adyacentes a la prolongación de la avenida Gómez Laguna se ubica este proyecto que se compone de dos edificaciones; el edificio de servicios que se desarrolla en altura y la nave de talleres como una construcción más horizontal. Las dos construcciones se unen mediante una tercera destinada a albergar servicios complementarios a ambas.

El edificio de servicios se genera como un cuerpo de revolución al que se le han colocado unas "tapas" y que tiene como remate final, y teórico eje de su generación, la antena de la emisora. Este edificio alberga los siguientes servicios:

Planta baja: Banco y tienda automóviles.

Planta primera: Bar y restaurante.

Planta segunda: Gerencia y dirección.

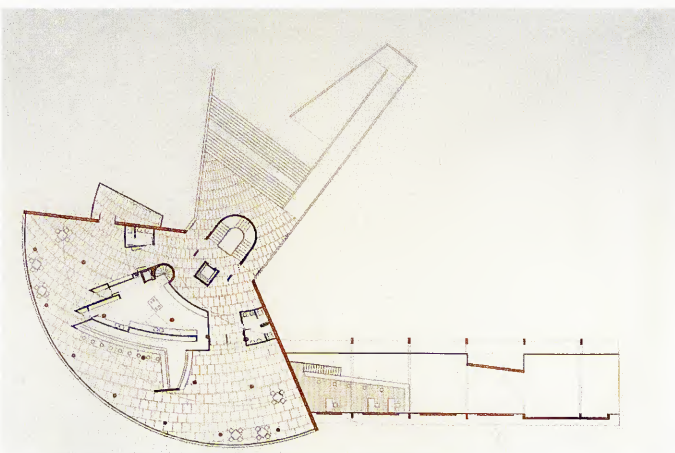
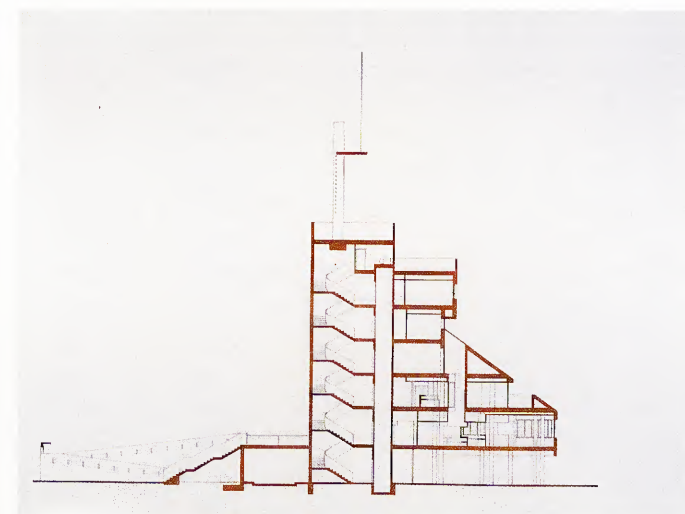
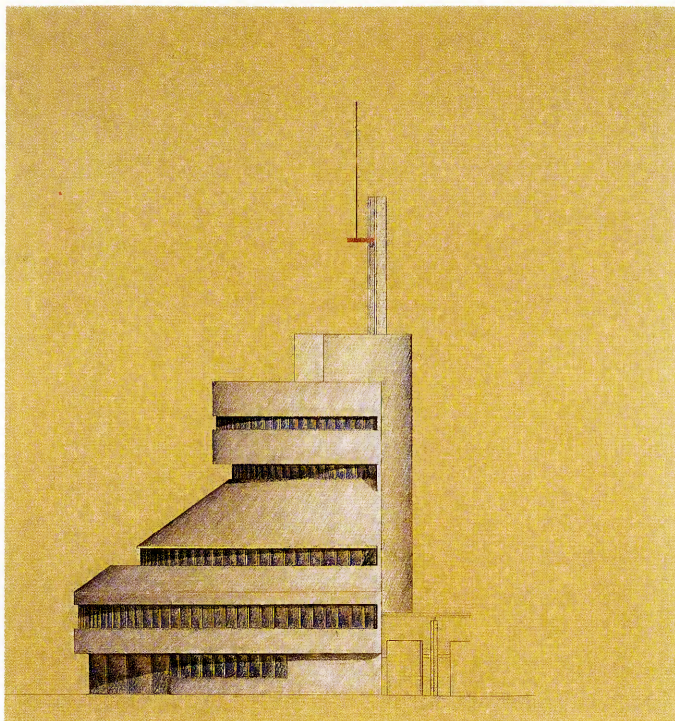
Planta tercera: Usos varios.

Planta cuarta: Emisora.

Planta quinta: Vivienda.

La nave se compone en realidad de otras cuatro, puesto que la luz va cambiando, pero de tal manera que uno de los laterales es común para todas, pues la sección que genera todo el edificio se compone de un arco de tres centros que va cambiando proporcionalmente a la luz. De esta forma no podemos hablar de cerramiento vertical y horizontal, sino de cerramiento global.

El cerramiento de la nave y del edificio es, pues, una superficie de revolución, y como tal su aspecto uniforme exterior se confía a un material metálico, mientras que los planos ("paredes") son de hormigón visto.



Red de Centros y Servicios de apoyo a personas con discapacidades físicas

AUTORES: Carlos M. Miret Bernal

PROMOTOR: Asociación de Disminuidos Físicos de Aragón

SUPERFICIE DE LA ACTUACION: Parcela 1.222 m²
Construida: 3.623,86 m²

PRESUPUESTO: 168.421.608 pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 18 meses

Introducción

Disminuidos Físicos de Aragón es una organización no gubernamental, sin ánimo de lucro, fundada en 1976.

Desde 1984, la organización se convirtió primordialmente en entidad prestadora de servicios. Hemos mediado en la contratación de 400 minusválidos, 2.500 usuarios de nuestros servicios, 200 alumnos/año, 90 empleados en plantilla, patrimonio aproximado a 100 millones de pesetas, estructura profesionalizada y viabilidad consistente en lo social y en lo económico.

El elevado número de usuarios (2.500) y de actividades que desarrolla la organización ha originado el grave problema de disponibilidad de instalaciones que con este proyecto pretendemos resolver.

La asociación cuenta con un solar de 1.200 m² y unos locales de 1.000 m² cedidos por el Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza, en la calle Pomarón. Este espacio permite la construcción de unas instalaciones que aglutinen, sin hacinamiento, toda la actividad de nuestra asociación, e incrementar su número a fin de cubrir las importantes carencias de este sector en Aragón.

Con este proyecto, no pretendemos únicamente construir un edificio o dotarnos de unas adecuadas instalaciones, pretendemos desarrollar y culminar un sistema de trabajo eficaz para conseguir la plena integración social de las personas con minusvalías.

Descripción del edificio

El **edificio** se compone de: Centro social en un edificio aislado, compuesto por dos sótanos, dos plantas y terraza en cubierta, donde se sitúan los usos más directamente conectados con el exterior.

La planta *sótano -2* se destina a garajes, siendo el sótano -1 para su distribución en aulas de taller.

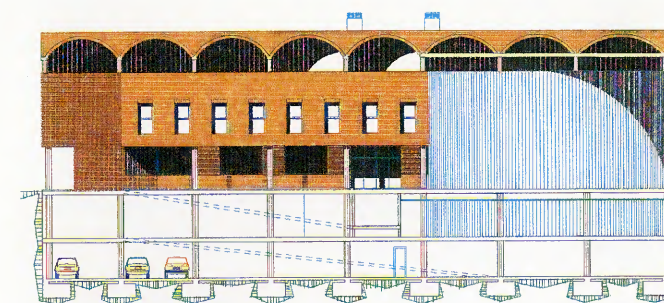
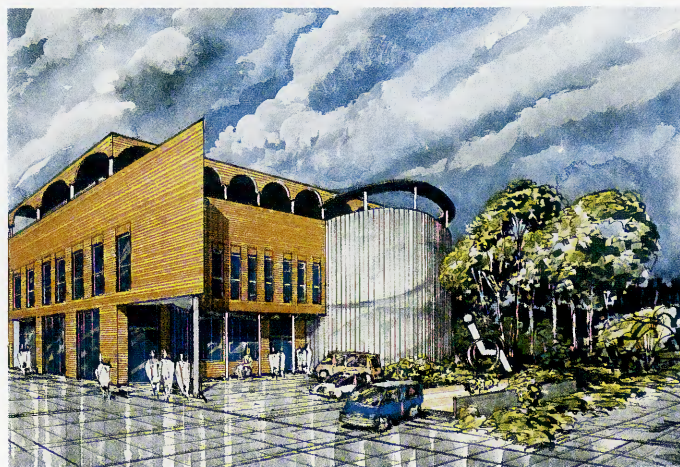
En planta *baja* se ubica el centro-club social con cafetería y comedor para uso propio y de la residencia contigua, con posibilidad de apertura al exterior.

En planta *primera* los distintos servicios asistenciales y organización y dirección se distribuyen mediante divisiones móviles posibilitando al igual que en planta sótano -1 una mayor flexibilidad en los usos y espacios necesarios objeto de transformación.

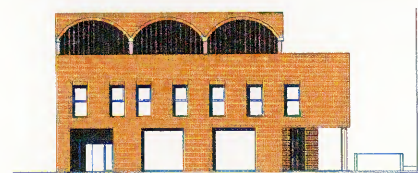
En *cubierta* una pérgola la protege parcialmente pudiendo destinarse a actividades de ejercicios y estancias adecuadas al aire libre.

