



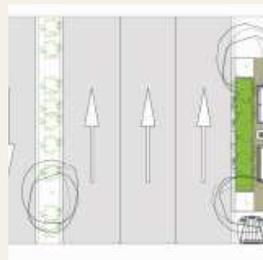
PLAN LOCAL DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL
ZARAGOZA

Tomo 3. Análisis urbanístico
comercial



□ Índice Tomo 3.- Análisis urbanístico comercial

- ✓ TOMO 3.1. Memoria del Análisis Urbano Comercial
- ✓ TOMO 3.2. Planos de análisis comercial
- ✓ TOMO 3.3.-3.7. Fichas zonales



Memoria del Análisis Urbano Comercial

Plan de Equipamientos Comerciales de Zaragoza

Año 2009





Análisis Urbano Comercial.

Índice

Índice

I. Los grandes proyectos de ciudad: La ciudad post-Expo.	3	
II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.		9
III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad Sostenible.		23
IV. Análisis por Zonas Comerciales. Directrices generales de actuación.	36	
IV.1 Casco Histórico.		38
IV.2 Centro.		46
IV.3 Arrabal.		49
IV.4 Avenida de Madrid- Delicias.		52
IV.5 Fernando el Católico- Romareda-Juan Pablo.		56
IV.6 San José-Las Fuentes.		59
IV.7 Torrero.		66
IV.8 Almozara.		70
IV.9 Periferia.		74
IV.10 Oliver-Valdefierro.		80
IV.11 Casablanca-Valdespartera.		83
IV.12 Actur.		87
V. Otras actuaciones generales de urbanismo comercial.		90



Análisis Urbano Comercial

I. Los grandes proyectos de ciudad: La ciudad post-Expo.





I. Los grandes proyectos de ciudad: La ciudad post-Expo.

- ❑ Impulsada por la Exposición Internacional de 2008, la ciudad de Zaragoza ha experimentado las más importantes **transformaciones territoriales, socioeconómicas, de infraestructuras y funcionales** de las últimas décadas, convirtiéndose en una de las ciudades europeas más dinámicas.
- ❑ La actual fase del proceso de reflexión estratégica de la ciudad (Plan Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia, Ebropolis) que ha servido de guía para su transformación en estos años, fija como visiones estratégicas hasta el año 2010 **la necesidad de articular el territorio metropolitano zaragozano, a partir del desarrollo del conjunto de estrategias que potencian su centralidad**, superando los límites administrativos convencionales; conseguir un **posicionamiento exterior** que garantice la mayor visibilidad posible para la nueva "ciudad metropolitana" **a partir de elementos diferenciales** que permitan alcanzar la escala adecuada en el contexto mundial de ciudades y **crecer gestionando racionalmente los recursos**, de manera que se mejore la calidad de vida de los zaragozanos sin comprometer los intereses y las necesidades de las generaciones futuras.
- ❑ **Entre los motores de desarrollo económico y social de la ciudad se encuentra el comercio.** Una actividad cuya influencia traspasa lo local y que contribuye a definir la influencia territorial de la ciudad. Si el desarrollo sostenible de la ciudad está supeditado a conjugar adecuadamente las diferentes actividades, dentro de la fórmula, el comercio es una variable a considerar **incorporándolo al debate estratégico de la ciudad, redefiniendo, desde una nueva óptica, cual es su aportación al modelo de desarrollo sostenible** por el que apuesta Zaragoza.
- ❑ El comercio urbano, a diferencia de otras actividades, se desarrolla en espacios de la ciudad ya consolidados, no creados ex profeso. Un **espacio urbano que se ha transformado y que ha sufrido importantes presiones**, con la incorporación de nuevas infraestructuras, redotación de muchos barrios, creación de nuevas zonas verdes, etc., pero también con el **desarrollo de grandes equipamientos comerciales periféricos o suburbanos** (a propósito, de discutible coherencia con el modelo de ciudad compacta, que presenta mejores características medioambientales). Actuaciones que han afectado, en cualquier caso, de forma diferencial a unos barrios y otros de la ciudad.



I. Los grandes proyectos de ciudad: La ciudad post-Expo.

Grandes proyectos de la ciudad

Sostenibilidad y calidad ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducción 30% emisiones CO2 y en consumo de agua. ▪ Aumento de zonas verdes y vertebración de espacios naturales. ▪ Aprovechamiento de energías renovables: parques eólicos.
Recuperación del Ebro como espacio urbano	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan de Riberas. ▪ Transformación entorno Canal Imperial.
Plan de Movilidad Sostenible + PIT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nueva red cercanías. Red de tranvía (Línea Norte Sur Valdespartera–Parque Goya) y metro ligero. ▪ Reorganización de la red de autobuses urbanos, suburbanos y comarcales. ▪ Integración Tarifaria. ▪ Red de itinerarios peatonales y nuevos carriles bici. ▪ Red de Intercambiadores de transporte y construcción de nuevos aparcamientos.
Crecimiento económico.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliación de la Feria en más de 30.000 m2. ▪ La Plataforma Logística PLAZA y el Parque Tecnológico de Reciclado (PTR), espacios de referencia en la actividad industrial y apuesta por la especialización de la ciudad en logística, el reciclaje y el agua y el desarrollo sostenible.
Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plataforma ferroviaria junto con la Feria, PLAZA y el Aeropuerto enlazada con otros proyectos: Fundación Zaragoza Logistic Center, Aragón Logística, etc. ▪ Segunda parada del AVE en este entorno. ▪ Mejora de la gestión de infraestructuras: aeropuerto, estación intermodal, transporte de mercancías...
Milla Digital	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transformación urbanística y de servicios avanzados con nuevos centros de Zaragoza. ▪ Nueva centralidad en los barrios del AVE: Delicias y Almozara. Impulso de la creatividad y la innovación.
Proyecto Post-Expo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proyecto Parque Empresarial Expo, focalizado en la incorporación de empresas y centros de investigación/ Sostenibilidad relacionados con contenidos científicos, alrededor del concepto de agua y desarrollo sostenible, y como futuro núcleo de actividades lúdicas y culturales.
Expo Paisajes 2014	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Exposición internacional de flores, plantas y horticultura. El recinto ocupará una superficie de entre 60 y 100 hectáreas. ▪ Presupuesto inicial previsto de 134,6 millones de euros, de los que 115,2 millones están destinados al recinto, infraestructuras, construcciones y servicios; 10,6 millones para accesos y aparcamientos y 8,7 para realizar los proyectos. ▪ Entre dos y tres millones visitantes, con un alto porcentaje extranjeros y profesionales de distintos sectores.



I. Los grandes proyectos de ciudad: La ciudad post-Expo.

- A continuación se realiza una **breve descripción de los principales proyectos de la ciudad**, en fase de elaboración o ya en ejecución. La consideración de dichos proyectos es importante porque **las actuaciones y propuestas del presente PEC deben armonizar con los mismos bajo criterios de calidad y coherencia**, potenciando sus efectos positivos mediante la creación de sinergias que posibiliten el desarrollo armónico de la ciudad. O minimizando su efecto, cuando dichas actuaciones pueden suponer una amenaza al desarrollo equilibrado del comercio urbano zaragozano.
- **Desarrollo urbano:** Desde el año 2000 se ha producido un fuerte desarrollo residencial, con muchas promociones favorecidas por el fuerte crecimiento económico, y demográfico. El PGOU de 2001 previa un crecimiento de 114.000 viviendas de las que quedarían 60.000 uds. por desarrollar, edificar y concluir hasta el final de la vida útil del Plan. A mediados de 2008, existía suelo reservado para unas 29.000 unidades, de las que 16.800 (58%) tendrían protección oficial. Los principales ejes de crecimiento de la ciudad son: Rosales del Canal (2.330 viviendas, el 93% de VPA), Valdespartera, con 9.387 VPA, en proceso de finalización en 2009 y Arcosur, cuyas obras de urbanización se iniciaron en 2009, se desarrolla en 435 Ha y donde se promoverán 21.148 viviendas (el 60% de VPA). Las reservas existentes de suelo permitirá mantener el actual ritmo constructivo al menos hasta 2013, con una media de al menos 5.000 viviendas al año, según las estimaciones municipales.
- **Grandes proyectos urbanos:** Muchos de los grandes proyectos urbanos se han desarrollado en el marco del Plan de Acompañamiento de la Expo 2008. En el aspecto urbanístico, en el legado de la post-Expo destaca la creación en Ranillas de una continuidad urbana de oficinas, terciario, equipamientos culturales y zonas verdes en 25 Ha, que conformará una nueva centralidad y elemento de integración entre la ciudad histórica de la margen derecha y la ciudad emergente de la margen izquierda (Parque Empresarial Expo). Como proyectos de futuro destaca el proyecto Milla Digital, que permitirá regenerar urbanísticamente 107 Ha en el corazón de la ciudad, anteriormente destinadas a uso ferroviario, en los barrios de Delicias y Almozara. El proyecto incluye 3.600 viviendas, 230.000 m² de equipamientos públicos, 240.000 m² de oficinas, comercio y usos terciarios, así como 340.000 m² de parques y zonas verdes. Al menos un 20% de la superficie total estará destinada a la instalación de compañías de la economía digital y el sector creativo.



I. Los grandes proyectos de ciudad: La ciudad post-Expo.

- ❑ **Desarrollo económico:** La industria es un gran motor económico del área metropolitana zaragozana. La pujanza de este sector (automóvil, fabricación de maquinaria, papel y cartón, etc.) se ha consolidado mediante la ejecución de diversas actuaciones especialmente en el ámbito de las actividades logísticas, el reciclaje y la transformación, con la creación de grandes áreas logísticas e industriales (Parque Tecnológico del Reciclado, Polígono Empresarium, etc.) y la atracción de nuevas empresas. El actual parque de oficinas de la ciudad ronda ya los 700.000 m², de los que unos 120.000 m² se ubican en edificios exclusivamente dedicados a este uso. Hasta 2012–2013 se prevé el crecimiento de otros 300.000 m² adicionales en diferentes espacios de la ciudad. Destaca especialmente la construcción de centros de negocios (World Trade Center –en funcionamiento–) y del Parque Empresarial Expo, destinado a la instalación de grandes compañías, oficinas, centros culturales y lúdicos y 2.500 plazas de aparcamiento.
- ❑ **Medio ambiente y sostenibilidad:** La capital aragonesa es una de las ciudades tradicionalmente comprometida en la lucha contra el Cambio Climático. Las actuaciones más importantes se han orientado a la reducción de emisiones de CO₂ y han conseguido resultados positivos, pese al crecimiento poblacional y a la pujanza empresarial que experimenta la ciudad. De hecho, los Indicadores Comunes y Específicos de Zaragoza señalan que en los últimos diez años se ha reducido un 5,82% la cantidad de emisiones por habitante y año. En la creación de nuevas zonas verdes y parques urbanos, cabe mencionar la recuperación para usos lúdicos y ciudadanos de las riberas de los cauces fluviales de la ciudad (-Plan de Riberas- ríos Ebro, Gállego y Huerva y Canal Imperial de Aragón), con una longitud de 40 kilómetros; el nuevo Parque Metropolitano del Agua "Luis Buñuel", con una extensión de 125 hectáreas, el Parque Lineal de PlaZa, el Parque de los Lagos de Valdespartera y la consolidación del Anillo Verde con 30 km de continuidades para recorrido ciudadano.
- ❑ **Comercio:** La promoción de grandes parques comerciales periurbanos ha sido una constante en los últimos años. Si en el año 2005 existían ocho centros comerciales, en el 2009 alcanzan los 11 (12 previstos en el 2011). La apuesta por la construcción de grandes parques comerciales y centros comerciales de carácter regional ha supuesto un crecimiento espectacular de la superficie que prácticamente se ha triplicado desde el año 2005. Se prevé alcanzar los 624.320 m² previstos en 2011.



I. Los grandes proyectos de ciudad: La ciudad post-Expo.

- En este sentido destacan últimos proyectos como Puerto Venecia (206.000 m² SBA, 180 comercios, 10.350 plazas de aparcamiento), que incluye enseñas como el IKEA y Corte Ingles, el CC PlaZa Imperial (127.400 m² SBA, 290 comercios, 6.000 plazas de aparcamiento) o Aragonia (30.000 m² SBA, 2.000 plazas de aparcamientos). En el año 2011 está prevista la apertura del CC Lumiere Valdespartera con 33.670 m² de SBA, 94 tiendas y 1.650 plaza de aparcamiento.
- **Turismo:** Zaragoza ha consolidado muy notablemente su atractivo turístico en los últimos años, motivado fundamentalmente por el impulso de la Expo 2008; la llegada de la Alta Velocidad, que ha impulsado el turismo de negocios y ocio; la gran progresión de la Feria de Zaragoza, con nuevas muestras anuales y el incremento del número de congresos celebrados (129.500 delegados en 2007). En la actualidad la ciudad cuenta con 57 hoteles y 10.400 plazas hoteleras (datos de Junio 2008). Se estima que el sector proporciona unos 2.000 empleos directos de la ciudad.



Análisis Urbano Comercial

II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.





II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

- ❑ La ciudad de Zaragoza ha crecido a partir de su centro histórico de forma densa, siguiendo una configuración propia de las ciudades mediterráneas: edificación organizada en manzana cerrada, calles y plazas dispuestas según una disposición radial entorno al origen, espacios públicos llenos de vida y bajos ocupados con comercios de forma más o menos continua. El resultado es un **entramado urbano completo y continuo que aúna las diferentes funciones urbanas** (vivienda, equipamientos, comercio y espacios públicos de relación) en un único patrón que se repite al extenderse entretejiéndose y creando una trama urbana compleja que tiene capacidad para absorber y crear centralidades difusas que enriquecen el funcionamiento de la ciudad. Esta configuración urbana resulta a su vez modelo ideal para la creación y mejora de la vida urbana a través del impulso comercial.
- ❑ La relación entre espacio urbano y actividad comercial es de mutua dependencia: un espacio urbano bien concebido aporta una base ideal para el desarrollo de una actividad comercial intensa mientras que un sistema comercial activo y dinámico impulsa el movimiento peatonal y genera una fluida vida urbana que potencia el uso del espacio urbano. Esta interconexión parte de una percepción del individuo pues el comercio ocupa la franja urbana visual más cercana al ciudadano: un zócalo comercial de cierta continuidad resulta ser el paisaje más directamente aprehensible para los viandantes. **El comercio supone un equipamiento repartido a lo largo de una trama de ejes y mezclado con otros usos (residencia, oficinas, etc.), permitiendo y contribuyendo a una utilización intensa de la calle**, convertida en espacio colectivo de interrelación entre actividades de distinto signo. El tránsito peatonal, tan característico del espacio público, tiene una de sus principales motivaciones y atractivos precisamente en la oferta comercial distribuida por el tejido urbano, concentrada en algunos (múltiples) ejes y sub-ejes.
- ❑ Para la racionalización y estudio de los principales elementos constitutivos de la escena urbana, realizado con la intención de poder determinar un diagnóstico sobre su estado, y proponer actuar en consecuencia, se ha dividido la compleja escena urbana en sus principales elementos constitutivos, los cuales serán analizados posteriormente: alumbrado público, aceras y pavimentos, calzadas, mobiliario urbano y señalización. Además de estos elementos se atenderá a dos aspectos igualmente importantes para la configuración del paisaje urbano: la accesibilidad al medio (o barreras urbanísticas) y el medio ambiente urbano.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Aceras y calzadas:

- ❑ Los diferentes tipos de sección viaria presentes en Zaragoza corresponden con la configuración de la trama urbana en la que se ubican, presentando las características propias de la época en la que surgieron. Para el análisis de calzadas, aceras y pavimentos se han tenido en cuenta como principales parámetros su dimensión y diseño, la materialización de su superficie de acabado y el estado de conservación de la misma.
- ❑ Zaragoza ha crecido de forma radial partiendo del núcleo histórico, superándose la barrera del Ebro a partir de los años 60 del siglo XX. Este sistema de comunicación y transporte radial se ha completado con la construcción de los recientes cinturones de ronda. Las calles en el núcleo histórico presentan una trama caracterizada por la estrechez y sinuosidad en el trazado de sus calles, mientras que las calles del ensanche muestran mayor anchura. Los grandes viales del siglo XX cuentan con una anchura acorde con el desarrollo de la ciudad y sus nuevas funciones, siendo concebidas para el tráfico rodado.
- ❑ En este contexto, amparadas por el Plan Integral del Casco Histórico ICH de Zaragoza, **se han llevado a cabo de forma exitosa numerosas intervenciones de rehabilitación, restauración y puesta en valor de calles que han conllevado la peatonalización de gran parte del entramado urbano del núcleo antiguo.** En las zonas reurbanizadas se ha colocado un pavimento de piedra, granito o baldosa coloreada conformando dibujos, se ha pensado en la accesibilidad de personas con capacidad reducida, se han equipado las calles con mobiliario urbano y alumbrado apropiados al lugar, consiguiéndose así una revalorización del conjunto urbano y mayor impulso comercial. En general los pavimentos presentes en esta zona presentan variedad de texturas, acabados, patrones, dibujos y colores que **no aportan la deseable unidad del centro que se podría obtener con criterios unificadores.** Existen aún ciertos viales a rehabilitar que presentan menor calidad de urbanismo.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

14

Aceras y calzadas:

- ❑ **En los barrios de ensanche** la sección viaria es mayor, pues durante su creación se aplicaron criterios higienistas y la altura de las edificaciones era superior. No obstante **se priorizó la movilidad motorizada frente al peatón**, lo que supuso un cambio sustancial en el diseño de la calle, reduciendo el espacio para caminar, minando la presencia de arbolado y, en general, las condiciones de habitabilidad. Este tipo de calles poseen uno o dos carriles para circulación de vehículos, bandas de aparcamiento no regulado a ambos lados de la calzada y aceras de anchuras insuficientes, aunque algo mayores a las del casco antiguo.
- ❑ La presencia de vehículos en estas calles es muy superior al resto por lo que el estado de conservación de viales y fachadas es en general deficiente: la contaminación ennegrece fachadas y el rozamiento degrada pavimentos, bordillos, pintura, etc. El tránsito peatonal es incómodo y la vegetación crece en condiciones adversas que acaban a menudo con el arbolado viario. El desnivel de aceras y calzadas es aquí también excesivamente molesto para la accesibilidad aunque se ha intervenido puntualmente en este sentido. Los pavimentos de las aceras suelen ser baldosas hidráulicas o de piedra artificial, formando dibujos en muchos casos. El estado de estos varía, aunque los modelos seleccionados incluso para intervenciones recientes en estas zonas aportan una imagen de aspecto anticuado que no se corresponde con la actualidad de la actuación.
- ❑ En estas zonas la edificación presenta una estética de fachada de baja calidad, gran altura desproporcionada en muchos casos en los que la anchura de la calle no se corresponde con esta y una densidad elevada que afectan negativamente a la imagen urbana. Sin embargo la configuración en manzanas es prioritaria frente a la edificación aislada, lo cual aporta una base ideal para la superposición de capas de utilización que enriquece la vida urbana y explica probablemente la fuerte utilización peatonal que los zaragozanos hacen de su ciudad.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Aceras y calzadas:

- ❑ Resulta singular en la ciudad la gran anchura de algunas de las vías principales de la ciudad, en algunos casos igualmente desproporcionada pues no responden a una demanda real sino a una previsión desacertada. Ello es fruto de los criterios de una época en los que se otorgaba prioridad al vehículo rodado. Este constituye actualmente uno de los principales problemas del paisaje urbano de la ciudad: la **elevada presencia del tráfico rodado y los vehículos estacionados en la vía pública. Prácticamente la totalidad de calles en Zaragoza cuenta con espacio de aparcamiento en el propio vial**, siendo los aparcamientos subterráneos privados escasos salvo en las zonas de nueva expansión.
- ❑ El Plan de Movilidad realizado para la ciudad ha detectado este problema y ofrece soluciones a medio y largo plazo mediante la implantación de mayores y mejores sistemas de transporte público colectivo (mejora red de autobuses y nuevas líneas de tranvía ligero), el fomento de la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo y del uso peatonal de los viales. Se prevé una necesaria ampliación y mejora de la red de carriles bici y la implantación del sistema de alquiler temporal BiZi (ya en funcionamiento). Se ha previsto igualmente la construcción de abundantes aparcamientos públicos repartidos por la ciudad.
- ❑ En las zonas de nueva creación, aparecidas conforme a los criterios marcados por el Plan Estratégico y PGOU, los estándares que se han tenido en cuenta para el diseño de la trama urbana han introducido una nueva concepción en su diseño y planteamientos: aún priorizando los modos de transporte motorizados, con las consiguientes necesidades de espacio que requieren, se da cabida de nuevo al peatón, considerado como ciudadano y usuario de derecho de estos espacios. El resultado son calles de mayor anchura total, con aceras más anchas, de diseño más cuidado, con arbolado, zonas de descanso, mobiliario urbano, etc. Sin embargo la materialización de dichas premisas no siempre resulta en una buena solución, siendo los mayores problemas los derivados de acabados de bajas calidades y un diseño inarticulada de arbolado, bancos y juegos de niños en algunos puntos.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Alumbrado público. Análisis general:

- El alumbrado público, además de su utilidad principal que es la de iluminar el espacio público, aporta otros beneficios complementarios como son: influencia en la percepción de la escena urbana, efecto socializador de la ciudad, impulso de la actividad comercial, efecto de atracción, aumento del uso e incluso una mejora de la sensación de seguridad vial y de los usuarios.
- Su configuración, intensidad luminosa, diseño, imagen, número y colocación, etc. influyen igualmente en la configuración de los espacios públicos de tal modo que su elección resulta un tema fundamental a la hora de concebir un espacio urbano.
- La ciudad de Zaragoza ha vivido en los últimos años **una importante y necesaria renovación del alumbrado urbano acompañando recientes intervenciones de reurbanización**, especialmente en el Centro Histórico, zonas comerciales del centro y zonas afectadas por la Expo 2008. La expansión de la ciudad y la creación de nuevos barrios ha introducido igualmente nuevas configuraciones urbanas con el correspondiente alumbrado. Un análisis general de la iluminación dispuesta en el conjunto de la ciudad presenta, dentro de la razonable variedad necesariamente adaptada a los ambientes de los diferentes barrios, un panorama excesivamente heterogéneo y en casos puntuales caótico por la presencia de variados modelos, estilos y disposiciones, etc.
- El repertorio de los distintos soportes, número y tipo de luminarias y disposiciones se presenta según tres categorías: corte historicista en zonas céntricas, báculos de estilo tipo industrial en grandes avenidas y viales con mayor presencia de tráfico rodado, y alumbrado de imagen actual en zonas de expansión urbana o recientemente intervenidas. Básicamente se trata de farolas de pie en calles con aceras de ancho superior a 1,5 m, murales en calles estrechas y monumentales en espacios públicos emblemáticos.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Alumbrado. Problemas detectados:

- ❑ **Heterogeneidad de modelos en soportes y luminarias:** El análisis de la ciudad muestra abundantes modelos de luminarias de variados estilos repartidos por toda la ciudad, incluso en el Centro Histórico, recientemente intervenido. En algunas calles de barrios tradicionales se encuentran incluso casos de coexistencia de modelos de diferentes épocas. Esto produce un efecto discordante en la percepción de la escena urbana que se traduce por una sensación de confusión negativa para la imagen de la ciudad. Resulta pues recomendable el establecimiento de un **catálogo reducido de modelos de diferentes estilos seleccionados previamente para su inserción urbana dentro de una imagen global coherente**, creando imágenes unitarias por barrio o zona y no tan sólo de calle si esta no tiene entidad suficiente.
- ❑ **Ineficacia lumínica de ciertos modelos.** Se debe velar por la correcta elección de la luminaria para fomentar aquellos que presenten una mayor eficacia energética. La intensidad y dirección de la iluminación será la justa pues un nivel elevado o perdido supone no sólo un derroche de energía sino una sobre-iluminación que implica contaminación lumínica, distorsiona la percepción de los espacios y supone molestias para los vecinos que habitan el lugar.
- ❑ **Inadecuada elección del tipo de luminaria.** Siendo recomendable una cierta unidad en los modelos de luminaria presentes en una ciudad, es prioritario que el modelo muestre un diseño acorde con el entorno en el que se asienta. Las luminarias presentan en muchos casos diseños recargados que no resaltan el entorno sino que lo ahogan, aparecen farolas tipo poste de corte industrial no adaptados a la escala humana sino a la del vehículo en zonas de circulación peatonal.
- ❑ **Inadecuada disposición de la luminaria.** Existen en Zaragoza abundantes casos de deficiente disposición de las luminarias no por defecto sino por exceso pues el alumbrado adquiere a menudo frente a edificios históricos una presencia excesiva que afecta negativamente a este, suponiendo no sólo un campo de obstáculos a nivel de calle sino también una distorsión de la percepción de los monumentos. En muchas zonas el número de farolas es excesivo y desvirtúa el carácter del lugar.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Mobiliario urbano:

- Al igual que ocurre con el alumbrado público, el mobiliario urbano cumple una función principal de mejora del confort urbano ofreciendo los servicios básicos requeridos en un espacio público en cuanto a limpieza, descanso, vegetación, etc. El conjunto de elementos que lo componen constituyen pues un equipamiento y como tal deben cumplir unos requisitos funcionales mínimos, pero como partes integrantes del entorno su influencia se extiende a factores como la percepción del lugar, la imagen, la configuración y el diseño.
- Esencialmente los elementos de mobiliario urbano presentes en la ciudad son bancos, papeleras, jardineras, maceteros, bolardos y barandillas, fuentes y esculturas. Estos, junto con otro tipo de instalaciones (alumbrado público, señalización,...) permiten conseguir calles con una calidad ambiental mayor, focos de atracción que permitan la comunicación pausada entre las personas y que aumenten la actividad humana de las mismas.
- En Zaragoza existe una gran diferencia a este respecto entre los espacios recientemente creados en las zonas de intervención marcadas por el planeamiento y en gran parte del Centro Histórico y los demás barrios no intervenidos. En los espacios urbanos de reciente creación se observa una relación adecuada entre la imagen del mobiliario y la del entorno tanto a nivel de alumbrado como edificatorio. Sin embargo, tal como ocurre con el alumbrado, existe una clara heterogeneidad de modelos de mobiliario urbano, que es tan variado como abundantes son las intervenciones urbanísticas llevadas a cabo en la ciudad. Esto confiere una **imagen fragmentada en muchos casos, contraria al carácter unitario que se persigue obtener en el conjunto de las operaciones destinadas a la renovación urbana. No existe un criterio unificador de modelos y ubicaciones** por lo que debe establecerse pues una serie de criterios de unificación visual, en el que ningún elemento desentone dentro de su entorno, encajando funcional y estéticamente con los otros elementos que configuran la calle (alumbrado, espacios abiertos, zonas verdes...), el barrio y la ciudad.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Mobiliario urbano:

- ❑ En los barrios a los que la renovación urbana no ha alcanzado se observa una clara deficiencia de mobiliario urbano y una imagen anticuada del existente en ciertos puntos. La importancia de la estética y funcionalidad de estos elementos incide de forma importante en la percepción del espacio por parte de los usuarios pues estos elementos son los instrumentos de interrelación de estos con su entorno urbano, por lo que resulta recomendable su renovación acorde con el entorno y los objetivos globales. Estas carencias son especialmente notables en el caso de **arte urbano o fuentes, ausentes de la vía pública en muchas zonas analizadas**. El espacio público debe disponer pues de una dotación suficiente de estos elementos para adaptarse a las necesidades de los usuarios, facilitando la interacción humana. Pero la adaptación al marco urbano en el que se encuentran debe ser apropiada pues si el espacio mejora la calidad urbana se enriquece mientras que un equipamiento inapropiado entorpece la fluidez de uso.
- ❑ Desde el urbanismo comercial, el análisis del mobiliario urbano valora los aspectos considerados más importantes:
 - Un correcto cumplimiento de las funciones básicas del mobiliario urbano es prioritario. Ubicado en espacios comerciales debe generar altos niveles de actividad y un mayor y mejor uso del espacio público, prolongando la estancia en el mismo.
 - La estética y buen diseño del mobiliario urbano influye enormemente en la imagen del espacio público, la mejora del paisaje es fundamental para el desarrollo del comercio. Un elemento bien diseñado y ubicado debe quedar integrado con su entorno de modo que no cobre excesivo protagonismo sino que potencie el conjunto de la actuación.
 - La disposición, número y colocación de estos elementos debe ser óptima para un uso eficaz y fluido del espacio pues cualquier calle o plaza con un mobiliario mal ubicado o excesivo puede producir el efecto contrario al deseado (pérdida de accesibilidad, disminución de la calidad peatonal, imagen urbana sobrecargada, etc.).



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Señalizaciones:

- ❑ Se analizan en este punto aquellos elementos que tienen como función la de exposición de información pública ya sea de denominación de espacios públicos, recorridos, planos-callejeros, relojes, termómetros, paneles de publicidad, etc. Se distinguen cuatro tipos de señalización: las señales de dirección, los puntos de información con planos de la ciudad, las señales publicitarias y las señales distintivas de comercios urbanos.
- ❑ El impacto producido por la presencia de estos elementos en el paisaje urbano es considerable, pues su función exige visibilidad, de ahí la importancia del control de estos para evitar sobrecargar la imagen urbana con excesivas informaciones y señales que distorsionen la percepción del espacio. Estas señales deben reunir una serie de características estéticas y diseños acordes con el entorno, cuidando especialmente las formas y los colores. La escala debe estar proporcionada a la información que presentan, funcionalidad y racionalidad en el diseño y estandarización en las mismas zonas.
- ❑ Todos los paneles deben estar sujetos a un mismo criterio competitivo. Se deben crear lemas, anagramas, logotipos, etc. que tengan amplia difusión y sean utilizados constantemente en los paneles informativos. La información recogida por los planos y callejeros en paneles es de gran utilidad y aparece en aquellos puntos en los que la escala y configuración abierta del espacio urbano lo permite y se estima supondrán una ayuda para el peatón.
- ❑ **La existente Ordenanza Municipal de Actividades Públicas en el Ámbito Urbano regula las condiciones a las que deben adaptarse estas actividades instaladas o perceptibles en el dominio público.** En cualquier caso debe priorizarse la información pública sobre la de carácter publicitario y estos no deben perturbar o alterar la imagen del entorno urbano en el que se implantan tanto por su estilo y diseño como por su colocación.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Accesibilidad al medio urbano:

- ❑ La conciencia social sobre la accesibilidad al medio físico a personas con movilidad reducida, tanto desde el punto de vista de la motricidad como desde el punto de vista sensorial ha introducido nuevos planteamientos sobre la forma de abordar el diseño de los espacios urbanos de convivencia y relación. Por ello las nuevas urbanizaciones, zonas de expansión de la ciudad o intervenciones recientes en el tejido urbano consolidado muestran un mayor grado de accesibilidad al haber sido concebidas al amparo de la nueva normativa que regula este aspecto.
- ❑ Sin embargo la adaptación de los espacios públicos urbanos al uso de todos los ciudadanos se ha llevado a cabo en Zaragoza de forma reducida y en ocasiones deficiente pues las únicas intervenciones llevadas a cabo en este sentido son los achafnamientos de bordillos en pasos peatonales o la creación de rampas, y la existencia de cierta dotación de estacionamientos reservados para minusválidos. Las actuaciones se limitan a estas intervenciones en ciertos elementos de urbanización, no existiendo **una reflexión de carácter más integral o global por lo que resultan muy escasos los itinerarios adaptados, el mobiliario, equipamientos, señalización adaptada, etc.**
- ❑ Destaca negativamente la especial ineffectividad del entramado urbano de Zaragoza desde el punto de vista de la accesibilidad para personas con visión reducida pues se encuentran escasos ejemplos de bandas señaladoras de pasos peatonales en el pavimento o de semaforización adaptada. Se suman a estos, en algunas ocasiones, la mala ubicación de señalización y mobiliario urbano, los equipamientos no adaptados, el aparcamiento sobre aceras, la invasión de pasos peatonales, la presencia de salientes no detectables con el bastón, los desniveles injustificados, aceras estrechas, etc.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Medio ambiente urbano:

- Tanto las intervenciones urbanas realizadas hasta la Expo 2008, como aquellas que se prevén en el horizonte descrito por el Plan Estratégico de Zaragoza plantean actuaciones basadas en un desarrollo sostenible que comprende 5 líneas principales de actuación relativas al desarrollo territorial, crecimiento equilibrado entre ciudad y entorno, desarrollo ambiental, progreso económico, progreso social, cultural y educativo. La importancia de la sostenibilidad en el crecimiento de la ciudad es vital para un desarrollo equilibrado y armónico. Además de las medidas necesarias para un suministro y depuración de aguas adecuado (temas que se han tenido en cuenta en la ciudad), uno de los principales pilares del urbanismo sostenible consiste en la creación de un sistema verde amplio y equilibrado que estructure la red de zonas verdes de la ciudad aportando una gran mejora en la eficiencia del ecosistema urbano en su conjunto.
- Durante los últimos cinco años, las zonas verdes urbanas se han multiplicado a lo largo de todos sus distritos, pasando de las poco más de 200 Ha de parques y jardines en 2005, a 480 Ha actualmente. La mayor parte de los más importantes proyectos emprendidos por la ciudad para su renovación se han orientado hacia la mejora y aumento de su red de espacios verdes. Además de los parques de tradición en la ciudad como el Parque Primo de Rivera, Tío Jorge (margen Izquierda), Parque del Oeste (Oliver), Pinares de Venecia, Parque de Delicias, y otros de menor superficie, Zaragoza cuenta actualmente con una nueva dotación de zonas verdes que se clasifican básicamente en grandes parques, habilitación de riberas de ríos y creación de un sistema anular de parques lineales denominado Anillo Verde creado sobre las antiguas cicatrices de la trama urbana.
- Para completar una red integral de sistemas verdes **sería prioritario introducir mayor presencia del elemento vegetal en los grandes y medianos viales de la ciudad, donde la presencia de arbolado es notable aunque insuficiente.** La presencia y calidad del mantenimiento de estos y de otros elementos urbanos como jardineras de calle o colgantes es mejorable y **se aconsejan medidas como la protección de alcorques o la introducción de mayor presencia vegetal en calles de vocación peatonal.**



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Medio ambiente urbano. Sistema Verde:

- ❑ **Grandes parques:** Destacan especialmente los dos parques coincidentes con los terrenos de la Expo 2008: El Parque Metropolitano del Agua (Ranillas), con unas 8 Ha de lagunas y canales concebidas en base al anterior paisaje de huertas, y el futuro Parque Lineal de PlaZa, 61 Ha. de terreno para esparcimiento de los barrios de Valdespartera, Arcosur y Rosales del Canal. En la Ecociudad de Valdespartera destaca el Parque de los Lagos. También el Parque Primo de Rivera y el de Pinares de Venecia.
- ❑ **Riberas:** Se han recuperado para disfrute ciudadano las riberas de los ríos que atraviesan Zaragoza: el Ebro, con 83 Ha de jardines urbanos a lo largo de más de 7 km a ambas orillas, el Huerva, afluente del Ebro y objeto de proyectos de recuperación con tratamiento «blando», y el Gállego, regenerado ambientalmente para recuperar los 16 km de riberas, desde la desembocadura en el Ebro hasta el barrio rural de Peñaflor. Se ha restaurado igualmente la Vía Verde de la Alfranca, camino natural que une Zaragoza y La Alfranca, hasta llegar a la Reserva Natural de los Galachos de la Alfranca en Pastriz a través de La Cartuja. Destaca especialmente la recuperación del entorno y las riberas del Canal Imperial de Aragón que abraza la zona sur de la ciudad mediante la creación de parques lineales de ribera y ensanchamientos como el Parque del Canal, Parque de los depósitos de Casablanca (embarcaderos), Parque Calaverde y el Corredor Peatonal La Paz (Ronda Hispanidad)–La Cartuja. Las actuaciones han abarcado unos 19 kilómetros de tramos urbanos y periurbanos en ambas orillas.
- ❑ **Anillo Verde:** Para completar la continuidad de los parques lineales de ribera y rodear la ciudad con una sucesión de zonas verdes se ha actuado igualmente sobre antiguas cicatrices de la ciudad como son los espacios dejados por las vías de ferrocarril tras su soterramiento. El Corredor Verde Oliver–Valdefierro conectará las riberas del Ebro con las del canal Imperial, mientras que el parque Milla Digital unirá a modo de bulevar peatonal de 1,5 km el Palacio de La Aljafería y la Estación Intermodal de Delicias.



II. Análisis general paisaje urbano de las zonas comerciales.

Medio ambiente urbano. Gestión de residuos:

- ❑ Otro aspecto que tiene incidencia directa sobre la escena urbana es el de la recogida de residuos urbanos, pues el acopio y la recogida se realizan en las calles. La presencia de estos resulta especialmente negativa por la falta de organización, **la incorrecta ubicación y la ausencia de medidas para mitigar su impacto visual** en muchos puntos de la ciudad. Este problema se detecta en muchos viales y espacios públicos de la ciudad con el consiguiente empeoramiento de la imagen urbana y problemas de accesibilidad.
- ❑ La introducción en la vía pública de diferentes contenedores para la selección en origen de varios tipos de residuos urbanos, forma parte de un necesario **Plan de Recogida selectiva pero ha supuesto la presencia en el espacio público de abundantes contenedores que enturbian la imagen del espacio urbano y en ocasiones el correcto uso de este**. Además de un control activo de la ordenanza que lo regula deberían instaurarse mejoras en el sistema de recogida, **preferentemente el soterramiento de los contenedores de recogida y la estandarización de las bocas**. El diseño y la imagen de los puntos de acopio y recogida es un punto importante a considerar, así como su ubicación, que deberá ocupar espacios especialmente habilitados para ello, estables y con el apropiado sistema de integración y en ningún caso se colocarán en lugares que desvirtúen la percepción del espacio público y la imagen urbana. (En Valdespartera se está utilizando el sistema de recogida neumática de residuos mediante contenedores soterrados, un modelo aplicable a otras muchas zonas de la ciudad).
- ❑ Está prevista en la ciudad la entrada en funcionamiento en breve de un nuevo centro de recogida de basuras con un concepto novedoso, el ECOVERTEDERO. Este realizará el tratamiento y reciclaje de los residuos urbanos de la capital aragonesa y de 61 municipios del entorno, además de reciclar los envases ligeros procedentes de toda la Comunidad Autónoma. Se ubica al sur de La Cartuja, dentro de las instalaciones del Parque Tecnológico del Reciclado (PTR).



Análisis Urbano Comercial

IV. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad Sostenible.





III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad

Movilidad general:

- ❑ En la última década la ciudad de Zaragoza ha aumentado su población en casi un 7%, y si atendemos a su corona exterior, el crecimiento experimentado por esta zona ha sido de casi un 30%.
- ❑ La distribución de este crecimiento es desigual por las distintas zonas, encontrándose distritos muy dinámicos con crecimientos superiores al 20%, como Oliver-Valdefierro, Barrios Rurales Norte y Margen Izquierda y otros con pérdidas, como Las Fuentes, Centro, San José y Delicias.
- ❑ En este sentido, la ciudad se divide en dos partes claramente diferenciadas. La primera de ellas comprende distritos contiguos de la margen derecha, que recorren la franja entre Las Fuentes y Delicias, donde las pérdidas de población son claras. La segunda zona corresponde a los barrios de la margen izquierda, así como la zona de la ciudad ubicada en el suroeste, donde se están dando los principales aumentos de población.
- ❑ En la corona exterior la tendencia es creciente en todos los ejes, pero el crecimiento presenta ritmos distintos. El más dinámico es el eje Sur, seguido del eje Este (margen izquierda) y el Suroeste, mientras la Margen Derecha es la que presenta un menor dinamismo. Si al aumento poblacional y a la descentralización de usos y funciones urbanas unimos el aumento de la motorización, fenómeno común en todas las grandes ciudades desarrolladas, es fácil advertir la importancia que la correcta gestión de la movilidad tiene para lograr la fluidez de las funciones urbanas en general, y la actividad comercial en particular.
- ❑ **La movilidad en Zaragoza está definida por un ratio de 2,30 viajes por persona y día**, según se extrae del Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza, documento que expresa la existencia de una mayor movilidad en los distritos de Montecanal, Torrero- La Paz, Casco Histórico, Centro y Barrios rurales del Norte y menor en Oliver, Barrios rurales del Oeste y Las Fuentes.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad

- ❑ El Estudio caracteriza a **La Jota (Arrabal) y Almozara como distritos primordialmente generadores de viajes**, en tanto que **La Cartuja, Ensanche y los Barrios del Oeste muestran una mayor capacidad de atracción de viajes que de generación**; los ejes exteriores, se caracterizan por su mayor capacidad de atracción de movilidad con motivo de trabajo en tanto que son generadores de viajes con motivo de estudio hacia el centro, debido a la presencia de la Universidad.
- ❑ En una visión de conjunto y en términos de generación de viajes, desde una posición de casi igualdad con el transporte colectivo en la ciudad, **el porcentaje de participación del vehículo privado en el reparto de la demanda es creciente a medida que los viajes se producen en puntos más alejados del centro.**
- ❑ En el ámbito urbano, **las zonas con un mayor peso de los desplazamientos a pie se encuentran en la parte más céntrica de la ciudad, en la Margen derecha del río**, mientras que las más adeptas al transporte colectivo son los Barrios Rurales del Oeste y las áreas más alejadas del centro, donde el peso de los desplazamientos a pie es menor.
- ❑ Se concluye, pues, como consecuencia directa del modelo, que **a medida que nos alejamos del centro de la ciudad, disminuye el peso de los desplazamientos a pie de los residentes y aumenta el peso de los desplazamientos en transporte colectivo.**



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

Red viaria y movilidad rodada.

- La articulación del viario urbano de Zaragoza, condicionada por el cruce del río Ebro, ha experimentado, gracias a la celebración de la Expo, un **impulso definitivo para la finalización de diversas infraestructuras viarias** de gran envergadura:
- Cierre definitivo Ronda Hispanidad Z-30 o Tercer Cinturón (circunvalación interna), completada totalmente con varios tramos: Vial Norte del Actur, enlaza la A-23 y Parque Goya con Ranillas; denominada Ronda del Rabal en este tramo, prosigue a través del Puente del Tercer Milenio, enlace con Delicias y Almozara, tras la apertura de los accesos por el norte de la Estación Intermodal, hasta enlazar con la Vía Hispanidad, reformada en 2006.
- Cierre definitivo Z-40 o 4º cinturón (circunvalación externa) con apertura Ronda Este: el tramo final conecta la A-68 dirección Castellón con la AP-2 dirección Barcelona; posteriormente, con la antigua N-II en Santa Isabel a través de un túnel, y prosigue hasta enlazar con la A-23 dirección Huesca en las inmediaciones de la Ciudad del Transporte.
- Soterramiento y nuevo túnel Rotonda de San Gregorio-MAZ en A-23 dirección Huesca.
- Ronda del Canal o Vía Parque: conecta la Ronda Norte (A-2) con la Avda. Gómez Laguna, enlazando Rosales del Canal, Montecanal y el nuevo Camping Municipal.
- Z-35: nueva ronda que parte de Z-30 (enlace Barrio la Paz) hacia Puerto Venecia, y Z-40.
- Ronda Norte (A-2): construcción carril adicional (tramo F. Muestras-Malpica, 2008; tramo Malpica-Alfajarín, 2010) y nuevos accesos (a PlaZa y F. Muestras, 2007; a carretera aeropuerto N-125, en 2008).
- Nuevo enlace sin peaje AP-68-A-68 dirección Logroño, (2007) en Monzalbarba y Utebo.
- Por lo que respecta a las vías interurbanas, destacan: Autovía Mudéjar A-23 (Eje Somport-Sagunto): completada hasta Valencia y ARA-A1: autovía autonómica Alfajarín-El Burgo (2008), conforma un nuevo by-pass al sur de la ciudad, absorbe parte del tráfico Madrid-Barcelona de la A-2 por la Ronda Este, y permite una mejor comunicación entre ambas márgenes del Ebro. Será probablemente el primer tramo sur de la futura Z-50, futura circunvalación ultraperiférica.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

Transporte público.

- ❑ La ciudad de Zaragoza cuenta con una red de **47 líneas de autobús** (incluyendo líneas regulares, circulares y nocturnas), **con una longitud en recorridos de casi 500 Km., con frecuencias que oscilan entre uno y catorce autobuses / hora en los períodos punta**, efectuando un total de 6.396 expediciones diarias por sentido, y recorriendo más de 16 millones de kilómetros al año.
- ❑ En la red viaria urbana de la ciudad de Zaragoza hay en la actualidad unos **11 kilómetros sobre los que se ha construido o pintado carril bus**, la mayoría en un único sentido de circulación; poco más de 2 kilómetros tienen instalado el carril en doble sentido, es decir, casi un 16 por ciento del total de carril bus. Los carriles bus no son exclusivos para la circulación de autobuses, sino compartidos, en tanto admiten la circulación de taxis.
- ❑ La red de autobuses originalmente diseñada ha ido evolucionando mediante añadidos, prolongación del itinerario de las líneas, modificación de sus frecuencias y en algunos casos mediante la creación de líneas nuevas, pero sin alterar sustancialmente el conjunto.
- ❑ Además, los cambios acontecidos en la dinámica urbana, como la modificación de los usos del suelo en determinadas zonas, su especialización, la aparición de polos de atracción vinculados al consumo y al ocio, etc. así como la futura puesta en marcha del tranvía, hacen necesaria la reordenación de la red de autobuses urbanos.
- ❑ Las directrices fundamentales para esta reordenación, bajo los **principios de sostenibilidad, conectividad metropolitana, accesibilidad, complementariedad y coordinación, deberían formularse buscando la complementariedad con el tranvía**, y no competencia, manteniendo aquellas líneas con cobertura superior al 80%, ajustando la longitud de las líneas a recorridos razonables para mantener la regularidad y fiabilidad.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

- ❑ Por lo que respecta al tranvía, **el recorrido final de la línea 1**, Norte-Sur, será el siguiente: Valdespartera, Vía Ibérica, Rotonda de Toulouse, Isabel la Católica, Fernando el Católico, Gran Vía, Plaza de Paraíso, Paseo Independencia, Coso, Cesar Augusto, Puente de Santiago, Ranillas, María Zambrano/Gómez de Avellaneda (según sentido), Luciano Gracia, rotonda Juslibol, Parque Goya hasta Avenida de la Academia General Militar.
- ❑ La línea tendrá un total de **12,8 kilómetros de recorrido, uniendo no sólo el Norte y el Sur de la ciudad, sino dando también servicio a los dos principales focos expansión urbana de Zaragoza. Incluirá 25 paradas, con una distancia media entre ellas de 500 metros.** Cuando la línea se complete dispondrá de 25 tranvías de unos 32 metros cada uno, con capacidad para unas 220 personas, más del doble que un autobús articulado.
- ❑ Se prevé que, cuando toda la línea esté en funcionamiento, **sea utilizada por unos 100.000 viajeros/día**, lo que supone más de 30 millones de usuarios al año, con una frecuencia de paso de 5 minutos en hora punta.
- ❑ La decisión adoptada respecto al recorrido final de la línea excluye finalmente la realización de un by-pass o paso alternativo por el entorno de la Puerta del Carmen. Además, se ha optado por la construcción de dos cocheras-taller en sendos extremos de la línea, es decir, en Valdespartera y en Parque Goya, respectivamente. Esto asegura la no interrupción del servicio en momentos concretos como podrían ser Fiestas del Pilar o cualquier otra circunstancia. Además, se contempla la construcción de dos parking de disuasión en ambos extremos de la línea. **El tranvía tendrá conexión con la línea de cercanías de ferrocarril en la futura estación de Fernando el Católico con Avenida de Goya.**
- ❑ Cabe destacar que entre las paradas de Murallas y Gran Vía, esto es, a su paso por César Augusto, El Coso y el Paseo Independencia, el tranvía discurrirá sin catenaria, para minimizar su impacto.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

Movilidad peatonal.