El edificio responde a un tratamiento realista de la arquitectura sin barreras, dado que se proyecta no desde la normativa sino desde el uso propio de la organización, por ello los accesos verticales, ascensores y rampas de evacuación, así como anchos de puertas, espacios de aseos, anchos de pasillo, barandillas y pasamanos perimetrales en zonas de circulación, son previstas para su uso, con las características de texturas y situación adecuadas.

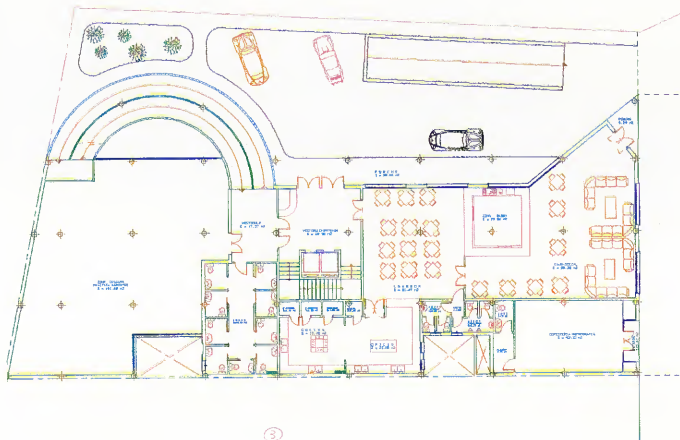
Al exterior el entorno y las ordenanzas limitan por un lado los materiales, ladrillo y piedra artificial, con una volumetría propia que le confiere identidad propia por un lado e integran la residencia realizada en bajos del edificio contiguo.



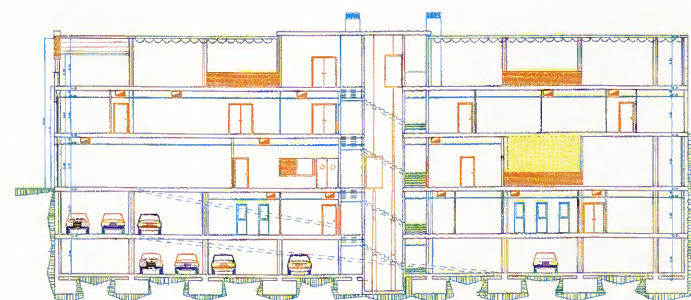
FACHADA A CALLE INTERIOR



FACHADA A CALLE POMARON



3



Proyecto de Servicios de Urbanización del Sector 89/1-2 "Urbanización Montecanal"

AUTORES: Ingeniería Paraíso, S. A.
A. Z. Ingeniería, S. A.
Estrategias de Ingeniería y Desarrollo, S. L.

PROMOTOR: Junta de Compensación del Sector 89
"Urbanización Montecanal"

SUPERFICIE DE LA ACTUACION: 2.054.702 m²

PRESUPUESTO: 5.000 millones de pesetas

PLAZO EJECUCION: 4 años

El ámbito de actuación de la Junta es la totalidad del Suelo Urbanizable Programado del Sector 89 del PGOU, extendiéndose también a los terrenos ajenos al Sector comprendidos en Sistemas Generales a compensar con cargo al exceso de aprovechamiento medio.

La superficie total de actuación es de 2.054.702 m². Estos suelos se localizan en la zona de expansión natural del Area Urbana de Zaragoza, es decir, en la zona sur, entre la autovía de Madrid y la carretera de Valencia, siendo colindante con el Canal Imperial de Aragón y el barrio de Casablanca.

Tanto por la superficie a la que afecta como por las características del mismo, el Sector 89 "Urbanización Montecanal" es una operación urbanística única, diferenciada y singular. La "Urbanización Montecanal" supone, fundamentalmente, un nuevo modelo de crecimiento urbano, un nuevo concepto de ciudad que, siguiendo un modelo residencial generalmente aceptado, está constituido por viviendas unifamiliares integradas plenamente en el tejido urbano.

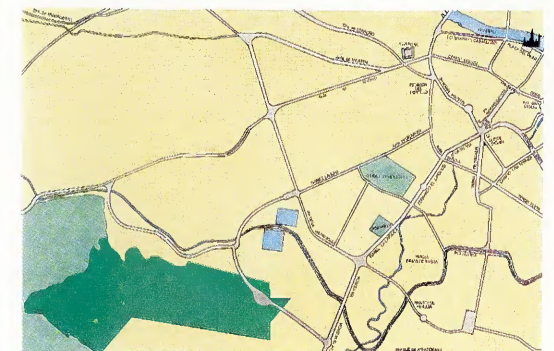
La "Urbanización Montecanal" está planificada como una unidad integrada eminentemente residencial. La ordenación del territorio se articula en torno a un eje central que concentra los equipamientos públicos y comerciales y que vertebrada linealmente, a modo de espina de pez, cada una de las veinte áreas residenciales en las que se subdivide la urbanización.

El Plan Parcial prevé la construcción de un máximo de 2.637 viviendas unifamiliares. Estas viviendas tendrán una altura máxima de 3 plantas y deberán respetar, al menos, el 50 por 100 de la parcela para jardines privados, potenciándose así la idea de Ciudad-Jardín. Cabe resaltar el hecho de que a pesar de la extensión de la urbanización y del número de viviendas previstas, se ha logrado evitar la incómoda existencia de tendidos aéreos. La superficie destinada a equipamientos residenciales es de 858.023 m², el 65,06 por 100 de la superficie del sector.

Asimismo el Plan Parcial define unos equipamientos y servicios de uso privado que se concretan en un Equipamiento Deportivo (45.980 m²), tres equipamientos comerciales (10.550 m²), un equipamiento religioso (4.600 m²) y un equipamiento recreativo (3.500 m²).

Junto a estos equipamientos de carácter privado y como complemento a los mismos existen las reservas que establece la Ley del Suelo y que son necesarias en todo Plan Parcial, es decir: las docentes, asistenciales, administrativas, sanitarias, etcétera.

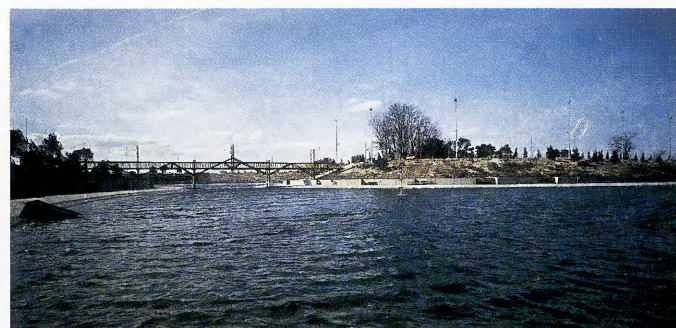
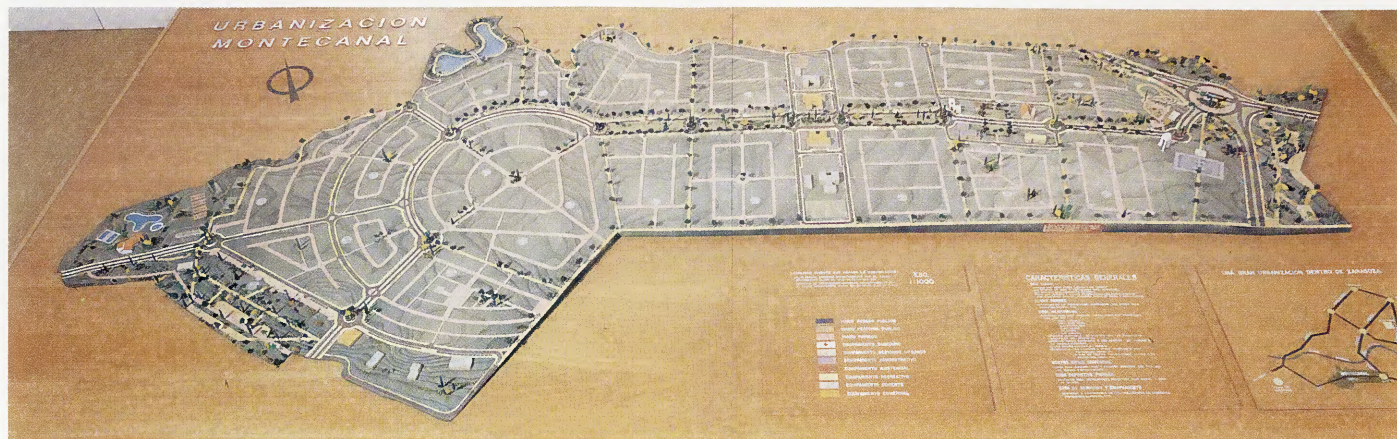
Tanto en la fase de planeamiento como en la de ejecución se ha puesto un especial énfasis en el tratamiento de las zonas verdes y de los parques y jar-



dines, ya que éstos suponen un elemento definidor de la estética global del Sector. La "Urbanización Montecanal" está vertebrada por seis Zonas Verdes Públicas que ocupan una extensión global de 153.030 m², en los cuales han sido plantadas unas 10.000 unidades de árboles de medio y gran porte, 8.000 arbustos y se ha sembrado céped en más de 100.000 m². Al objeto de garantizar el arraigo y desarrollo de estas plantaciones se ha instalado un completo sistema de riego en el que se han empleado más de 40.000 metros lineales de tuberías, 7.600 goteros y unas 2.800 bocas de riego. Asimismo se ha asegurado el suministro de agua de riego con la construcción del lago regulador de aguas pluviales, que con una capacidad de 34.637 m³ podría suplir en años de sequía el abastecimiento que de forma directa se efectúa desde el Canal Imperial de Aragón. Además y como elemento articulador de estas Zonas Verdes ha sido ejecutada una red de viales peatonales, de una longitud aproximada de 9 kilómetros, que facilita la posibilidad de realizar actividades que cada días son de mayor arraigo popular (cicloturismo, footing, largos paseos, etc.) sin el inconveniente de tener que utilizar vías destinadas al tráfico rodado.

El mobiliario urbano que se ha instalado ha sido seleccionado con rigurosos criterios de calidad y diseño, de forma tal que la estética y la funcionalidad armonicen en aras de un mejor servicio al ciudadano. Dentro de este capítulo destacar que ya han sido instaladas las primeras quince paradas de autobús urbano que serán utilizadas por el transporte público de Zaragoza en las prolongaciones de líneas que se van a establecer para dar servicio a la "Urbanización Montecanal" a través de la Avda. de Gómez Laguna.

La "Urbanización Montecanal" ha sido, desde sus inicios en 1974 un reto, una gran empresa con no pocas dificultades de superar. La ilusión y el empuje de todas aquellas personas que han creído en este innovador proyecto han llevado adelante esta gran urbanización de la que Zaragoza puede sentirse orgullosa. Se puede afirmar, sin duda, que la "Urbanización Montecanal" se ha convertido en modelo y referencia o obligada para todas aquellas ciudades que en este momento están desarrollando proyectos urbanísticos residenciales similares.



PROYECTOS QUE AFECTAN A LA CIUDAD EN RELACION CON EL TERRITORIO

Ronda Urbana del Rabal entre Pablo Picasso y avenida Navarra

AUTOR: Apia XXI, S. A. (Juan José Arenas y Marcos Jesús Pantaleón)

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

SUPERFICIE ACTUACION: 112.000 m²

PRESUPUESTO: 6.400 millones de pesetas

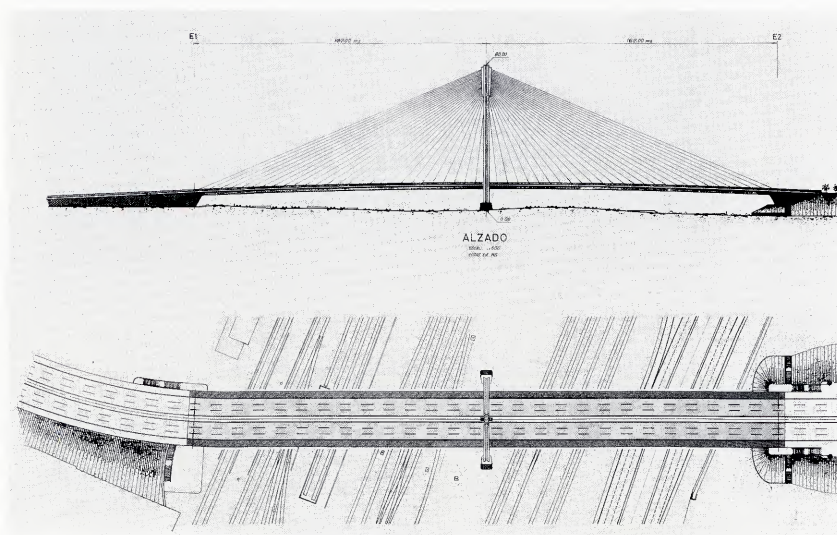
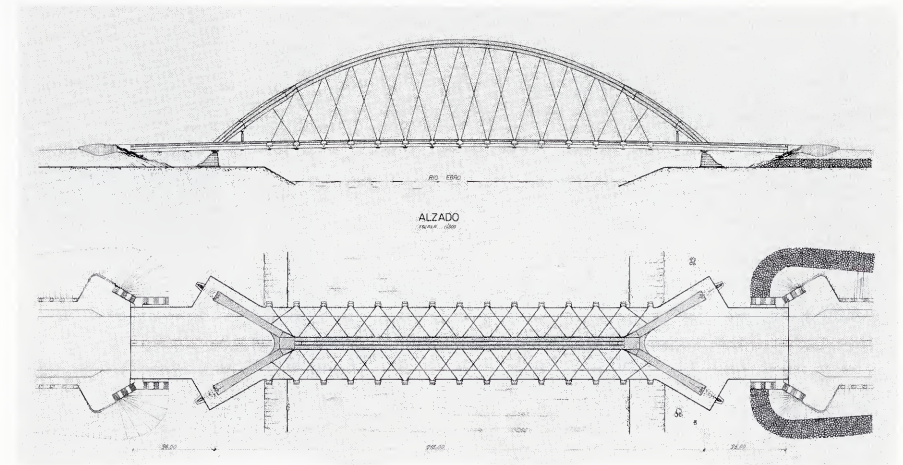
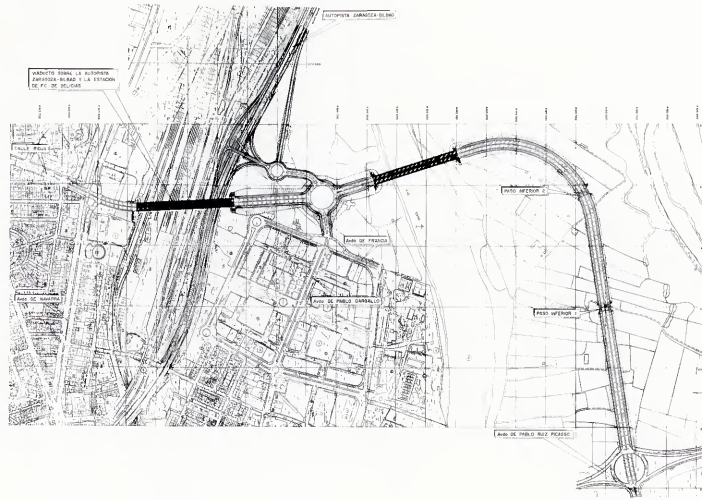
PLAZO DE EJECUCION: 30 meses

Obra incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Enlaza el barrio de las Delicias con Puerta Sancho y el Actur, mediante dos singulares puentes que cruzan el parque de vías del FF.CC. junto con la autopista y el río Ebro.

Con objeto de completar la red viaria de la ciudad por el oeste de la misma, se redactó el proyecto de una ronda urbana que comunicará el polígono Actur –Puente de Santiago, siguiendo en la margen norte del Ebro, con la avenida de Navarra, ya en pleno casco urbano y en la margen Sur del mismo. Tal avenida, que se ve obligada a salvar dos barreras tan importantes como el río Ebro y las calzadas de la autopista Bilbao-Zaragoza, unidas a la playa de vías de FF.CC. de la Estación de Delicias, va a permitir completar una semicircunvalación interna por el oeste de la ciudad.

Tenemos, por tanto, completado un semicírculo que enlaza las alineaciones norte-sur. Los objetivos que se pretenden alcanzar con esta importante obra son de varios órdenes:



Objetivos funcionales:

La función de esta ronda, es obviamente, mejorar el tráfico interno del Oeste de la ciudad, estableciendo nuevos recorridos entre zonas hasta ahora mal comunicadas, que sean alternativa preferente a algunos actuales que padecen una considerable sobrecarga.