- ❑ Según el Plan de Movilidad, **casi el 40% de los desplazamientos de más de cinco minutos de duración que se realizan en Zaragoza se efectúan a pie** y, sin embargo, la movilidad peatonal no cuenta con una atención proporcional a su volumen dentro de la movilidad general de la ciudad.
- ❑ Es importante que el peatón recupere el espacio urbano, que sus desplazamientos puedan realizarse con comodidad y, si es posible, de una manera agradable y que la vida pueda discurrir en la calle con las menores interferencias del tráfico rodado.
- ❑ Este planteamiento que, además, aportaría notables ahorros de energía, reduciría emisiones contaminantes de todo tipo y otros costes sociales como los accidentes, no debe restringirse a las zonas más céntricas de la ciudad sino que ha de extenderse mediante ramificaciones que permeabilicen el territorio y, en los núcleos urbanos de la periferia, en apoyo de las redes de transporte colectivo, facilitando el acceso a las mismas.
- ❑ **Zaragoza ha habilitado casi 30 kilómetros de vías peatonales**, pero sigue siendo una proporción muy reducida del viario en proporción al volumen total de movilidad, a lo que se une la existencia de numerosos elementos dispersos, difícilmente integrables en una red que incentive y facilite desplazamientos de mayor longitud que los actuales y donde se dé cabida a una componente lúdica del espacio público.
- ❑ **Las operaciones de peatonalización y semipeatonalización se han centrado preferentemente en el Casco Antiguo y debería extenderse en primer lugar al distrito Centro, Delicias, Ensanche y Torrero – La Paz.**
- ❑ Desde el Plan de Movilidad Sostenible se han planteado **tres programas de actuación para la mejora de la movilidad peatonal, los cuales pueden tener una muy directa incidencia positiva sobre la actividad comercial minorista.**



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

- ❑ En primer lugar, **el programa de restricción de acceso a zonas del centro urbano para vehículos motorizados**, con las limitaciones de vehículos de servicio público y por vías concretas.
- ❑ En segundo lugar, **el programa de selección de zonas ambientales en la que calmar el tráfico (Zonas 30)**, rodeando la zona anterior y protegiéndola.
- ❑ Por último, el **Programa de itinerarios peatonales**, que establece enlaces para acercar a las áreas anteriores, naturalmente, reforzando la presencia de la red de transporte colectivo en sus proximidades y en sus travesías, apoyando con aparcamientos de disuasión en el borde de las zonas 30 y complementados con accesos en bicicleta y aparcamientos para las mismas en el borde del centro urbano.

a) Programa de restricción de acceso a las zonas del centro urbano.

- Gracias al desarrollo del Plan Integral del Casco Histórico ya existe un tejido peatonal en el centro, el cual se pretende extender y consolidar mediante la puesta en marcha de las siguientes actuaciones:
- Cierre físico del ámbito a los no residentes (acceso sólo para residentes, transporte público y carga y descarga) mediante bolardos retráctiles y tarjeta de residente.
- Aparcamiento para residentes en coherencia con el cierre del ámbito.
- Ampliación de la urbanización peatonal y/o de coexistencia.
- Mejora del equipamiento y la señalización peatonal.
- Adicionalmente, el PIT protege esta zona con las actuaciones del siguiente programa, intensifica la accesibilidad en transporte colectivo a esta área y crea aparcamientos de rotación en zonas próximas.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

b) Programa de creación de áreas ambientales.

- Estas áreas cubren las necesidades del distrito Centro, zona en la que la intensidad de la circulación peatonal es mayor y, por tanto, la actuación se hace más prioritaria. Las acciones tipo que se ejecutaran en estos espacios serían las siguientes:
- Prolongar los itinerarios peatonales de acceso al Centro mediante una mejora de las aceras y mayor adecuación de las intersecciones para mejorar el cruce peatonal.
- Mejora de la calidad y dimensiones del espacio peatonal.
- Reordenación de los sentidos para evitar el tráfico de paso y reducir su velocidad.
- Circulación a velocidad máxima de 30 km/h y medidas de limitación de la velocidad en el viario local.
- Optimización del aparcamiento en superficie para favorecer al residente.
- Mejora del equipamiento y la señalización peatonal.

c) Programa de itinerarios peatonales.

- La idea de "itinerario peatonal" no excluye la presencia en la misma calle de otros medios de transporte, sino que subraya las exigencias de comodidad y seguridad de la circulación peatonal, poniendo hincapié en el tratamiento de las intersecciones, las cuales deben garantizar la seguridad y el confort.
- La red propuesta, sobre la que se concentrarían las actuaciones, permite acceder a todos los barrios del continuo urbano de Zaragoza y articula también todas las "áreas ambientales" propuestas.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

Movilidad en bicicleta.

- ❑ **Zaragoza es una ciudad propicia para efectuar desplazamientos en bicicleta**, pues cuenta con pocos desniveles, cuyo uso puede y debe favorecerse porque ocupa menos espacio que el automóvil y, sobre todo, consume menos energía y produce menos contaminación, tanto atmosférica como acústica.
- ❑ Se deben establecer las **condiciones necesarias para que los ciclistas puedan moverse adecuadamente**, lo que incluye el diseño de unas infraestructuras apropiadas tanto para el desplazamiento como para el aparcamiento, así como las medidas que regulen la interferencia con otros modos tales como el establecimiento de prioridades o actuaciones para reducir la velocidad.
- ❑ El diseño de una red ciclista eficiente debe responder a cinco requisitos básicos:
 - Coherencia: debe conectar todos los orígenes y los destinos de forma coherente, consistente y unitaria.
 - Confort: debe ser rápida, confortable, conveniente y evitar maniobras complicadas o interrupciones.
 - Seguridad: debe minimizar el riesgo accidentes y la sensación de peligro que pueda existir por la presencia de otros modos.
 - Atractividad: debe ser atractiva para los ciclistas en términos de iluminación, seguridad personal, ruidos etc., y diseñada de manera que se adapte a su entorno.
 - Rectitud: debe ofrecer la ruta más recta para el ciclista.
- ❑ Gracias a los proyectos de **reordenación de las Riberas del Ebro, el Canal Imperial y la constitución del Anillo Verde, en los últimos años la red de carriles bici se ha visto incrementada**. La creación de carriles en los barrios de nueva creación y en calles y avenidas reurbanizadas del casco, así como la implantación del sistema Bici de alquiler de bicicletas ha supuesto pasar de una red circular y lúdica a una red radial que permite realmente considerar a la bicicleta con un sistema de transporte urbano.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

- ❑ Los nuevos carriles bici creados en los últimos años son: Vía Hispanidad, Riberas Ebro, Canal Imperial, Campus Universitario-Aragonia-Vía Hispanidad, Avda. Ranillas, Ronda del Rabal, Paseo del Agua, El Portillo, Entorno Estación Intermodal, Corredor Verde Oliver Valdefierro, Z-30, Ibon de Plan, Valdespartera (Avda. Casablanca), Ronda del Canal-Vía Parque, Barrio La Paz, Paseo de Longares, Camino Natural a La Alfranca y Parque Lineal de PlaZa.
- ❑ Los **carriles bici en ejecución o previstos para su construcción en los próximos años son**: Miguel Servet, Gran Vía, Paseo Sagasta, Valle de Broto-Pirineos, Bielsa-Peña Oroel, Manuel Viola-Parque Oriente-Vadorrey, Avda. Cataluña-Santa Isabel, Avda. La Jota-Santa Isabel (por pasarela), Paseo Reyes de Aragón, Ramiro I- Aragonia, Campus Universitario-Franco y López, Parque del Oeste-Corredor Verde, Arcosur, prolongación Avda. Casablanca oeste-A-2, conexión Parque Lineal PlaZa-aeropuerto.

Red de aparcamientos.

- ❑ El aparcamiento es el instrumento más poderoso para la gestión del tráfico, pues la disponibilidad de aparcamiento en destino, condición necesaria para la realización del desplazamiento en coche, puede regular el volumen de coches que salen del origen de forma mucho más efectiva que los semáforos, las señalizaciones restrictivas para la circulación y cuantos instrumentos han sido aplicados a la regulación del tráfico ya que, la reducción de esa disponibilidad supone una inmediata reducción del tráfico y su inexistencia implica la desaparición del tráfico de destino, aunque se pueda mantener el de paso o el de ida y retorno sin aparcar.
- ❑ **Zaragoza cuenta con un déficit de casi 40.000 plazas de aparcamiento, necesidad que se cubre utilizando el viario, incorporando plazas reguladas o libres hasta que se alcanza un superávit del 21%.** Sin embargo, **hay numerosas zonas con un déficit de aparcamiento**, claro por lo que las propuestas de actuación han de contemplar esas situaciones singulares. Tampoco existe dotación exterior, ligada a los transportes colectivos, que facilite el abandono del vehículo privado antes de entrar en la ciudad, ni hay alternativas significativas para promover el uso de la bicicleta y la motocicleta.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

- ❑ Los principales objetivos que plantea el Plan de Movilidad Sostenible en materia de aparcamiento son los siguientes:
 - Reducir el porcentaje de turismos que entran hasta las zonas más densas de la ciudad.
 - Limitar el tráfico en vehículos privados hacia las zonas más congestionadas de la ciudad.
 - Recuperar el viario urbano para su función de soporte de la movilidad de los diferentes modos de transporte.
 - Procurar la internalización de los costes de transporte por los viajeros que los producen.
 - Colaborar en la creación de un sistema de transporte que atienda las necesidades de movilidad de la población con una mayor calidad.
- ❑ Para alcanzarlos se propone abordar una serie de actuaciones cuya concepción se asienta sobre los siguientes principios:
 - Aumentar la capacidad de aparcamiento fuera del viario público.
 - Reducir las dotaciones de aparcamiento en el viario público a medida que se incrementan las plazas disponibles fuera de él.
 - Incrementar las exigencias de edificación de plazas de aparcamiento por vivienda.
 - Aumentar las dotaciones de plazas de aparcamiento en los bordes de la ciudad de Zaragoza y en las paradas o estaciones de las líneas de transporte colectivo que la conectan con su área metropolitana.
 - Establecer aparcamientos adecuados para bicicletas y motocicletas en el entorno de las áreas peatonales y en las zonas de gran ocupación del espacio por usos terciarios.
 - Ampliar las medidas de control del aparcamiento indebido e incrementar la eficacia de la acción sancionadora.
- ❑ Su aplicación se concreta en unas recomendaciones sobre adecuación de la normativa sobre edificación y el desarrollo de ocho programas de actuación con la siguiente dedicación:
 - Programa de aparcamientos subterráneos para residentes paralelo a otro de reducción de plazas ESRO y ESRE sobre el viario.
 - Programa de aparcamientos de apoyo a la red peatonal.



III. Movilidad y comercio: El Plan de Movilidad.

- Tres programas de aparcamientos de disuasión en apoyo de las redes de transporte colectivo.
- Dos programas de aparcamientos para bicicletas y motocicletas, respectivamente.
- Se ha establecido un ambicioso objetivo en este campo, con **12.000 nuevas plazas de aparcamiento para residentes antes de 2012 mediante la construcción de doce nuevos aparcamientos:**
 - Finalizado: Plaza Eduardo Ibarra (Romareda).
 - Aprobados o en construcción: Plaza Reina Sofía (San José), Doctor Iranzo (Las Fuentes), Duquesa Villahermosa (Delicias).
 - Sujetos a aprobación definitiva: Moret (Plaza los Sitios), Florentino Ballesteros (Las Fuentes), Paseo Calanda (Delicias), Peña Oroel (Picarral), Tierno Galván (Torrero), Perdiguera-Estación del Norte (Arrabal), Cesáreo Alierta (junto a San José), Torrero (Antigua Cárcel).



Análisis Urbano Comercial

IV. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

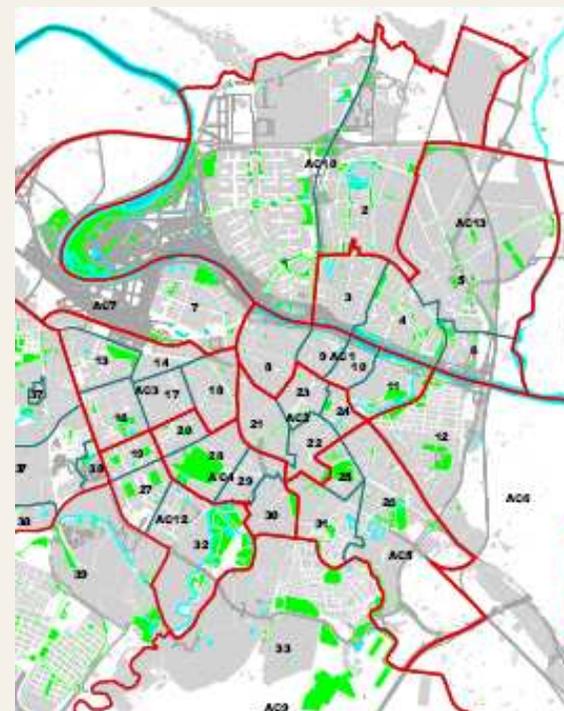




V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Introducción

- El análisis conjunto de las 14 áreas comerciales en las que se ha dividido la ciudad, permite descubrir **un mosaico de escenarios urbanos de muy distinta naturaleza**: paisajes de casco antiguo, ensanches, bloque abierto, de ciudad-jardín, paisajes productivos, de comunicación y transportes, etc. todos ellos en severa yuxtaposición y con cambios bruscos de uno a otro sin apenas transición. Son las ya conocidas fracturas y discontinuidades de la ciudad de Zaragoza, tan bien descritas en el anterior Plan y en cuya sutura se ha estado trabajando a través del planeamiento de la ciudad en los últimos años.
- La delimitación de las áreas comerciales **responden a criterios administrativos, históricos, funcionales y comerciales**. Se han conjugado las delimitaciones de secciones censales, de los distritos y, a nivel de delimitación de los ZUCs (Zonas Urbanas Comerciales), las zonas de concentración comercial y el ámbito de actuación de las asociaciones comerciales (Ver Plano 06).
- A continuación se describen brevemente los aspectos que, desde el punto de vista de la actuación urbano-comercial, afectan a cada zona y se mencionan las **actuaciones que se consideran estratégicas para dinamizar económicamente cada uno de dichos entornos**.