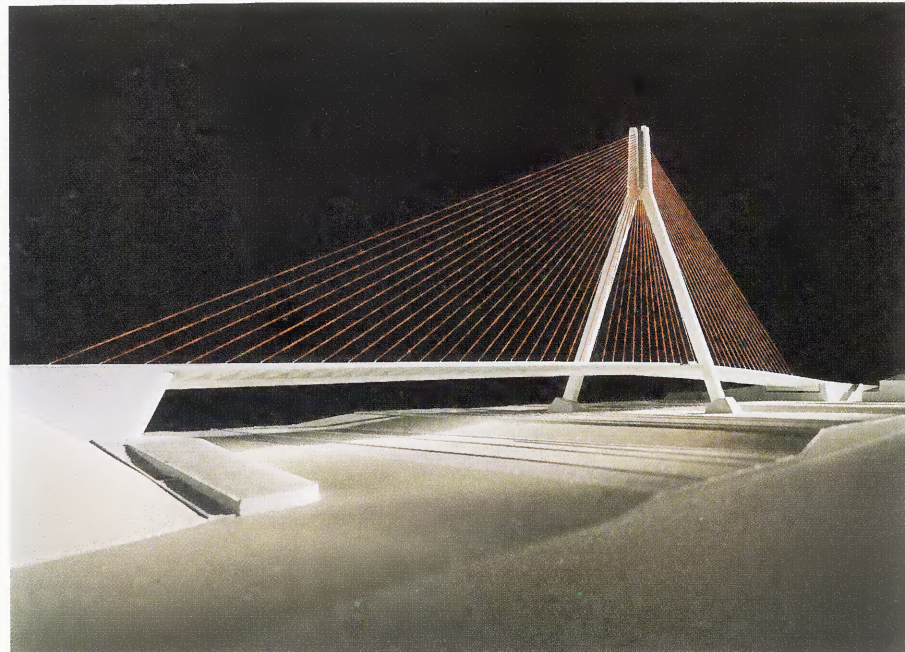
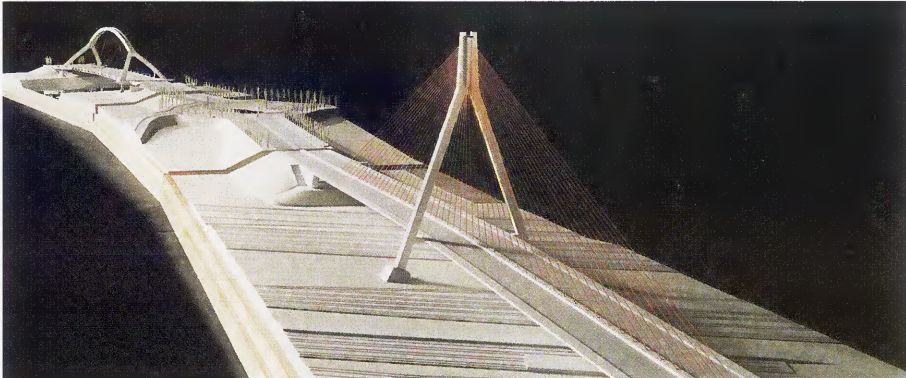
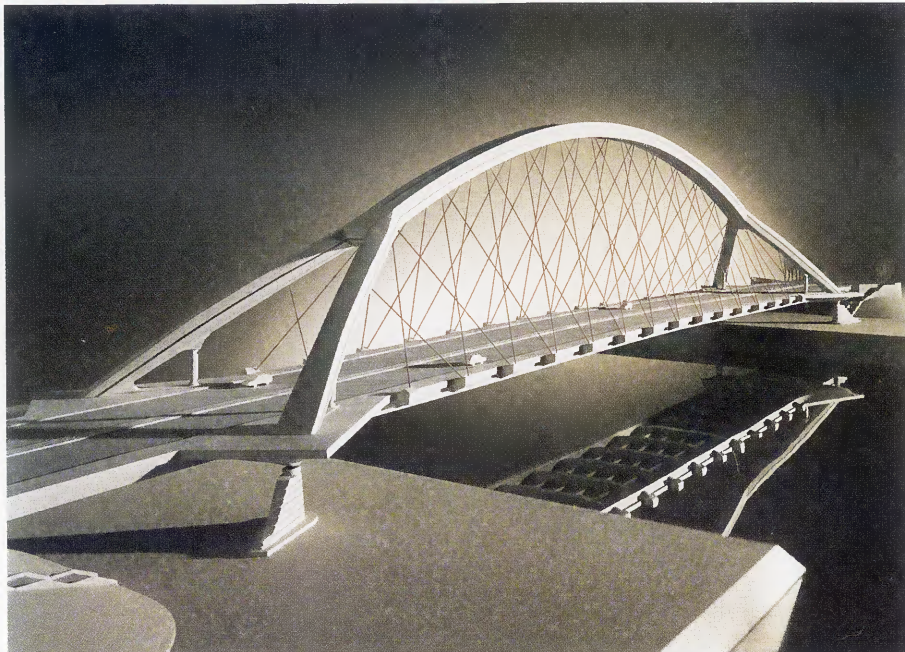
Se consigue así una descarga del tráfico del puente de Santiago y del de la Almozara, dotando al polígono residencial Puerta de Sancho de un cinturón de circunvalación.

Calidad urbanística:

En el plano más sutil de la calidad urbanística, el proyecto comporta una clara idea de que los dos grandes puentes que se incluyan, tengan la máxima significación de obras representativas, que enriquezcan y dignifiquen su paisaje urbano al tiempo que acaben actuando como construcciones simbólicas e identificadoras de la ciudad que las ha levantado. Algo que, evidentemente, supera con mucho un planteamiento puramente funcional para entrar de lleno en el campo del patrimonio cultural y de la propia cultura arquitectónica.

La sección transversal de la calzada típica (fuera de los puentes) posee un ancho total de 39,50 m. distribuidos del siguiente modo:

- Mediana central 2,50 m.
- 2 calzadas de tres carriles 21,00 m.
- 2 bandas adoquinadas de separación 6,00 m.
- 2 aceras pavimentadas 7,00 m.
- 2 bandas externas arboladas 3,00 m.



Tercer Cinturón de circunvalación. (Prolongación de la Vía Hispanidad)

AUTOR: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

PROMOTOR: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

SUPERFICIE ACTUACION: 350.000 m²

PRESUPUESTO: 5.500 millones de pesetas (estimado)

PLAZO DE EJECUCION: 30 meses

Ronda urbana incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

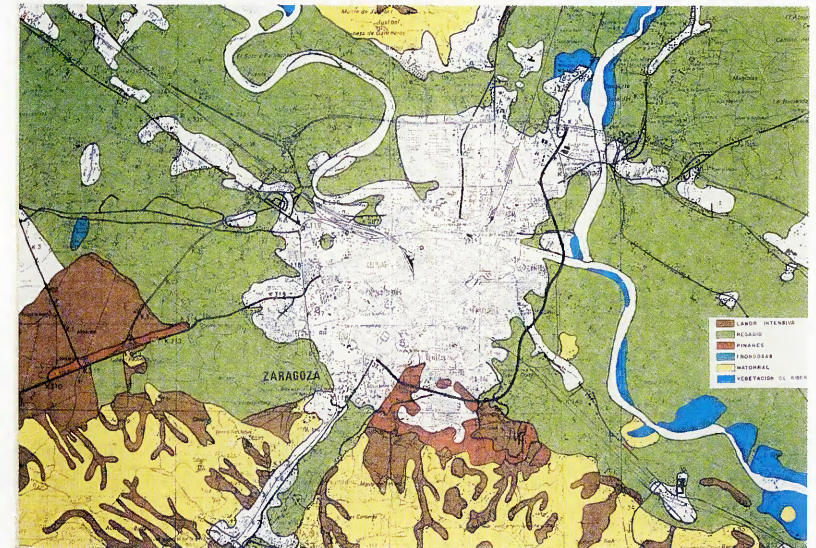
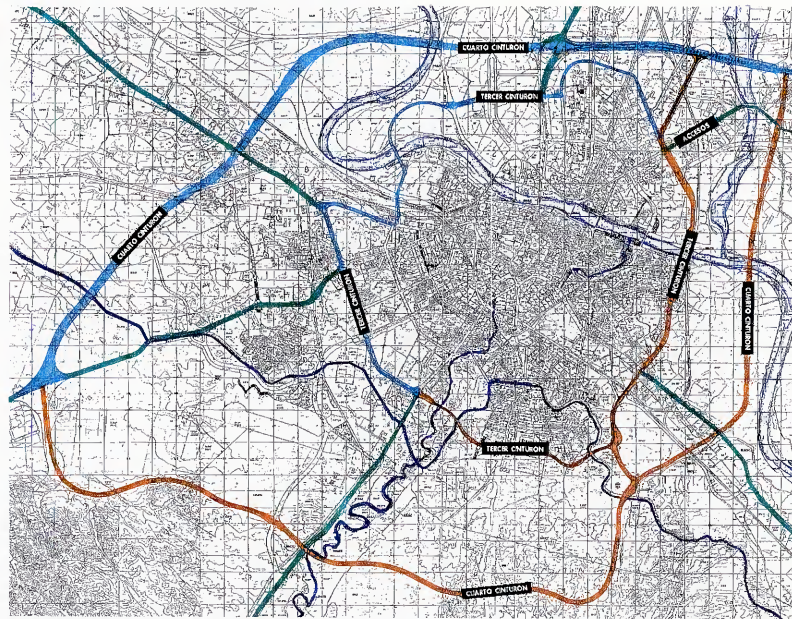
Enlazará Isabel la Católica con avenida de Cataluña y Ronda Norte formando una circunvalación que posibilitará la fácil comunicación y transporte entre Romareda-Casablanca, Torrero, Miraflores, San José, Las Fuentes, La Jota, avenida Cataluña y Cogullada.

En los estudios previos redactados se ha proyectado una calle, vía urbana, con intersecciones semaforizadas, evitando así la circulación rápida, con amplias aceras, arbolado y alumbrado público, con todo el tratamiento de mobiliario urbano propio de un espacio integrado en la ciudad.

Entre los efectos a destacar de la construcción de esta avenida, cabe señalar el que se espera que reduzca en un 15 por 100 el tráfico interior de la ciudad. Facilitará la comunicación disminuyendo los tiempos de recorrido en gran número de itinerarios urbanos. Posibilitará la instalación de nuevas líneas de transporte público que no pasen obligatoriamente por la plaza de España.

La construcción de esta calle podrá servir para recuperar el paseo del Canal y convertirlo en un paseo peatonal o de tráfico restringido, transfiriendo así el paso de los vehículos que en la actualidad ocupen dicho paseo a la Ronda de la Hispanidad.

Se trata de una de las obras de infraestructura más importantes para el desarrollo y vertebración de Zaragoza en su zona oriental, al permitir una importante comunicación perimetral entre los distintos barrios y zonas industriales de la ciudad. El Ayuntamiento ha elaborado un riguroso Estudio de Impacto Ambiental, para minimizar en todo lo posible la incidencia de esta obra en los Pinares de Venecia, a los que afecta en una pequeña zona, y que ha sido incorporado por el MOPT a los estudios previos a la redacción del proyecto definitivo.