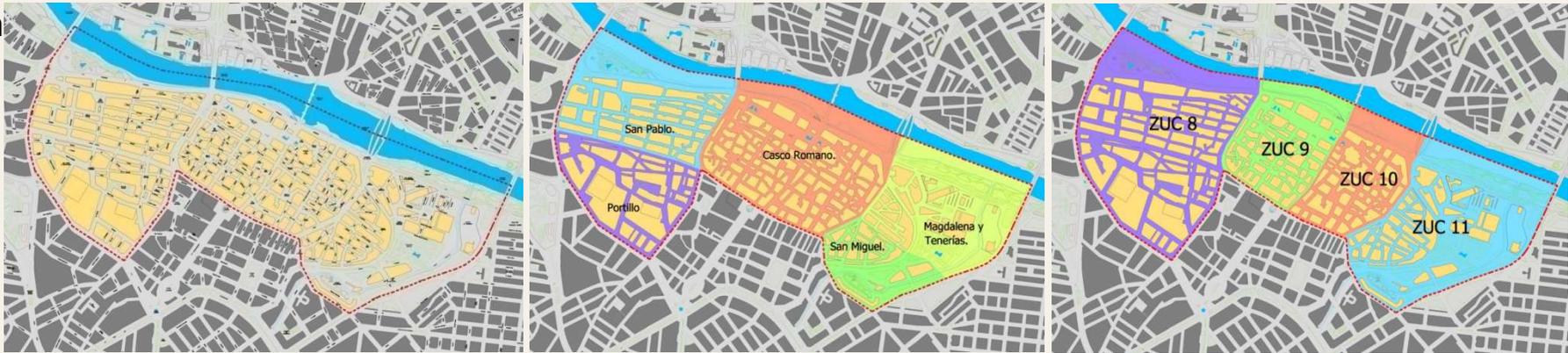




V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

Descripción de la Zona Centro Histórico

- El **área comercial 1, Casco Histórico, que comprende a los ZUC 8, 9, 10 y 11** está delimitada al norte por el cauce del Ebro y su perímetro está formado por el Paseo María Agustín, la Avenida César Augusto, El Coso, Espartero, Plaza San Miguel y el cauce del Huerva.
- Comprende los **barrios del Casco Romano**, como elemento central, Magdalena, Tenerías y San Miguel al este y San



- Es esta un área de fuertes contrastes, como todos los cascos históricos en general, pues **se localizan en un mismo espacio los principales elementos patrimoniales de la ciudad histórica, que son a su vez los principales referentes turísticos y de atracción cívica**, institucional, religiosa, política, etc. junto con un tejido edilicio residencial degradado y envejecido, donde las recientes operaciones de mejora y rehabilitación aún no han llegado a su punto más alto.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

- ❑ Las actuaciones más emblemáticas, de finales de los ochenta y comienzos de los noventa, dieron como resultado una elevación de la calidad del ambiente y escena urbana acorde con los tiempos, que todavía mantiene su nivel, en líneas generales.
- ❑ La **renovación de las infraestructuras y reurbanización realizada al amparo del Plan Integral del Casco Histórico (PICH)** de Zaragoza ha sido notoria por el cambio de imagen, la detención de la degradación y el tratamiento singular de calidad en los espacios más significativos de la ciudad.
- ❑ Sin embargo, "el escaso mantenimiento dado a las renovaciones de la urbanización hace que vuelvan a tener aspecto degradado y sucio algunas de estas áreas, no habiéndose terminado de conseguir una calidad urbanística capaz de arrastrar su revitalización", tal y como se apunta en el Programa del PICH 2005-2012, ahora en vigor.
- ❑ La inexistencia de un criterio unitario y riguroso a la hora de llevar a cabo las intervenciones, la falta de criterios unitarios o normas aplicables a la estética de la escena urbana y la falta de coordinación entre los distintos entes públicos que actúan sobre el espacio público, ha creado una heterogeneidad que merma la calidad general de las intervenciones, a lo que cabe unir el deterioro de muchas de ellas a pesar del escaso periodo transcurrido desde su renovación.
- ❑ Volviendo de nuevo a hacer referencia al Programa del PICH 2005-2012, "*este deterioro obedece a múltiples causas como son: la falta de disciplina en el tráfico restringido de las calles peatonales, la no adecuada protección ni reposición de los pavimentos durante y tras la realización de las obras de edificación, la falta de limpieza o poca adecuación de los pavimentos al uso que se les da, el incivismo y la situación de los solares y la degradación arquitectónica y socioeconómica de algunos entornos*".



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

La centralidad representativa y cultural:

- ❑ Gracias a la recuperación de edificios monumentales, las implantaciones dotacionales, las mejoras en la urbanización y el tratamiento de los espacios públicos, esta zona ha mantenido su carácter de centro institucional, representativo y patrimonial de la ciudad.
- ❑ Sin embargo, esto ha supuesto la exclusión de otras actividades urbanas como el comercio, la educación o las instalaciones deportivas, **cuyas necesidades funcionales y de accesibilidad han tendido a localizarse en áreas periféricas de la ciudad.**
- ❑ Estas tendencias tienen algunos efectos negativos, como la aparición de zonas acústicamente saturadas y la aparición de elementos artificiosos que invaden la escena urbana, del mismo modo que ocurre en otras ciudades europeas.

La accesibilidad y el tráfico:

- ❑ En las últimas décadas se ha producido una **visible redistribución de la circulación en el casco urbano, motivada por la apertura de las rondas exteriores, las limitaciones de acceso a través de los puentes históricos y las derivadas de las peatonalizaciones.**
- ❑ Los nuevos aparcamientos en rotación han supuesto una mejora de la situación, y los cambios normativos que permiten la construcción de edificios de estacionamiento en altura, así como la obligatoriedad de dotar mínimamente de plazas de aparcamiento a los nuevos edificios de viviendas, contribuirán a la mejora de la calidad de la escena urbana, al ir minorando la presión del estacionamiento en la vía pública.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

La terciarización del centro

- ❑ La repercusión y localización de actividades terciarias en el casco histórico tiene características distintas para cada subsector de actividad:

Comercio:

- ❑ Ha habido una disminución de comercio cotidiano y de bienes diarios por efecto de la pérdida de población y por la competencia ejercida por las grandes superficies comerciales y centros comerciales periurbanos.
- ❑ La existencia de un continuo comercial es imprescindible para hacer del espacio público urbano algo más que un espacio de circulación, consiguiendo un lugar de relación y estancia ciudadana.

Oficinas:

- ❑ El Plan General adopta medidas para evitar la terciarización mediante limitaciones a los usos no residenciales y a la implantación de despachos profesionales no domésticos. Con ello se persigue impedir que las comunidades de propietarios se vayan vaciando de residentes, aumenten desmesuradamente los precios y que la zona quede vacía fuera del horario laboral, convirtiéndose en un lugar inseguro y despacible.
- ❑ El propio Plan General apunta que, a medida que se desarrollen nuevas áreas de centralidad como la Ribera Norte o El Portillo y se equipen de dotaciones terciarias es previsible que se reduzca el terciario de oficinas en el Centro.

Hostelería:

- ❑ Respecto a la hostelería, se aprecia una doble situación, pues resulta beneficiosa como actividad de apoyo al sector turístico y por su contribución a hacer del centro un lugar de ocio y encuentro, pero parte del sector tiene connotaciones negativas por las molestias que genera a los residentes.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

- El Área Casco Histórico cuenta con un total de **924 establecimientos comerciales minoristas, que representan el 12,31% de la oferta comercial de la ciudad**, contando con seis ejes comerciales principales, entendiéndose como tales aquellos que poseen más de cincuenta comercios, y cinco ejes comerciales secundarios, aquellos cuya dotación comercial está por encima de los treinta establecimientos. Existen otros dos ejes con más de diez establecimientos.
- Del conjunto de ejes comerciales, se han analizado en detalle los siguientes:

Nombre de la calle:	Número de establecimientos:
Conde Aranda	79
San Jorge-Méndez Núñez-Torre Nueva	73
Don Jaime I	61
Mayor-Espoz y Mina-Manifestación	66
Alfonso I	54
El Coso	61
César Augusto	43
San Vicente de Paul	34
Santa Lucia	22
Predicadores	21
Paseo María Agustín	42
Cantín y Gamboa	14
Santa Inés	12



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

Propuestas de actuación:

- ❑ **Dignificación y embellecimiento de las principales calles comerciales del Casco Histórico** y de la zona centro de la ciudad: Conde Aranda, San Jorge, Méndez Núñez, Torre Nueva, Don Jaime I, Mayor, Espoz y Mina, Manifestación, El Coso, César Augusto y San Vicente de Paul.
- ❑ **Intervenir decididamente en los espacios públicos más emblemáticos** de la ciudad: Plaza César Augusto, Plaza San Miguel y Plaza Santo Domingo.
- ❑ **Continuar con el desarrollo del Plan de Peatonalización impulsado desde el PICH y desde el Plan de Movilidad**, generando un sistema de zonas ambientales con tráfico calmado, una red de itinerarios peatonales y un programa de restricción de acceso al centro para vehículos motorizados.
- ❑ Mientras que la restricción de accesos se limita al casco romano, las zonas de tráfico calmado son seis: Plaza del Carmen, Centro Madre Sacramento, San Pablo y San Miguel.
- ❑ El elemento de mayor incidencia e impacto sobre los tejidos históricos es la movilidad y por ello se considera oportuno disuadir la utilización del centro como zona de paso para romper la atracción de tráfico del sistema radial de la ciudad, **restringiendo el transporte privado mediante la peatonalización y otras medidas que contribuyan a mejorar la imagen y ambiente urbano.**
- ❑ A la política de peatonalización ya iniciada cabría añadir la necesidad de creación de áreas de intermodalidad eficaces y estratégicamente situadas, así como la creación de una red de aparcamientos disuasorios y de larga duración y la mejora del transporte colectivo.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

- ❑ **Cuidar y mejorar la fachada norte del Casco, frente al Ebro**, minimizando el impacto de la logística turística en una zona de gran valor patrimonial y paisajístico.
- ❑ **Rediseñar la sección viaria de todas las calles afectadas por el trazado del tranvía de tal forma que la incorporación de este nuevo servicio no suponga una pérdida de espacio y libertad para los peatones**, sino todo lo contrario, pues ya que se ha hecho una clara apuesta por la movilidad sostenible y limpia, estas calles deberían incorporar carril bici, alineaciones de arbolado, etc. haciendo de ellas espacios gratos para el ciudadano. Se trata, en concreto, de César Augusto y El Coso.
- ❑ **Mejorar la movilidad peatonal y los flujos turísticos entre polaridades**. El patrimonio monumental con que cuenta el centro de Zaragoza conforma un sistema de polos de atracción turística que se vertebran a través de un conjunto de itinerarios peatonales pautados y limitados en la actualidad a aquellas calles y ámbitos sobre los que se ha actuado recientemente.
- ❑ La mejora del tejido urbano entre polos de interés turístico aumentará las posibilidades de movilidad y los flujos. En este sentido se propone la potenciación y puesta en valor del patrimonio edilicio a través de un **cuidado diseño de los elementos de mobiliario urbano, señalética, iluminación, etc. de su entorno y de los recorridos histórico-turísticos del casco, incorporando elementos de ambientación y significación de los espacios**. Crear un verdadero sistema de zonas verdes articulado a través de calles con alineaciones de arbolado y otros elementos ornamentales.
- ❑ Se trata de un área rodeada de importantes zonas verdes, desde el cauce del Ebro a los Parque del Azud, Bruil, Villafeliche y Miraflores, por lo que entre dichas polaridades se debería **extender un sistema de espacios verdes y libres de proximidad**, a escala de barrio, que se deben articular entre si mediante calles con alineaciones de arbolado, "pequeñas islas verdes" y otros elementos ornamentales. De esta forma se garantiza la optimización de un sistema vital para el tejido urbano, que sirva de cauce para los flujos peatonales y en bicicleta, que sirva para enriquecer la escena urbana de la forma más adecuada a cada una de las escalas.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. El Centro Histórico

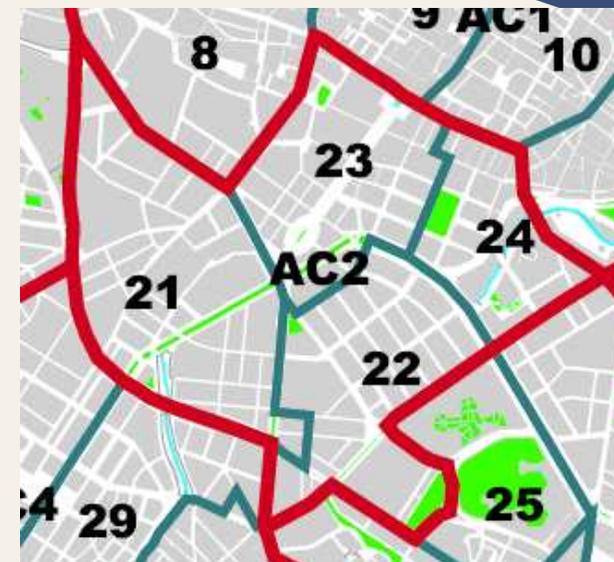
- ❑ **Recuperar paisajísticamente el cauce del Río Huerva** a su paso por la ciudad de Zaragoza, el cual constituye un corredor verde con un gran potencial ambiental y paisajístico.
- ❑ **Recuperar los mercados y sus entornos como núcleos sociales de los distintos ámbitos:** Mercado Central, Mercado de San Vicente de Paul y Mercado de Cantín y Gamboa.
- ❑ Las propuestas de actuación en materia de urbanismo comercial se centran en una primera fase en los ejes analizados, con el objetivo de crear un sistema articulado de ejes comerciales que sirvan, gracias a las sinergias que se puedan establecer entre ellos y apoyándose en los elementos patrimoniales y turísticos de la zona, para la revitalización del tejido comercial del casco histórico.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

La zona centro

- El **Área Comercial 2, Centro**, formada por los ZUCs 21, 22, 23 y 24, delimita al norte con el Área Comercial 1 a través del Paseo María Agustín, la Avenida César Augusto y el Coso. Su límite oeste lo conforma la Estación del Portillo, es decir, Anselmo Clavé, la Glorieta de los Zagrís y la Avenida Goya, que hace de cierre por el sur, mientras que el límite este lo conforma el Camino de las Torres.
- Su trazado es algo irregular, a pesar de tratarse de una zona de ensanche decimonónico, pues históricamente ha absorbido el trazado del ferrocarril desde El Portillo hacia Miraflores así como el trazado impuesto por el cauce del Río Huerva, que también pasa por esta zona.
- Desde el punto de vista de la trama urbana y la jerarquía viaria, los ejes estructurales de la zona son El Coso y el Paseo de la Independencia por una parte, el Paseo de la Gran Vía, Constitución y Sagasta por otro lado, y la Avda. de Goya.
- Desde el punto de vista de la clasificación del suelo, mientras que la zona al norte del Paseo de la Constitución pertenece a la Zona B, ciudad histórica y, en concreto, ensanche del XIX de la zona del Salón de Santa Engracia y Huerta de Santa Engracia (entorno de la Plaza de los Sitios), el resto del ámbito pertenece a la Zona A1, edificación en manzana cerrada, cronológicamente posterior a la Zona B.



Delimitación entorno zona centro



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

La zona centro

- El Área Centro, por su parte, posee una elevada densidad comercial, contando con 1.278 establecimientos comerciales minoristas, que representan el 17,02% de la oferta comercial global de la ciudad de Zaragoza. Cuenta con un eje comercial principal, siete ejes comerciales secundarios y varios ejes con más de diez establecimientos cada uno, entre los que destacan la Avda. de Goya, Gascón de Gotor y Juan Pablo Bonet.
- Del conjunto de ejes comerciales, se ha hecho una selección de los más representativos para ser analizados individualmente y establecer una serie de propuestas de intervención para cada uno de ellos.

Nombre de la calle:	Número de establecimientos:
San Miguel	51
León XIII	48
Paseo de Teruel	44
Francisco Vitoria	43
Paseo de Las Damas	41
Paseo Independencia	38
Hernán Cortés	32
Zurita	31
Avenida de Goya	29
Gascón de Gotor	24
Juan Pablo Bonet	22
Cortes de Aragón	19
Cinco de Marzo	13
Cádiz	10



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

La zona centro

Propuestas de actuación:

- ❑ **Dignificación y embellecimiento de las principales calles comerciales** (César Augusto, San Miguel, León XIII, Francisco Vitoria, Paseo de Las Damas, Hernán Cortés y Zurita) y las plazas más emblemáticas: Plaza de los Sitios y Plaza Salamero.
- ❑ **Delimitación de seis zonas de tráfico calmado**, según el Plan de Movilidad Sostenible: Plaza del Carmen, Centro Madre Sacramento, San Pablo, Plaza de los Sitios, León XIII y San Miguel.
- ❑ Creación de una red de aparcamientos disuasorios y de larga duración y la mejora del transporte colectivo (en base a las alternativas planteadas por el Plan de Movilidad).
- ❑ **Mejorar la calidad espacial y de la escena urbana de las principales vías de circulación que discurren por la zona:** Gran Vía, Paseo de la Constitución, Paseo Sagasta, Paseo María Agustín y César Augusto, principalmente, mitigando su efecto barrera. El objetivo es vencer las discontinuidades que para la movilidad peatonal generan y transformarlas en fuentes de flujos hacia las distintas zonas comerciales, poniendo en valor la continuidad de la trama transversal entre los distintos barrios y zonas.
- ❑ **Rediseñar la sección viaria de todas las calles afectadas por el trazado del tranvía de tal forma que la incorporación de este nuevo servicio no suponga una pérdida de espacio y libertad para los peatones**, sino todo lo contrario, pues ya que se ha hecho una clara apuesta por la movilidad sostenible y limpia, estas calles deberían incorporar, en la medida de lo posible, carril bici, alineaciones de arbolado, etc. haciendo de ellas espacios gratos para el ciudadano (Paseo de la Independencia y Gran Vía).
- ❑ **Mejorar la movilidad peatonal y los flujos turísticos entre polaridades.**
- ❑ **Recuperar los mercados de la zona:** Mercado Azoque, Mercado de San Miguel y Mercado de Coímbra.

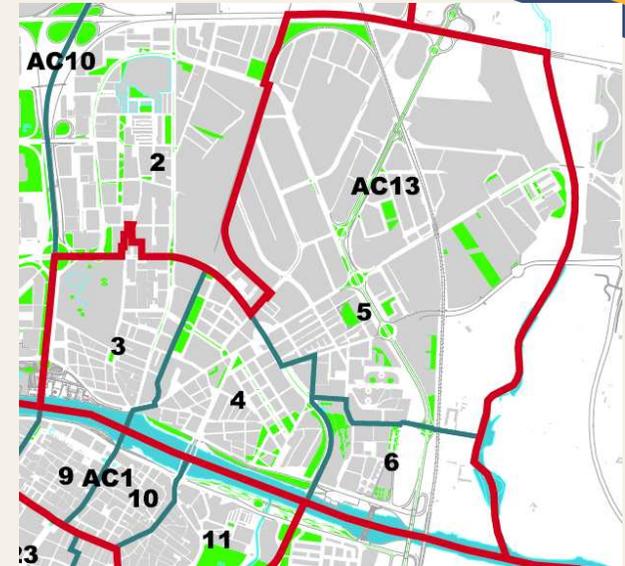


V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Arrabal

Descripción de la zona comercial:

- ❑ La Zona Comercial del Arrabal, con una superficie de 655 ha. comprende los ZUCs 3,4 5 y 6 y cuenta con una población de 54.882 habitantes, **el 8,6% de la población de la ciudad, lo que lo sitúa en la cuarta zona más poblada de Zaragoza**. La población se concentra especialmente en determinados ámbitos, fruto de los asentamientos desordenados con los que se ha ido conformado la zona especialmente desde los años 70: grupos Hogar Cristiano, F. Franco, Teniente Polanco, núcleo junto al Puente de Piedra, Balsas, Barrio Jesús y La Jota.
- ❑ Su origen se remonta a la islamización de la ciudad, cuando alrededor de la medina central –la vieja ciudad romana– surgieron almunias y ocupaciones más o menos dispersas, además del Arrabal, al otro lado del puente de Piedra, y el castillo de la Aljafería.
- ❑ **Zona tradicionalmente infradotada de muchos servicios, está sufriendo un importante cambio** debido a la revitalización que supone la aplicación de los Planes de Riberas del Ebro y la potenciación del Mirador de San Lázaro, a la que hay que unir la ya remodelada antigua Estación del Norte (un entorno estratégico para el distrito sobre el que es necesaria una reflexión profunda) y la construcción de nuevas viviendas.
- ❑ Por su parte, la puesta en funcionamiento del Tercer Cinturón ha supuesto una cierta descongestión de la Avenida de Cataluña, verdadero eje articulador de la zona.



Delimitación entorno zona Arrabal



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Arrabal

- A nivel comercial, **la zona cuenta con 368 establecimientos comerciales minoristas, el 4,4% del comercio la ciudad, lo que supone un índice de dotación de 6,70 establecimientos por cada mil habitantes, un ratio realmente bajo** (Especialmente en el ZUC 3), que indica una **fuerte infradotación comercial** que se ve, en parte compensada, por la proximidad de las concentraciones comerciales del Actur (CC Gran Casa, Carrefour).
- Como ejes y zonas comerciales destacan la Avda. de Cataluña (42 comercios, pero con grandes discontinuidades), el entorno de la Avda. de la Jota (31 comercios) con la calle Pascuala Perié (17), José Oto (15), Molino de las Armas (15 comercios) y las calles Balbino Orensanz (16) y Sobrarbe (11 comercios).



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Arrabal

Propuestas de actuación:

- ❑ **Dotar del mismo tratamiento realizado en el tramo correspondiente al Puente de Piedra al resto de tramos de la calle Sobrarbe**, de tal forma que se unifique toda la calle mediante la actuación de reurbanización. Estudiar la posibilidad de incorporar un carril para la circulación de bicicletas en el eje Sobrarbe-Avda. San Juan de la Peña. Una actuación más en profundidad consistiría en la reconversión en un único sentido (con carril bus en contrasentido) y la ampliación de aceras en el tramo comprendido entre Puente de Piedra y calle Pano y Ruata (Según Plan de márgenes y riberas). Remodelar la calle Germana de Foix y Ruiz Castillo con el mismo tratamiento conferido a la calle Sobrarbe.
- ❑ Mejorar la reforma del **casco antiguo del Arrabal** (entre Sixto Celorrio y calle Sobrarbe), **remodelando las intervenciones más antiguas**. Potenciación de la Ribera del Rio Ebro y del Balcón de San Lázaro y de la singularidad de la existencia de cuatro de los principales puentes de la ciudad (Puente de Santiago, Puente de Piedra, Puente del Pilar y Puente de la Unión). Invitar, mediante señalización adecuada ubicada en el margen contrario al tránsito por el Puente de Piedra hacia la otra orilla.
- ❑ **Construcción de un aparcamiento subterráneo de alta capacidad en la explanada de la Estación del Norte** (actual Centro Cívico), de carácter mixto, tanto de rotación (disuasorio para visitantes al centro), como para residentes del barrio. **Reconsideración de las funciones de todo este ámbito, que debe servir para dinamizar económicamente el barrio.**
- ❑ **Actuar integralmente en el entorno Pascuala Perié - Avda. de la Jota** (con calle José Oto y Molino de las Armas), espacio urbano que presenta una alta concentración de comercio de proximidad y que necesita de una **contundente actuación de mejora urbana**. Este ámbito presenta características apropiadas para el desarrollo de una figura de gestión unitaria del espacio comercial-urbano.
- ❑ **Adecuar la Avda. de Cataluña a la función de itinerario peatonal entre la Ronda de la Hispanidad y el Paseo de la Ribera**, mediante una adecuación para un uso peatonal (reducción de las calzadas a atravesar, mejora de aceras, dotación de mobiliario urbano, alumbrado específico de aceras, elementos de ornamentación y vegetación, y semaforización adecuada).



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Avenida de Madrid – Delicias

Descripción del barrio de Delicias.

- La Zona Comercial de Delicias, conformada por los **ZUC's 13,14,16,17 y 18** cuenta con una población de **101.377 habitantes**, siendo el **área más poblada de la ciudad, con el 14,9% de la población local**. Caracterizado por una altísima compacidad y continuidad cívico-comercial de las parte centro y este del barrio, que lo convierte en el más demográficamente denso, intenso y diverso de toda la ciudad.
- Dentro de la zona aparecen **contrastes y diversas topologías**: Parque de Roma, calle Unceta, calle Delicias, calle Barcelona, Ciudad Jardín, calle Salamanca, Av. Madrid-Palomar y Pza. Huesca, etc.
- El barrio está estructurado por una serie de infraestructuras como es la confluencia de una importante red de carreteras donde se conectan los enlaces con Cataluña, Madrid, el norte y el mediterráneo. Los cambios que están sufriendo estas infraestructuras (apertura de rondas, etc.), junto a la actividad de la Estación Intermodal del AVE, deberían producir transformaciones continuas en este dinámico distrito. Efectos que, sin embargo, no son tan evidentes como se podría esperar.
- Otro factor dinamizador del barrio es su **carácter multiétnico, al ser el destino residencial predilecto de inmigrantes** recién llegados, principalmente latinoamericanos y africanos, atraídos por el relativo bajo precio de los alquileres



Delimitación entorno zona Delicias



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Avenida de Madrid – Delicias

- ❑ A pesar de que en los años ochenta y noventa sufrió una importante redotación al construirse nuevos equipamientos sanitarios, educativos, culturales, deportivos, administrativos y zonas verdes, **sigue sufriendo importantes carencias tanto en calidad de su escena urbana** (muy escasa y pobre).
- ❑ Como proyectos de futuro destaca la **incorporación de una plataforma de tranvía urbano** o “metro ligero” en conexión Delicias-Centro-Torrero por la Avda. de Madrid, que reconfigurará este importante eje articulador del barrio y creará un nuevo escenario de movilidad.
- ❑ También tendrá un fuerte impacto la transformación de los terrenos de la antigua estación de Portillo (ZUC 17) y zona oeste de la zona de la Almozara (ZUC7), donde se pretende desarrollar un **nuevo barrio a modo de plataforma urbana para la innovación y la creatividad (Milla Digital)**, atrayendo empresas de la nueva economía, que pueden generar entre 4.000-5.000 empleos cualificados y donde se prevé construir en torno a 3.600 nuevas viviendas y nuevos equipamientos culturales.
- ❑ Estas actuaciones estratégicas impulsarán el **desplazamiento de la centralidad de la ciudad en dirección Sur -Suroeste**, lo que reforzará la centralidad del barrio y que irá siendo **progresivamente absorbido por el centro de la ciudad**.
- ❑ A nivel comercial la zona cuenta con **1.474 comercios minoristas, el 17,3% de la ciudad**, con índices de dotación por zonas medios e incluso altos, especialmente en el ZUC-17, donde se ubican las principales zonas comerciales, en la que se alcanza el ratio de 21,4 comercios por cada 1.000 habitantes.
- ❑ Como ejes comerciales destacan especialmente la propia Avda. de Madrid y la calle Delicias, ambas con fuertes continuidades comerciales (162 y 109 comercios respectivamente). De hecho, **la calle peatonal presenta el ratio de densidad comercial lineal (número de comercios por cada 100 metros lineales), más alto de entre todos los principales ejes comerciales de la ciudad**, con un valor de 18, frente a los 8,9 de media.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. **Avenida de Madrid – Delicias**

- ❑ Otros ejes comerciales muy importantes son las calles Unceta (59 comercios), Avda. de Navarra (50 comercios), Don Pedro de Luna (39 comercios), calle Santander (39 comercios), Paseo de Calanda (32 comercios), Duquesa Villahermosa (29), calle Italia (29) y calle Andrés Vicente (29).
- ❑ Por último, destaca la calle Rioja, Sangenis, García Sánchez y Domingo Ram, todas ellas con más de 25 establecimientos comerciales minoristas.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Avenida de Madrid – Delicias

Propuestas de actuación:

- ❑ **Reurbanización de la calle Delicias**, actualizando su imagen (pavimentación, mobiliario, elementos de alumbrado, etc.), ya que presenta cierta obsolescencia. La calle Delicias (109 comercios) y su entorno sigue siendo uno de los principales destinos de compras de la ciudad. Dicha actuación **puede contemplar la remodelación de la calle Don Pedro de Luna** (39 comercios minoristas), mediante un tratamiento de peatonalización o coexistencia.
- ❑ **Ampliar la centralidad comercial de Delicias hacia la Estación Intermodal**, actuando en la Plaza Huesca y calle Torres Quevedo hasta la Avenida Navarra, mediante un tratamiento coherente con el de la calle Delicias. Permeabilizar la conexión N-S mediante actuaciones puntuales en la Avda. de Madrid, (que debe acoger el tránsito del tranvía en un futuro) y consolidar el eje peatonal Avda. de Madrid- Conde Aranda-Coso.
- ❑ **Realizar actuaciones de remodelación en las calles Unceta, calle Italia y entorno**, ejes vertebradores muy comerciales de una centralidad que conecta la Avda. de Madrid con calle Duquesa de Villahermosa. El potencial de esta zona es enorme si se desarrolla el proyecto de Milla Digital. En este caso será necesario articular la conexión este-oeste (calle Italia-Unceta-Delicias) a través de actuaciones en la calle Domingo Ram, calle Bolivia, calle de Graus y calle Padre Majón.
- ❑ **Actuación integral en el ámbito García Sánchez -Santander-Avda. de Valencia**. Entorno con alta concentración comercial y vitalidad que **comprende unos 190 comercios minoristas y otras tantas actividades terciarias**. Además de mejorar su imagen urbana (especialmente renovando las aceras y con un plan de mejora del alumbrado público), es necesario dotar a esta zona de mejores condiciones de aparcamiento (aparcamiento de la calle Duquesa de Villahermosa).
- ❑ Mejora de los mercados municipales de la zona: **Potenciación del Mercado Delicias**, Mercado San Valero y Mercado Ciudad Jardín.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Fernando el Católico – Romareda – Juan Pablo

Descripción de la zona:

- Al sur de la ciudad, el barrio Universidad recibe su nombre de la dominante presencia de los terrenos del campus universitario. Comprende la zona situada al sur del Centro, entre la avenida Francisco de Goya al norte, el eje formado por Alcalde Gómez Laguna- San Juan Bosco y la Avenida de Valencia al oeste, el Paseo Sagasta y el parque Pignatelli al este y el Tercer Cinturón al sur. El distrito de Universidad cuenta con 52.281 habitantes en un área de 3 Ha.
- El **eje vertebrador del barrio lo constituyen las calles Fernando El Católico e Isabel la Católica**, que lo recorren de norte a sur. El barrio presenta una trama urbana densa en su zona norte, junto al Centro, con la configuración y tipología típica del Ensanche, mientras que el resto del barrio resulta desarticulado y falto de cohesión debido a la presencia de abundantes zonas abiertas y barreras como son la Universidad en sí, el Hospital Miguel Servet, el Hospital San Juan de Dios, el antiguo Seminario, el parque Primo de Rivera, el parque Pignatelli, el campo de fútbol de la Romareda, el Auditorio y varios polideportivos de gran envergadura que incluyen entre otros el Palacio de Deportes. Destaca en este sentido la presencia del río Huerva, que parte el barrio de norte a sur.
- La zona residencial norte, de mayor tradición, no presenta relación alguna con la zona residencial sur, de más reciente creación. El barrio entorno a Fernando el Católico presenta una cuadrícula de calles de anchura generosa aunque suficiente para no perder la escala de barrio, más o menos uniforme en el conjunto de viales principales y con manzanas edificadas cerradas que le confieren un **ambiente caracterizado por una intensa vida urbana**.