VEGETACION

	LABOR INTENSIVA
	REGADIO
	PINARES
	FRONDOSAS
	MATORRAL
	VEGETACION DE RIBERA

Cuarto Cinturón de circunvalación

AUTOR: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

PROMOTOR: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

SUPERFICIE ACTUACION: 1.000.000 de m²

PRESUPUESTO: 12.000 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 30 meses

Obra incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Completa el Cinturón de circunvalación de Zaragoza con las características de autopista, conectando las carreteras de Madrid, Valencia, Castellón y Barcelona, para absorber el tráfico pesado y el de largo recorrido, evitando su paso por la ciudad.

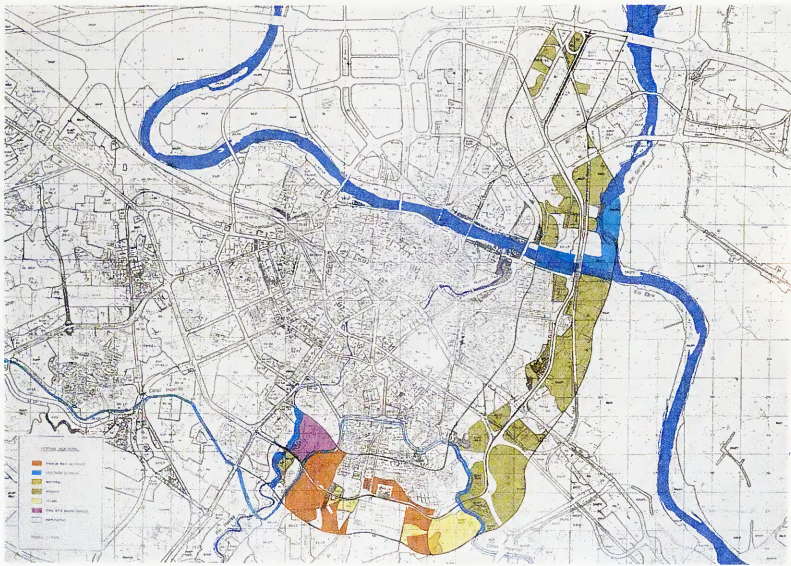
Es el verdadero cinturón de circunvalación rápida de la ciudad de Zaragoza. Actualmente ya está en funcionamiento la parte del Cuarto Cinturón que enlaza cuatro de las seis vías de acceso-salida de que dispone la ciudad (Barcelona, Huesca, Logroño y Madrid), estando pendiente de conectar Madrid con Valencia, Castellón y Barcelona. Estas últimas conexiones son las que se incluyen en el proyecto pendiente de redactar.

Para dar continuidad al eje Norte-Sur constituido por la autovía Somport-Sagunto, es precisa la creación de una nueva penetración Norte, ya que la actual rompe dicha continuidad al exigir el uso de un tramo de la Ronda Norte. Además, la presión que existe en las proximidades de Zaragoza hace difícil mantener en la actual penetración características estrictas de autovía.

Actualmente se están preparando los estudios previos a la redacción del proyecto.

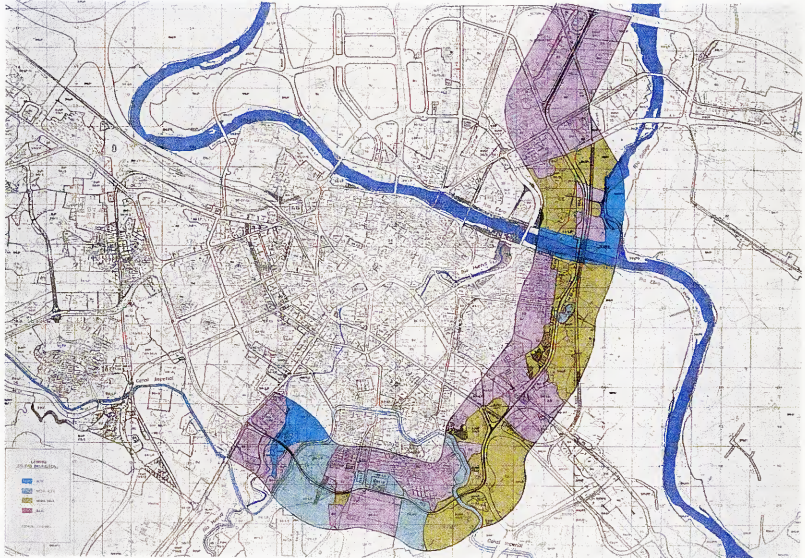
La sección inicialmente prevista estará constituida por:

- Una mediana de amplia separación de direcciones.
- Tres carriles de circulación en cada dirección.
- Arcenes tanto interiores como exterior en cada dirección.
- Vallado lateral que impida el acceso a peatones y animales.



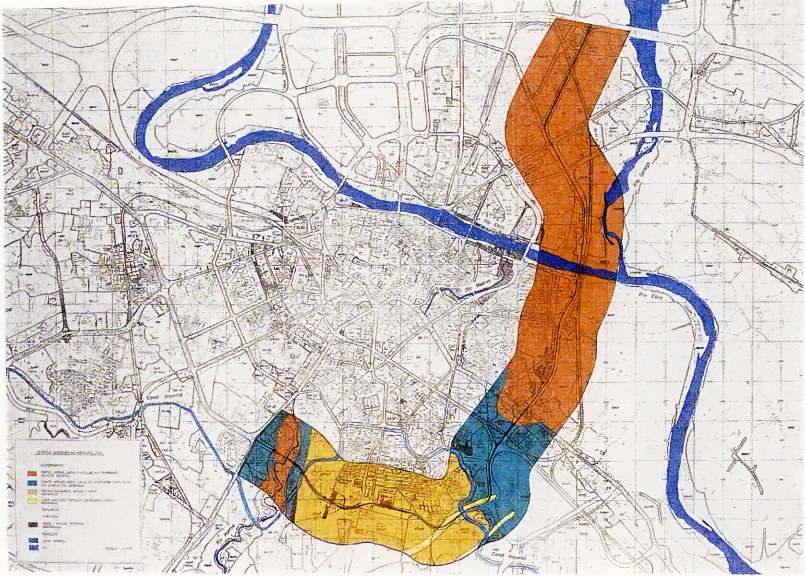
VEGETACION

- PINAR DE PINUS HALEPENSIS
- VEGETACION DE HIBERA
- MATORRAL
- REGADIOS
- SECANO
- ZONA VERDE URBANA (PARQUE)
- IMPRODUCTIVO



CALIDAD PAISAJISTICA

- ALTA
- MEDIA ALTA
- MEDIA BAJA
- BAJA



UNIDADES DE HIDROGEOLOGIA

- CUATERNARIOS**
- CANTOS, ARENAS, LIMOS Y ARCILLAS. MUY PERMEABLE ACUIFERO REGIONAL.
- CANTOS, ARENAS, LIMOS Y ARCILLAS. (PRESENTAN GEMENTACION POR CARBONATOS). PERMEABLE
- BARRIDAS CALCAREAS, ARENAS Y LIMOS PERMEABLE
- LIMOS ARENOSOS Y ARCILLAS CON ALGUNOS CANTOS. PERMEABLE
- TERCIARIOS**
- MIOCENO**
- YESOS Y MARGAS YESIFERAS. IMPERMEABLE
- SIMBOLIOS**
- CANAL IMPERIAL
- RD

Adecuación de Vía de la Hispanidad entre la carretera de Logroño y la carretera de Valencia

AUTOR: Servicio de Ejecución de Planeamiento

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

SUPERFICIE ACTUACION: 182.792 m²

PRESUPUESTO: 2.357 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 20 meses

Obra incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Incluye la remodelación completa con ordenación de los servicios existentes, completando su implantación, de la actual Vía de la Hispanidad, formando parte del Tercer Cinturón de Zaragoza.

La Vía de la Hispanidad es un vial de titularidad del MOPT y que sirve de enlace entre la carretera de Logroño y la carretera de Valencia, no existiendo todavía otra vía alternativa, por lo que soporta un importante tráfico pesado y de largo recorrido.

En su origen fue un enlace de carreteras, pero con el crecimiento de Zaragoza ha quedado rodeado en gran parte por edificios, integrándose en el viario urbano, que con el desarrollo urbanístico se han ido creando calzadas de servicio y aceras pavimentadas, pero no en toda su longitud.

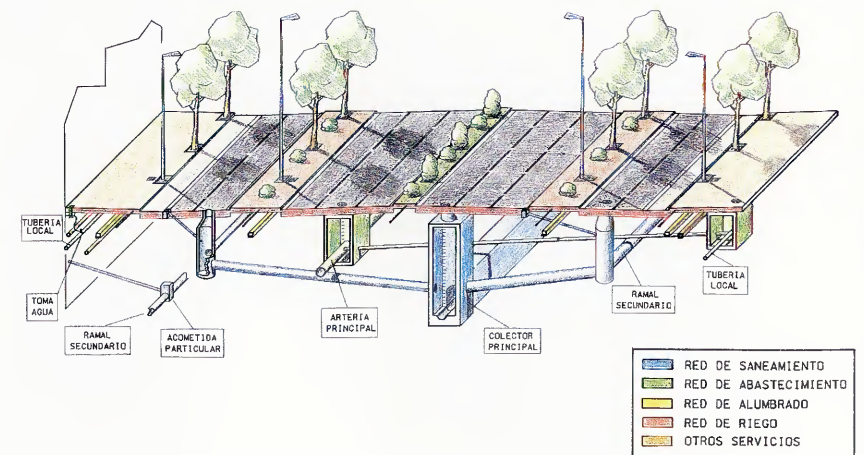
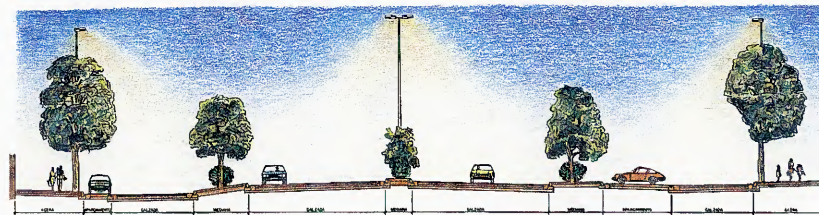
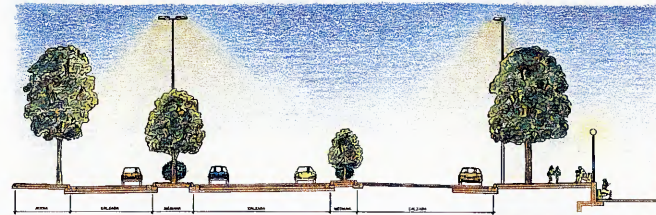
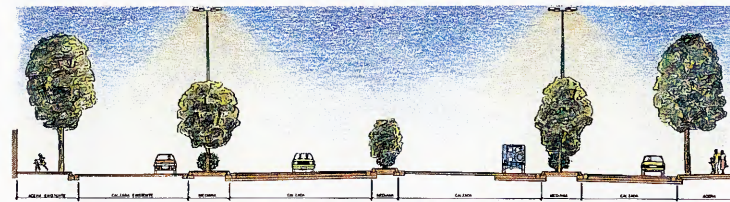
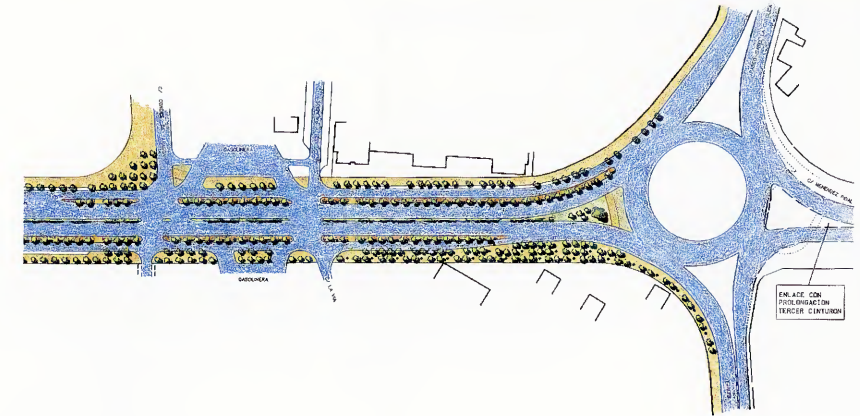
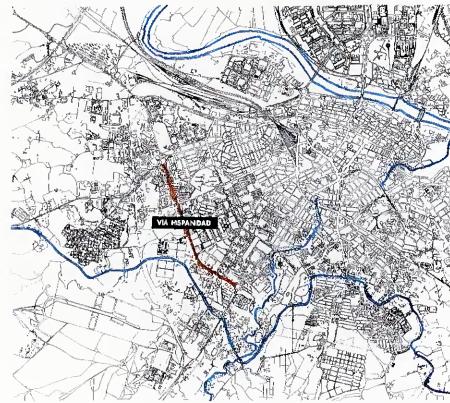
El proyecto de adecuación de Vía Hispanidad persigue realizar la completa urbanización del espacio total reservado en el Plan General de Ordenación para la Vía de la Hispanidad entre avenida de Navarra y Vía Ibérica. Asimismo, ordena los servicios de abastecimiento de agua y alcantarillado, creando unas infraestructuras que sirvan tanto a los edificios existentes como a las urbanizaciones que se desarrollarán en sus márgenes.

Entre los principales condicionantes tenidos en cuenta para la definición de la solución recogida en el proyecto se destacan:

- La Vía de la Hispanidad está integrada en un espacio urbano residencial.
- La Vía de la Hispanidad forma parte del Tercer Cinturón, que deberá permitir la comunicación y el transporte entre distintos sectores de la ciudad.
- El tráfico pesado y de largo recorrido en un próximo futuro no deberá circular por la Vía de la Hispanidad, ya que el Cuarto Cinturón servirá de vía rápida y de enlace entre la carretera de Logroño y la carretera de Valencia, absorbiendo así parte del tráfico que ahora soporta dicha vía.

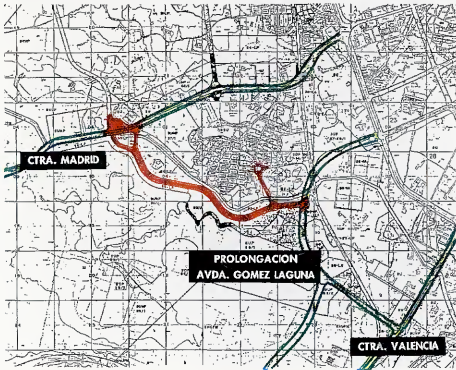
La sección transversal de la calzada se distribuye del siguiente modo:

- Amplias aceras de 6 m. de anchura con alcorques en los que se plantarán árboles de hoja caduca que ofrezcan sombra al peatón en el caluroso verano zaragozano y deje pasar el sol en el invierno.
- Calzadas de servicio para el acceso a edificios y donde se ordene la carga y descarga, aparcamiento y paradas de autobuses.
- Calzadas centrales de tres carriles de circulación en cada sentido que permita un tráfico fluido.
- Como separación entre las calzadas centrales y entre éstas y las de servicio, se proyectan amplias medianas plantadas con árboles y arbustos que eviten el deslumbramiento y sirvan de resguardo a las personas mayores e impedidos, a los que el tiempo de luz verde semafórica no les permita alcanzar la otra margen.



Conexión de la autovía de Madrid con la prolongación de la avenida Gómez Laguna (Vía Parque)

- AUTOR:** Sering, S. A.
- PROMOTOR:** Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza
- SUPERFICIE ACTUACION:** 106.505 m²
- PRESUPUESTO:** 1.613 millones de pesetas
- PLAZO DE EJECUCION:** 18 meses



Obra incluida en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Sirve para conectar la Prolongación de avenida Gómez Laguna (actualmente en construcción) con la carretera Madrid N-II (actual autovía), mejorando sensiblemente el acceso al barrio de Valdefierro.

La vía objeto del proyecto forma parte de la red viaria recogida en el Plan General en el que se señala una zona de reserva para su trazado.

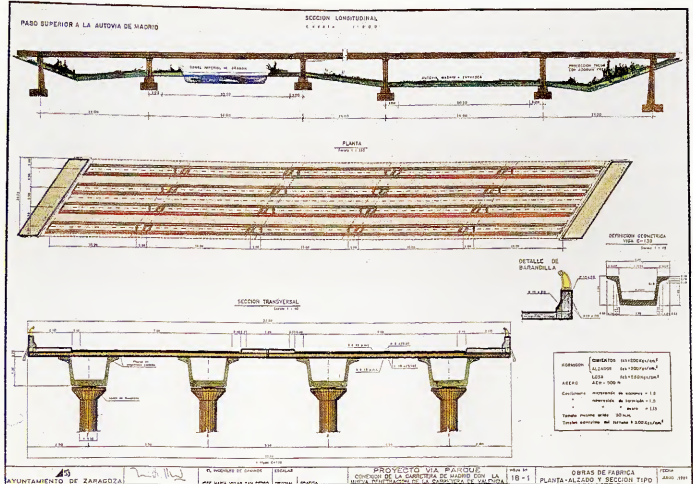
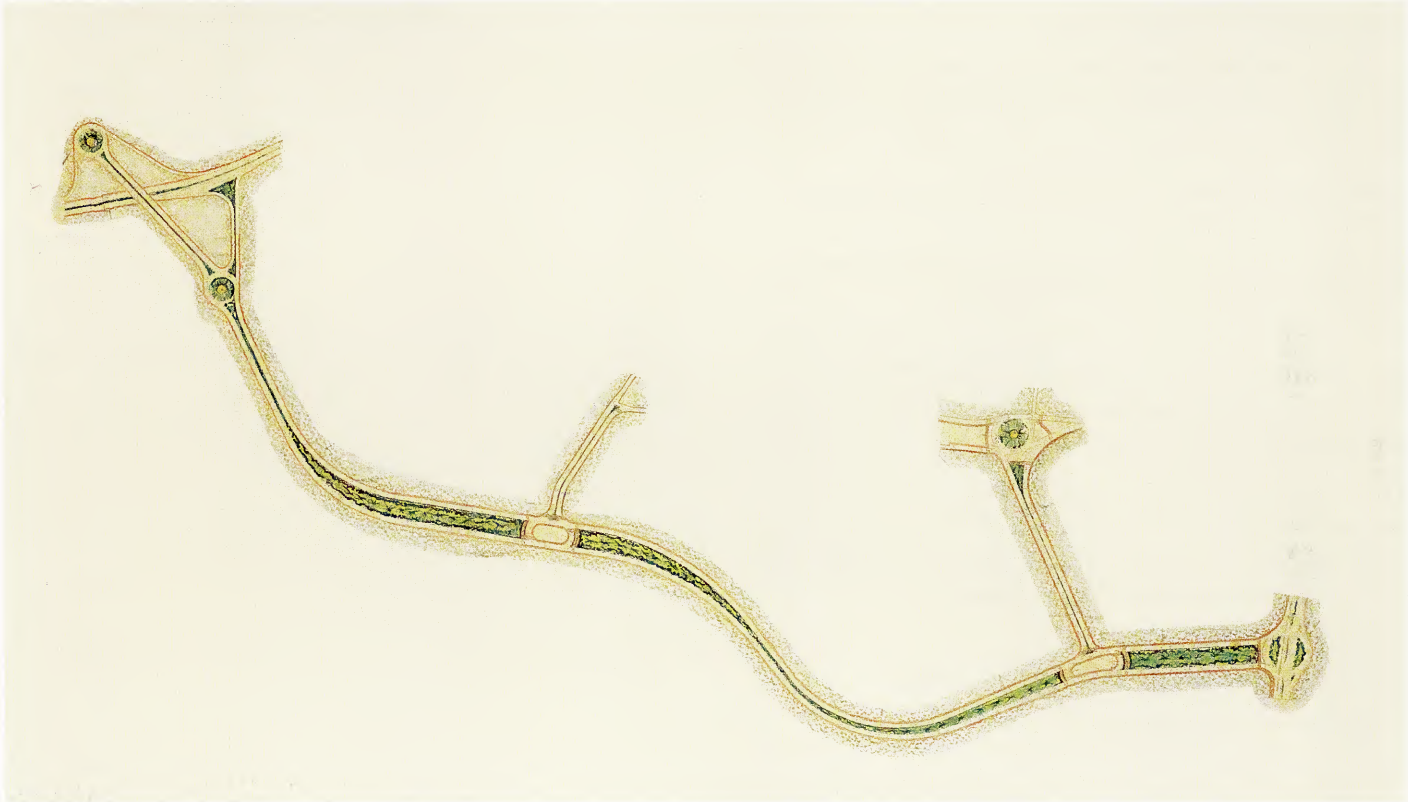
El proyecto comprende tres segmentos bien diferenciados:

- Rama principal: Comprende lo que propiamente podemos denominar como Vía Parque. Tiene su origen en una glorieta circular prevista en el proyecto de prolongación de la avenida Gómez Laguna inmediatamente después del cruce con el Canal Imperial. Termina en otra glorieta circular a la que acceden los ramales de entrada y salida de la autovía de Madrid desde el sentido Zaragoza-Madrid.

En él queda comprendida la obra de fábrica necesaria para el paso sobre el Canal Imperial y la autovía de Madrid. Comprende de forma independiente el ramal para acceso y salida desde la Vía Parque a la autovía desde el sentido Madrid-Zaragoza.

Ramales de acceso a Valdefierro:

- Acceso a Torre Pajaritos: Parte de la primera glorieta situada en la Vía Parque y después de cruzar el Canal Imperial finaliza en adyacencia a la calzada de la calle Vía Láctea.
- Acceso en confrontación con la calle Atair: Este ramal parte de la segunda glorieta proyectada en la Vía Parque, terminando en otra inmediatamente antes de la calle Atair.



Conexión de la autovía de Madrid con la carretera del Aeropuerto

AUTOR: H.S.C. Ingeniería, S. A.

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

SUPERFICIE ACTUACION: 116.913 m²

PRESUPUESTO: 1.567 millones de pesetas

PLAZO DE EJECUCION: 18 meses

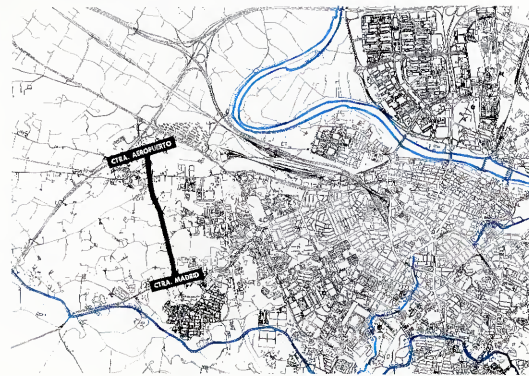
La obra se halla incluida en el Convenio suscrito en enero de 1989 entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Obras Públicas para el desarrollo de las obras de la Red Arterial de Zaragoza.

El proyecto se ha estudiado y desarrollado con base en la definición que para la nueva vía figura en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

Las obras que se incluyen en este proyecto son las siguientes:

- Construcción de la nueva vía propiamente dicha, de doble calzada, con aparcamiento en su margen derecha, pista ciclista y aceras.
- Intersecciones con las vías existentes: carretera de Madrid, camino de Garrapinillos o Miralbueno y carretera del Aeropuerto.
- Intersecciones con las futuras vías incluidas en el Plan General o en el subsiguiente desarrollo de los correspondientes Planes Parciales.
- Tramo de nueva apertura que conectará la intersección con la N-II con la calle Aldebarán en el barrio de Valdefierro.
- Instalaciones de abastecimiento de agua potable y alcantarillado para el servicio a todas las zonas colindantes a la nueva vía.
- Prolongación de la red de agua y alcantarillado en el tramo comprendido entre la calle Aldebarán y la calle Federico Ozanam.
- Alumbrado público.
- Reposición de servicios eléctricos afectados por las obras.
- Señalización horizontal y vertical.
- Plantaciones y jardinería.
- Obra civil de las canalizaciones semaforicas, para su posterior instalación por los servicios correspondientes del Ayuntamiento de Zaragoza.

En las intersecciones con las carreteras N-II y N-125, las obras a realizar en ambas son análogas. Se demolerá el arcén exterior para proceder a la ampliación de un carril adicional, con sus correspondientes cunas de transición para efectuar los giros desde y hacia la nueva vía proyectada. Finalmente, se extenderá una nueva capa de rodadura de 6 cm. de espesor a la totalidad de la plataforma. La rasante actual de las carreteras se respetará en su totalidad. En la intersección con la N-II se modificará también el bordillo de la vía de giro a la izquierda existente en la mediana para adaptarlo a la nueva geometría de la intersección proyectada.



Comunicaciones previstas en el Libro Blanco de la Red de Ciudades C-6

La Red C-6 es un lobby compuesto por las ciudades de Barcelona, Zaragoza, Valencia, Palma de Mallorca, Toulouse y Montpellier, que tiene por objetivo participar en la movilización de las ciudades del eje Mediterráneo para atenuar las diferencias existentes respecto a lo que se conoce como la espina dorsal europea, la zona delimitada por el triángulo París-Londres-Amsterdam y la cuenca del Rhur, en Alemania.

Uno de los factores que incidirán en el reequilibrio europeo van a ser las comunicaciones. De ahí que la mejora de las mismas, por cuya deficiencia Zaragoza ha soportado desde siempre un carácter de marginalidad y aislamiento, sea uno de los proyectos que más han preocupado a la Red C-6

Estudios y análisis de todo tipo (demográficos, económicos, de productividad...) han fructificado en un Libro Blanco de las Comunicaciones Terrestres, que expone y propone las medidas necesarias para una integración real de Zaragoza en la trama de las ciudades europeas, con el propósito de explotar todas sus potencialidades económicas, culturales y humanas, y de hacerlas fluir.

En lo que afecta a la ciudad de Zaragoza, el Libro Blanco prevé:

En carretera:

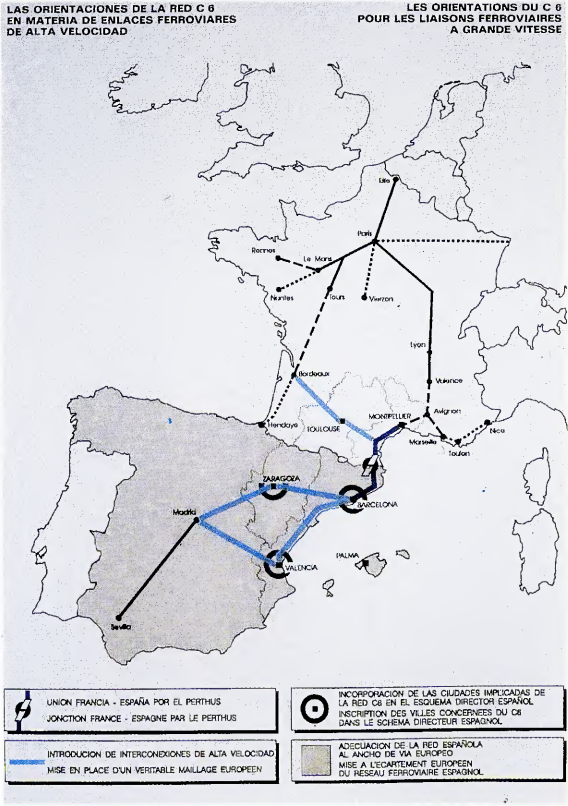
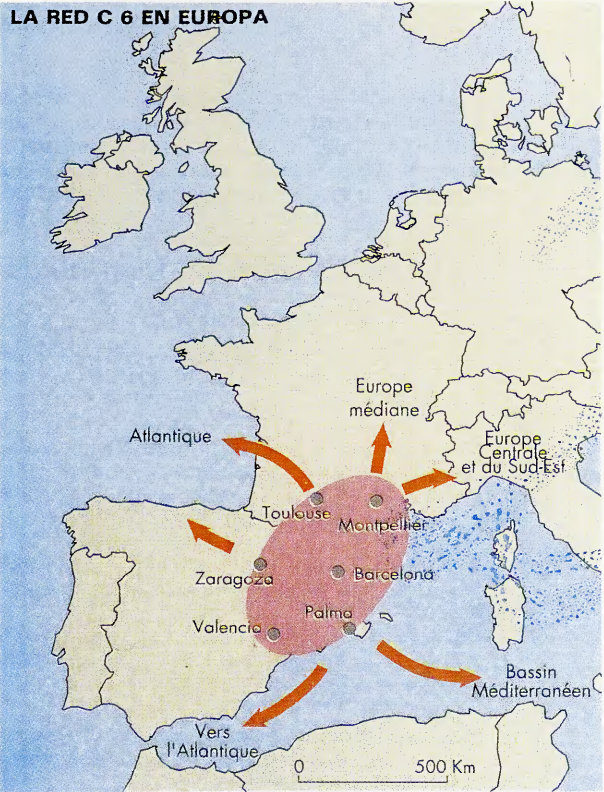
- Itinerario Somport, que uniría Valencia, Zaragoza, Somport, Pau y Burdeos.
- Itinerario europeo que enlace Zaragoza con Toulouse hacia el Noroeste.

En ferrocarril:

- La incorporación de Zaragoza a la red de Alta Velocidad en el tramo de próxima ejecución Madrid-Barcelona.

La última de estas propuestas, apoyada por otras instituciones nacionales e internacionales, y ya confirmada, constituye, sin duda, una de las vías más rápidas para llegar al futuro.

LA RED C 6 EN EUROPA



INDICE

1 Presentación

OBRAS QUE AFECTAN AL CASCO HISTORICO DE LA CIUDAD

2 Peatonalización y renovación de servicios de la calle Alfonso I

4 Plan especial de la calle de San Blas

5 Plan especial de la Plaza de San Antón

6 P.E.R.I. Puerta Cinegia. "Tubo-Plaza de España"

OBRAS QUE AFECTAN A LA CIUDAD EN SU CONJUNTO

8 Prolongación de la avenida Cesáreo Alierta (1.ª y 3.ª Fase)

9 Prolongación de la avenida Tenor Fleta

10 Conexión de la avenida Puente del Pilar con la avenida de Cataluña

11 Conexión de Valle de Broto con la avenida de Cataluña

12 Mejora y seguridad de las márgenes del Canal Imperial de Aragón

13 Concurso nacional de ideas sobre el río Ebro a su paso por la ciudad de Zaragoza.
Premio especial: **Asimétricas**

14 Parque de "La Aljafería"

15 Concurso nacional de ideas sobre el parque del río Huerva

16 Edificaciones y Urbanización en solar "Antiguo Cuartel de Hernán Cortés"

18 Centro Comercial Augusta

20 Centro Regional Comercial y de Servicios en Actur-Area 12

22 Centro del Taxi. Cooperativa Auto-Taxi

23 Red de Centros y Servicios de apoyo a personas con discapacidades físicas

24 Proyecto de Servicios de Urbanización del Sector 89/1-2 "Urbanización Montecanal"

PROYECTOS QUE AFECTAN A LA CIUDAD EN RELACION CON EL TERRITORIO

26 Ronda Urbana del Rabal entre Pablo Picasso y avenida Navarra

28 Tercer Cinturón de circunvalación. (Prolongación de la Vía Hispanidad)

29 Cuarto Cinturón de circunvalación

30 Adecuación de Vía de la Hispanidad entre la carretera de Logroño y la carretera de Valencia

31 Conexión de la autovía de Madrid con la prolongación de la avenida Gómez Laguna (Vía Parque)

32 Conexión de la autovía de Madrid con la carretera del Aeropuerto

33 Comunicaciones previstas en el Libro Blanco de la Red de Ciudades C-6

EL FUTURO AL CUBO

Sala de Exposiciones del Edificio de Dirección de Urbanismo "El Cubo"

12 de febrero al 12 de marzo de 1993

ORGANIZA: **Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza. Area de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente**

PATROCINAN: **Comercial Hipotecario, S. A.
Cooperativa de Auto-Taxi
Disminuidos Físicos de Aragón
El Periódico de Aragón
Grancasa
Orni, S. A.
Sector Alfonso
Sicione, S. A.
Urbanización Montecanal (Junta de Compensación Sector 89)**

COORDINACION: **Javier Jovellar
Angel Posac**

AYUDANTES

DE ORGANIZACION: **Marga Acebes
Concha Moncayola**

MONTAJE: **Citrón, S. L.
Sección de Diseño Urbano del Area de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente
Sección de Brigadas del Area de Arquitectura**

EDITA: **Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza. Area de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente**

COORDINACION

DEL CATALOGO: **Francisco Vallés**

DISEÑO: **Samuel Aznar - Camaleón**

FOTOGRAFIAS: **Idea Imagen, S. L.**

FOTOCOMPOSICION: **Ebro Composición, S. L.**

FOTOMECANICA: **JAL**

IMPRESION: **ARPIrelieve, S. A.**

DEPOSITO LEGAL: **Z-271/93**

OBRAS QUE AFECTAN AL CASCO HISTORICO DE LA CIUDAD

Peatonalización y renovación de servicios de la calle Alfonso I

AUTORES:

Arquitectos: Ricardo Usón García
José M.ª Ruiz de Temiño Bueno
Aparejadores: Alfredo Sánchez Hernández
Homero Máñez Tarín

ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

Ingeniero C.C. y P: Alfonso Narvaiza
Ingeniero T. O. P.: Raúl Bello

ALUMBRADO PUBLICO:

Ingeniero Industrial: José Ignacio Urraca Piñeiro
Ingeniero Técnico Industrial: Víctor González Navarro

PROMOTOR: Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

SUPERFICIE PEATONAL: 6.500 m²

PRESUPUESTO: 380 millones de pesetas

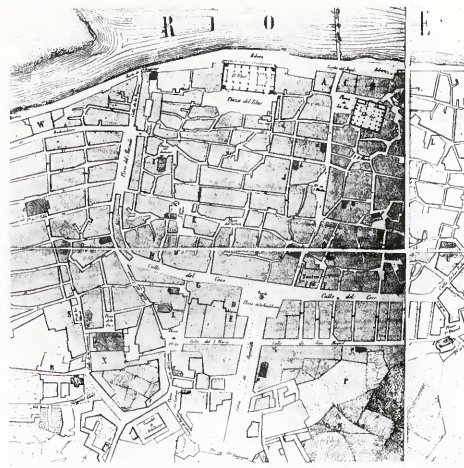
La apertura de la calle Alfonso I, fue la operación urbanística más importante y significativa de la reforma urbana de Zaragoza en el siglo XIX. Esta respondió a las mismas razones que propiciaron las de las ciudades europeas: problemas higiénicos, de circulación rodada, y un marco nuevo y digno para la residencia y el comercio, con fachadas representativas de ritmos continuos al gusto de la época, viviendas amplias y con condiciones higiénicas, etc.

La apertura de la calle Alfonso I constituyó una delicada operación de cirugía en el tejido urbano. El corte fue rectilíneo, amplio, en contraste con las torcidas e irregulares alineaciones de las calles que atraviesa.

La historia es siempre un proceso de ida y vuelta; así, pues, uno de los motivos de la apertura de la calle Alfonso I, proyectada en 1860, que fue la adaptación a la creciente demanda en las circulaciones rodadas, así como la potenciación económica y comercial del sector, que se transforma en 1993 en medios totalmente opuestos para conseguir los mismos objetivos: eliminar el paso de vehículos, que se había hecho insufrible, y recalificar la zona con el impulso comercial que supone su peatonalización.

El proyecto de peatonalización tiene cinco partes fundamentales:

- Renovación de servicios de abastecimiento y saneamiento, realizando una solución definitiva.
- Alumbrado público acorde con el nuevo uso de la calle, respetando el carácter ambiental de principios de siglo.
- Resolución de los problemas de tráfico que conlleva para residentes y comerciantes una peatonalización a través del acceso por las calles transversales.
- En las arquitecturas que configuran la calle se ha conservado en mayor o menor medida el carácter de los edificios de finales del XIX y principios del XX, apoyadas en una ordenanza reguladora de huecos con ritmos constantes; es fundamental la recuperación y rehabilitación de estas arquitecturas, sobre todo en lo que se refiere a plantas bajas y locales comerciales, eliminando los rótulos que distorsionan la imagen de la calle.
- Renovación y diseño del pavimento.



Patrocinan
COMERCIAL HIPOTECARIO, S. A.
COOPERATIVA DEL AUTO-TAXI
DISMINUIDOS FÍSICOS DE ARAGON
EL PERIODICO DE ARAGON
GRANCASA
ORNI, S. A.
SECTOR ALFONSO
SICIONE, S. A.
URBANIZACION MONTECANAL
(Junta de Compensación Sector 89)



AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

ÁREA DE URBANISMO, VIVIENDA Y MEDIO AMBIENTE