Delimitación del entorno que corresponde a las Áreas Comerciales 4 y 12



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Fernando el Católico – Romareda – Juan Pablo

- ❑ La zona sur está configurada en base a largos viales de gran anchura y manzanas de grandes dimensiones con edificación abierta de gran altura en muchos casos. Gran cantidad de edificaciones carecen de bajos comerciales y presentan plantas bajas abiertas sobre pilotes, lo que contribuye a la pérdida de la continuidad urbana y comercial. Se encuentran igualmente al suroeste urbanizaciones basadas en un sistema de calles interiores peatonales de acceso restringido.
- ❑ Una de las mayores fracturas en la continuidad de la trama urbana es la constituida por el paso del río Huerva, que ha creado siempre una barrera peatonal entre ambas orillas. Uno de los grandes proyectos de regeneración de riberas emprendidos por la ciudad en los últimos años afecta a este río, siendo el tramo que afecta al barrio uno de los más necesitados de intervención. El barrio se ve implicado igualmente en la renovación de las riberas del Canal Imperial en su lado sureste, con especial tratamiento de la zona junto al parque Primo de Rivera. El barrio cuenta con abundante arbolado vial y zonas verdes, con la presencia de numerosos parques repartidos por todo el barrio, incluido el propio paseo Fernando el Católico, cuya configuración en alameda lo convierte en un agradable paseo ajardinado.
- ❑ El Plan de Movilidad prevé el paso de una línea de tranvía ligero por el eje principal Fernando El Católico-Isabel la Católica, la mejora de la red de autobuses urbanos en la zona y en concreto la mejora y extensión de la red de carriles bici, necesaria infraestructura en un barrio de estas características, habitado por abundante población joven y con tan elevado nivel de equipamiento. El barrio cuenta con un total de siete aparcamientos públicos repartidos por el conjunto del barrio, por lo que no se prevé la construcción de nuevos aparcamientos. Se centran en la zona la mayor concentración de calles con aparcamiento vial regulado por ORA (Corona de Aragón, Tomás Bretón, San Juan de la Cruz, Juan Pablo Bonet, Cortes de Aragón...).
- ❑ **El mayor proyecto realizado en el barrio es la construcción de Aragonia, un complejo de oficinas, servicios hoteleros, área comercial, espacios de ocio y viviendas** proyectado por Rafael Moneo (más de 170.000 m² de superficie construida) que podría suponer la creación de una nueva centralidad en el distrito Universidad.
- ❑ El barrio cuenta igualmente con la existencia del Complejo «Esquinas del Psiquiátrico», complejo de equipamientos ciudadanos, servicios administrativos y viviendas entre los distritos Delicias y Universidad. Con casi 70.000 m² construidos, prevé la construcción de edificios para servicios municipales, un pabellón polideportivo municipal, residencia para mayores y centro de día, un centro cívico y teatro, etc.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Fernando el Católico – Romareda – Juan Pablo

- ❑ Destaca igualmente la rehabilitación del Seminario, edificio catalogado de 1952, con especial interés por su estructura y sus fachadas. Se ha habilitado como Gran Centro Administrativo Municipal, la nueva «Casa del Ciudadano», con la creación de una gran plaza peatonal en la fachada sur, dos lagos y 300 nuevas plazas de aparcamiento.
- ❑ Se ha peatonalizado la plaza Eduardo Ibarra, hasta ahora zona de aparcamiento en superficie junto al Estadio de La Romareda, construyéndose un aparcamiento subterráneo de 1.500 plazas. En superficie un espacio público de unos 24.000 m² ofrece una zona ajardinada, quioscos para diferentes usos, 3 estanques principales y un área de juegos infantiles. Igualmente se ha intervenido en el espacio central del antiguo cuartel Palafox que han supuesto la construcción de una nueva plaza de 1.800 m² mejorando pavimentos, jardinería, iluminación y mobiliario. Complementariamente, se ha mejorado la conexión con la zona posterior del Centro Cultural Universidad, con la urbanización exterior hasta Violante de Hungría y la creación de una zona verde que remata el conjunto.
- ❑ A pesar de la elevada concentración de intervenciones arquitectónicas y de espacios urbanos abiertos, el barrio ha contado con **escasas intervenciones en viales** de factura reciente. Tan sólo se han remodelado calles cercanas a la Universidad (calle Domingo Miral), el campo de fútbol y el Auditorio (calle Luis Bermejo) o discretamente las calles San Juan de la Cruz y Juan Pablo Bonet. Por ello se estiman oportunas las renovaciones urbanas de calles que cumplen papeles como conectores entre barrios y ejes articuladores a nivel residencial y de funcionamiento interno del barrio.
- ❑ Viales tan representativos como son el **Paseo Fernando el Católico, Tomás Bretón, Corona de Aragón, Cortes de Aragón, San Juan de la Cruz o Avenida Goya, con una presencia comercial importante** como muestran sus respectivos 58,49,30,29 y 27 comercios registrados, **deben presentar una imagen urbana moderna y un equipamiento apropiado** para poder responder al impulso generado en otras zonas del barrio.
- ❑ Se propone **una actuación de mejora urbana integral en el entorno de Juan Carlos I y Juan Pablo II y su posible conexión con el complejo de Aragonia**, que se convertirá en un fuerte foco de atracción en el distrito en los próximos años.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. San José-Las Fuentes

San José:

- Este barrio se sitúa al sureste de la ciudad, entre los barrios de Las Fuentes y Torrero, de los que se separa por la avenida Miguel Servet y el Canal Imperial respectivamente. Al sureste cuenta con la presencia delimitadora del Tercer Cinturón y al norte limite con el Centro. La zona cuenta con **80.130 habitantes y se encuentra entre las tres más pobladas de la ciudad con un 11,7% de la población total**, a pesar de presentar una superficie menor a los barrios del este contiguos, sólo 3,7 Ha.
- El barrio se organiza entorno al vial del mismo nombre, avenida de gran anchura que atraviesa la zona de norte a sur, quebrando su dirección en el cruce con Cesáreo Alierta, avenida de gran anchura que estructura el barrio en sentido transversal y de forma radial a la ciudad junto a Tenor Fleta.
- El barrio muestra un tejido urbano desarticulado que comprende tramas caracterizadas por calles estrechas y sinuosas, entramados en cuadrícula más regulares, grandes espacios que configuran roturas urbanas como el Centro Deportivo y Parque de la Granja, el Pabellón Deportivo Príncipe Felipe o el parque de Miraflores, y grandes avenidas, las cuales rompen el barrio en diversos fragmentos urbanos sin cohesión.
- El barrio ha contado tradicionalmente con un **peso importante a nivel cívico-comercial en la ciudad hasta el traslado del crecimiento de esta al extremo opuesto**, con los proyectos emprendidos entorno a la Expo 2008 y las recientes expansiones edificatorias de Valdespartera y Arco Sur, de modo que en los últimos años la inversión pública ha sido reducida.



Delimitación del entorno que corresponde a las Áreas Comerciales 5 y 6



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. San José-Las Fuentes

- ❑ Aún así, el barrio se ha visto afectado por los grandes proyectos emprendidos por la ciudad, con la rehabilitación de los márgenes del canal y la constitución de un corredor verde que atravesará la ciudad, rodeándola. Este proyecto afecta a la zona articulada por las calles Zaragoza la Vieja y la extensión en construcción Paseo Neptuno. Este vial ha sido objeto de una tímida intervención que debería reforzarse para aumentar su efecto. Se ha introducido en parte de su trazado carril bici.
- ❑ Al extremo norte se intervino igualmente en la zona de Utrillas, con la instalación del centro comercial Utrillas-Plaza, que ha supuesto una puntual renovación para un tejido en decadencia como es el constituido por la avenida Miguel Servet en su tramo final. La existencia en esta zona de vacíos urbanos dificultan la efectividad de una acción de impulso comercial pues suponen una discontinuidad del tejido urbano.
- ❑ La **intervención más notable ejecutada en el barrio se centra en la mitad final de la Avenida San José, tramo comprendido entre Cesáreo Alierta y la vía San Fernando.** Se ha dotado al vial de equipamiento en mobiliario urbano y alumbrado actuales, mejorando considerablemente el ambiente urbano, que aún así continúa dominado por la excesiva presencia de tráfico rodado. Este problema es común a todos los grandes viales del barrio, siendo este el más castigado por ser igualmente el más transitado peatonalmente.
- ❑ El Plan de Movilidad prevé la mejora de la red de autobuses urbanos en la zona y en concreto la mejora y extensión de la red de carriles bici, proponiendo un entramado de trazados que se concentran mayoritariamente en la parte norte, más cercana al centro.
- ❑ Propone, además, la construcción de un nuevo aparcamiento público en Cesáreo Alierta, estando el de la Plaza Reina Sofía en construcción. El problema de la elevada presencia de vehículos estacionados en las calles es uno de los más presentes en la imagen urbana y comercial.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. San José-Las Fuentes

- En el futuro se plantean dos grandes proyectos que afectarán al barrio: la rehabilitación de la Antigua Harinera San José para su transformación en un nuevo equipamiento público de uso ciudadano y el nuevo Estadio municipal de Fútbol que se trasladará a estas nuevas instalaciones desde la Romareda, uno de los proyectos emblemáticos de la ciudad a corto plazo. El área elegida se sitúa en el entorno de la nueva Estación de Cercanías de Miraflores, dentro de la ciudad consolidada, bien servida por transporte público, y comunicada por la Z-30 y la Z-40, en una zona en la que se prevé una gran expansión urbanística en los próximos años, a ambos lados del Tercer Cinturón hasta el Cuarto.
- Se prevé igualmente la rehabilitación de tres conjuntos urbanos de interés: Puente Virrey y Tejas, Grupo Agustín Gericó y Grupo Puente Virrey-Rosellón.
- Desde el punto de vista comercial el barrio **cuenta con una gran actividad concentrada en su mayor parte en las grandes avenidas que la cruzan**: San José tiene 148 comercios minoristas, seguida de Tenor Fleta con 83, Cesáreo Alierta con 45 y Reina Fabiola de menor entidad pero con 42 comercios registrados.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. San José-Las Fuentes

Propuesta de actuación.

- Se apuesta por la **consolidación de los ejes existentes mediante la renovación del espacio urbano y la futura integración del tejido urbano existente con las zonas de expansión previstas en el extremo sureste.** Tanto como la remodelación de las grandes avenidas, resulta necesaria la intervención en viales de menor escala como Zaragoza la Vieja o Camino del puente Virrey que aten las grandes avenidas con las calles de menor entidad, creando un tejido jerarquizado que permita extender las áreas de influencia comercial a todo el barrio y lo unifique para mitigar la falta de conexión que existe en la actualidad. En este sentido conviene igualmente tratar los espacios abiertos para que no constituyan una barrera urbana y el barrio adquiera mayor unidad.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. San José-Las Fuentes

Descripción del barrio de Las Fuentes:

- ❑ Este barrio ocupa la zona de Zaragoza capital limitada al norte por el río Ebro, al este por el Tercer Cinturón, al sur por la calle Miguel Servet y el arranque de la carretera de Castellón, y al oeste por el río Huerva y el Camino de las Torres, entre el puente y su desembocadura en el Ebro.
- ❑ Las Fuentes cuenta con 47.293 habitantes y ocupa una superficie de cerca de 6,3 Ha, al este de la ciudad.
- ❑ El origen del barrio es de carácter agrícola pues la avenida del Compromiso de Caspe, anterior camino de las Fuentes constituía la vía tradicional de comunicación de los agricultores entre la ciudad y el área agrícola a través del Puente de San Miguel. En 1925 se instalaron entorno a Miguel Servet el Matadero, hoy Centro Cívico Salvador Allende, y las manzanas residenciales enmarcadas por las calles de Utrillas, Minas, Higuera y Belchite.
- ❑ El barrio se estructura entorno a la calle Compromiso de Caspe, que lo divide en dos zonas. La zona sur se desarrolló antes y más rápidamente debido a la presencia de la calle Miguel Servet, la Estación de Utrillas, algunas industrias importantes como G.I.E.S.A., las cocheras y oficinas de los Tranvías de Zaragoza (T.Z.) y posteriormente de los Autobuses Urbanos de la ciudad. La zona al norte conservó por mas tiempo su carácter agrícola hasta que en 1950 pasó a ser de uso residencial con una serie de actuaciones llevadas a cabo por la empresa T.Z., del transporte público zaragozano, que, de modo privado y más o menos independiente, fue creando a modo de «islotas» urbanizaciones que iban rellenándose posteriormente. Esto se tradujo en un urbanismo desintegrado en ordenaciones de manzana y actuaciones aisladas sin control ni urbanización en muchos casos que han dado origen al barrio actual.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. San José-Las Fuentes

- ❑ Alejado de la zona de mayor renovación urbana, de la Expo 2008 y del Centro Histórico, **Las Fuentes ha sido objeto no obstante de ciertas renovaciones urbanas**. Las intervenciones más notables conciernen al derribo de fábricas y la construcción de viviendas en antiguos terrenos industriales como es el caso del traslado de Schindler, sector de 32.405 m² en el que el derribo de la fábrica dará lugar a la próxima construcción de 421 viviendas y equipamientos. Está previsto igualmente la rehabilitación de cuatro conjuntos urbanos de interés en el barrio: Grupo Casta Álvarez, Grupo Santa Rosa, Grupo Girón y Grupo Vizconde Escoriaza.
- ❑ La regeneración de las riberas del Ebro afectan al barrio en su extremo norte, dotado en la actualidad de dicho parque lineal.
- ❑ Existen en el barrio calles con aceras de más de 4 metros: Camino de las Torres, calle Monasterio de Siresa, calle Amistad, calle Monasterio de Samos, y algunas peatonalizaciones, aunque en general se ha intervenido poco en el espacio urbano del barrio.
- ❑ El Plan de Movilidad prevé la mejora de la red de autobuses urbanos en la zona y en concreto plantea el paso de una línea de tranvía ligero por la calle Compromiso de Caspe, cuya sección y urbanización se pretende remodelar en el futuro. Igualmente plantea la creación de un aparcamiento de disuasión en Florentino Ballesteros para facilitar una intervención ambiental en el barrio. Actualmente está en construcción el aparcamiento de Doctor Iranzo y el barrio cuenta además con dos aparcamientos públicos más es este uno de sus mayores problemas en cuanto al urbanismo y el ambiente comercial: la presencia excesiva de vehículos estacionados en sus viales.
- ❑ Se plantea igualmente la introducción de una red de carriles bici que transcurra por las calles Doctor Iranzo, Rodrigo Rebolledo y el tramo oriental de Compromiso de Caspe hasta enlazar con el trazado existente por el Tercer Cinturón. Esta podría ser una alternativa más de circulación, junto al servicio de transporte público para reducir el tráfico rodado.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. San José-Las Fuentes

Propuesta de actuación:

- El barrio cuenta con una zona de gran concentración comercial que coincide con las calles **Compromiso de Caspe y Doctor Iranzo**, que concentran mercados, varios supermercados y la mayor actividad. Esta se reparte en cierta medida en las calles adyacentes, aunque registra la mayor concentración en la zona de cruce de ambas. La calle **Compromiso de Caspe cuenta con 110 comercios registrados, seguida por Doctor Iranzo con 40, Salvador Mingujón con 44 y Monasterio Siresa con 37.**
- Se propone la **consolidación de estos dos ejes como base de la expansión comercial que se pretende extender al resto del barrio, partiendo de estas dos líneas de apoyo.** Ambas calles cuentan con una escala y arbolado excepcionales que les confieren un ambiente muy agradable para el paseo peatonal. El estado de conservación de aceras y mobiliario es deficiente en ciertos tramos, por lo que su remodelación es prioritaria, así como aquellos puntos establecidos en las fichas correspondientes. El arbolado se respetará en su totalidad pues constituye el máximo atractivo del vial en cuanto a entorno urbanístico. La introducción de mobiliario urbano apropiado y la reurbanización de aceras y calzadas aportarían al conjunto una renovada imagen que contribuiría al impulso comercial del barrio favoreciendo el uso del espacio público.
- La configuración urbana y comercial del barrio de Las Fuentes aconseja la **combinación de la consolidación de esta cruz de ejes con la influencia positiva de calles como Miguel Servet o San José, que cuentan ya con una importante presencia comercial.** La extensión de la actividad a partir de los ejes posibilitaría la consolidación de zonas enteras como centros comerciales abiertos.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Torrero

Descripción del barrio de Torrero:

- El barrio de Torrero está compuesto por los terrenos al sur del conjunto urbano compacto delimitados por el Canal Imperial, que lo bordea por el este, norte y oeste y lo separa de la ciudad, y el Cuarto Cinturón, que constituye el límite por el sur. Su evolución ha estado muy marcada por la presencia del Cementerio y el Monte de Torrero (Pinares de Venecia). Destaca igualmente la existencia de la antigua Cárcel.
- El Distrito abarca **el área de Torrero- La Paz y cuenta con 36.055 habitantes, de los cuales 4.569 son inmigrantes**. La superficie total del distrito es de 111,9 Ha. El origen del barrio es de carácter industrial pues contaba a comienzos de siglo con fábricas de yeso, canteras (actual Parque de la Paz) y fundiciones. Aislado por el canal y con el puente de América como única conexión con la ciudad, los primeros residentes, trabajadores de las fábricas, se localizaron entorno al camino al cementerio (Avenida América), al ferrocarril de vía estrecha de uso industrial (actual calle de Fray Julián Garcés), al camino de Cuarte y al del monte de Torrero (actual Lasierra Purroy). Al barrio se le conoció como Venecia por la imagen que ofrecía el Canal, navegable en aquel momento y rodeado de pinares. A partir de los años 30 se extienden y consolidan las parcelaciones, aumentando la población con familias que huyen de la congestión de la ciudad compacta. Aparecen «conjuntos sociales» encajados en el tejido urbano y comienzan a crecer en altura las edificaciones.



Delimitación del entorno que corresponde al Área Comercial 9



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Torrero

- En conjunto este barrio es un espacio donde contrastan parcelas, viviendas «sociales» y «grandes conjuntos urbanísticos» en un entramado parcelario denso que conjuga tipologías edificatorias variadas que van desde la vivienda unifamiliar a los edificios en altura. Tres calles dispuestas en sentido N-S de forma radial a la ciudad conforman los ejes principales del barrio: calle Fray Julián Garcés, avenida América y calle La Sierra Purray. Actualmente cuatro puentes cruzan el Canal Imperial en el barrio, que cuenta además con la barrera generada por el Tercer Cinturón.
- Alejado también de la zona de mayor renovación urbana, Torrero ha sido objeto no obstante de ciertas intervenciones. **Durante los últimos años y hasta el 2012 se calcula que un total de 4.103 viviendas** se habrán construido en el barrio, de las cuales 1.641 son VPA y 2.462 renta libre. Se prevé la cesión de 16 Ha para la ampliación de los Pinares Venecia, en complemento a lo que constituye uno de los grandes proyectos planteados por la ciudad: la rehabilitación de los márgenes del canal y la constitución de un corredor verde que atraviese la ciudad, rodeándola.
- Dos calles han sido remodeladas en los últimos años en el barrio: Fray Julián Garcés y Cuarte. Actualmente se encuentra en construcción la rehabilitación de la antigua cárcel de Torrero con la construcción de un aparcamiento subterráneo y abundantes espacios abiertos urbanos que revitalizarán el barrio y le aportarán las plazas de aparcamiento necesarias. La mayor parte de edificaciones colectivas del barrio no dispone de aparcamiento privado por lo que el barrio presenta problemas de falta de aparcamientos y excesiva presencia de automóviles estacionados en la calle. Se prevé igualmente la apertura de un nuevo Cuartel de la Policía Local entre la Z-30 y el inicio de la Z-35 en el barrio de La Paz. Está prevista la rehabilitación de tres conjuntos de interés urbano: los grupos Torrero, Venecia y Fray Julián Garcés.
- El Plan de Movilidad prevé la mejora de la red de autobuses urbanos en la zona y en concreto **plantea el paso de una línea de tranvía ligero por las calles Fray Julián Garcés y Avenida América**. Igualmente plantea la creación de un aparcamiento de disuasión al final de estas dos calles para facilitar una intervención ambiental en el barrio, que se sumaría a los dos de nueva construcción en la antigua cárcel de Torrero y en la Paz, Tierno Galván.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Torrero

- ❑ Los terrenos situados en este lado de la ciudad **entre el tercer y cuarto cinturón albergan el recientemente construido Centro Comercial y de Ocio Puerto Venecia** (ya descrito), **que alberga enseñas como IKEA y El Corte Inglés**. Al noreste de esta franja existe igualmente una zona de expansión urbana residencial.
- ❑ El barrio cuenta con una zona de gran concentración comercial que coincide con su zona norte y centro entorno a la Avenida América, que acumula mercados, supermercados y otras actividades comerciales. La misma avenida muestra igualmente una gran presencia comercial, con 68 comercios registrados, seguida de La Sierra Puy con 30, Fray Julián Garcés con 28 y Oviedo con 20.
- ❑ La zona sur de estos ejes hacia la vía de la Hispanidad concentra actividades relacionadas con el ocio: pinares, instalaciones deportivas y los nuevos espacios urbanos y equipamientos de la antigua cárcel de Torrero. Esta zona se encuentra actualmente en construcción y supondrá un contrapunto necesario al fuerte peso de la zona norte, permitiéndose un mayor reparto del impulso comercial.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Torrero

Propuestas de actuación

- ❑ **Se apuesta por la consolidación de estos dos ejes como base de la expansión comercial que se pretende expandir al resto del barrio, partiendo de estas dos líneas de apoyo.** La avenida América cuenta a su vez con una escala y arbolado excepcionales que le confieren un ambiente muy agradable para el paseo peatonal. El estado de conservación de aceras y mobiliario es bastante deficiente, por lo que su remodelación es prioritaria, así como aquellos puntos establecidos en las fichas correspondientes. El arbolado se respetará en su totalidad pues constituye el máximo atractivo del vial en cuanto a entorno urbanístico.
- ❑ La configuración urbana y comercial del barrio de Torrero aconseja la extensión futura y **paulatina de la influencia de esta regeneración de la zona central del barrio hacia las calles transversales y en concreto hacia el barrio de la Paz**, que presenta cierta actividad comercial entorno a las calles La Coruña, Orense y Lugo.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Almozara

Zona Almozara

- ❑ Las zonas periurbanas consolidadas de la ciudad de Zaragoza engloban las áreas comerciales 7 y 11, esto es, Almozara y Periferia, las cuales engloban los ZUC-7 y 34 y 35, respectivamente.
- ❑ Situado al oeste de la ciudad, la zona de Almozara limita al norte con el río Ebro, desde Soto Almozara hasta el antiguo Puente del Ferrocarril, al este con el Paseo María Agustín, al sur con la Estación de Delicias y la Autovía de Logroño y al oeste con la autopista A-2.
- ❑ Los orígenes de esta zona se remontan a la época musulmana, en la que esta zona era una explanada, situada fuera de las murallas de la ciudad, donde se practicaban ejercicios militares, deportes ecuestres y desfiles ceremoniales además de funcionar como gran espacio público. Estaba rodeada de huerta y cultivos de cereal. En la segunda mitad del siglo XI se construye, al este de la "al-muzara" el Palacio de la Aljafería.
- ❑ A finales del siglo XIX, por su proximidad a la vía férrea, empezaron a desarrollarse actividades industriales en esta zona, como la Unión Alcohólica y las Industrias Químicas de Zaragoza, del tal forma que el barrio acabó denominándose La Química. El desarrollo industrial supuso un importante impacto medioambiental y paisajístico para la zona, hasta que se produjo su traslado gracias a la presión popular.



Delimitación del entorno que corresponde al Área Comercial 7



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Almozara

- ❑ Junto a este hecho, cabe destacar que los elementos que históricamente han supuesto las principales barreras para su crecimiento y expansión, se han convertido hoy día en su principales valores: por una parte la vía férrea y la proximidad a la estación, que si bien históricamente fue un lastre y una barrera, hoy día, gracias a la creación de la Estación intermodal de Delicias, es un elemento de gran riqueza y valor. Y por otro lado se encuentra el río, barrera histórica y actual fuente de valor y riqueza medioambiental, paisajística, urbana y elemento de gran atracción, que hacen del barrio de la Almozara una de las zonas más beneficiadas por las nuevas centralidades de Zaragoza.
- ❑ El barrio de la Almozara se comunica con el margen izquierdo del Ebro a través del Puente del Tercer Milenio, la Pasarela del Voluntariado, conexiones creadas a raíz de la Expo. Además también cuenta con el puente de la Almozara, en el extremo este del barrio.
- ❑ **El futuro de las instalaciones creadas para la Expo, lo que se ha venido a llamar Parque Empresarial Expo, será un continuo urbano de oficinas, terciario, equipamientos y zonas verdes, un recinto que constituirá un nuevo polo de centralidad urbana**, un elemento de integración entre la ciudad histórica de la margen derecha y la ciudad emergente de la margen izquierda, por primera vez unidos, y no separados, como hasta ahora, por el río.
- ❑ **Esta zona actuará como elemento cohesionador entre tres de los barrios más densos de la ciudad, Delicias, Almozara y Actur, antes separados por diferentes barreras, siendo el río la principal de ellas.**
- ❑ Al renovado papel del Ebro y la mejor conexión entre barrios contribuyen los nuevos puentes, pasarelas peatonales, y el final de la cicatriz urbana ahora superada tras las obras de Milla Digital en Almozara y Delicias, proyecto éste que se desarrolla entre la antigua y la nueva estación de Ferrocarril y que tiene entre sus objetivos crear una plataforma urbana para la innovación y la creatividad, atrayendo empresas de la nueva economía del conocimiento, para funcionar como "Living Lab" permanente, facilitando el acceso a todos los ciudadanos a la cultura digital y posicionando a Zaragoza entre las más dinámicas ciudades medias europeas.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Almozara

- ❑ **Los dos ejes principales de la trama urbana del barrio son la Avenida de La Almozara y la Avenida Pablo Gargallo**, la primera siguiendo el trazado del río, de forma curvilínea, y la segunda de forma más regular y rectilínea. El principal eje en sentido transversal es la Avenida Puerta Sancho, que conecta por el sur con Delicias a través del Paseo de Calanda, y que conectará en un futuro con Actur mediante una pasarela peatonal definida dentro del Proyecto de las Riberas del Ebro.
- ❑ Desde el punto de vista que nos ocupa, **el Área Comercial Almozara cuenta con un total de 205 establecimientos comerciales, que representan el 2,73% de la oferta comercial de toda la ciudad**, contando con un eje comercial principal, que es la Avda. Pablo Gargallo, un eje comercial secundario, la Avda. de la Almozara, y otros tres ejes con una dotación comercial superior a diez establecimientos por eje.
- ❑ Coinciden en este caso los dos principales ejes longitudinales estructurantes de la trama urbana con los dos principales ejes comerciales, y el principal eje transversal, con el tercero de los ejes comerciales, el cual aloja el Mercado municipal del barrio, el Mercado Puerta Sancho.
- ❑ El resto de los establecimientos comerciales se concentran casi exclusivamente en las calles interiores al triángulo formado por estos tres ejes: Pablo Gargallo, Almozara y Puerta Sancho.
- ❑ Al tratarse de **un barrio ya consolidado, y haberse visto beneficiado por las transformaciones estratégicas acontecidas en su entorno, es una zona con una calidad ambiental y urbana bastante alta**, como así se puede apreciar en el eje tomado como representativo de la zona, la avenida Pablo Gargallo.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Almozara

Propuestas de actuación:

- ❑ **Llevar a cabo actuaciones en la ribera de la Almozara según las propuestas del Plan Director de la Ribera del Ebro** para este tramo: prolongación de la Avenida de Puerta de Sancho hasta el Ebro, pasarela peatonal, etc. permitiendo la permeabilidad en sentido norte-sur, entre Delicias y Actur, a través del barrio de la Almozara.
- ❑ **Configurar un sistema de zonas verdes entre la ribera del Ebro y el Parque de la Aljafería**, uniendo los Jardines de Atenas y de Lisboa, mediante un conjunto de calles con alineaciones de arbolado que constituyan una malla verde continua.
- ❑ **Aprovechar y reconducir los flujos peatonales entre nuevas centralidades a ambos lados del cauce del Ebro** y potenciar los usos dotacionales que se localizan en el barrio de la Almozara, junto al cauce.
- ❑ **Incrementar la conexión transversal hacia el río Ebro desde la Avenida de La Almozara**, recalificando los espacios de conexión o entradas existentes: camino de los viveros municipales y Parque del Tiro de Pichón.
- ❑ **Resolver la conexión con el Parque de San Pablo por debajo del Puente de La Almozara.**
- ❑ **Regenerar los espacios naturales de ribera**, recuperando las orillas, eliminando invasiones del cauce y consolidando los márgenes. Ampliación del parque actual, con reequipamiento funcional y conexión con el sistema de corredores verdes del Ebro: carril bici, caminos y sendas.
- ❑ Acondicionamiento como parque de ribera de la amplia franja existente, con tres niveles diferenciados: parque equipado en la terraza superior, área de transición en el escalón intermedio y espacio natural en la franja inferior.

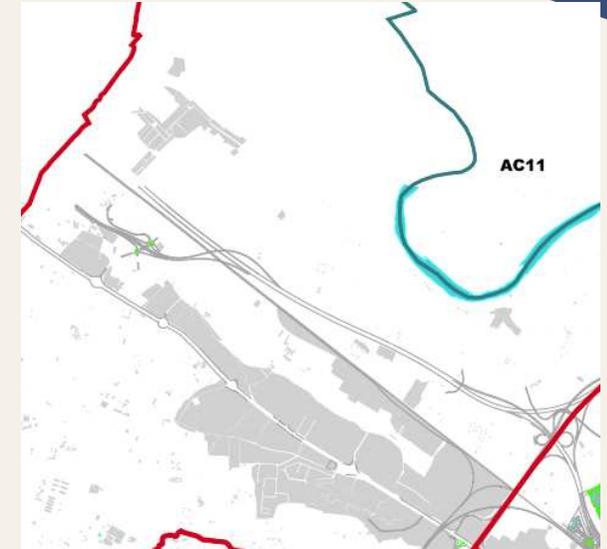


V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Periferia

Descripción de Área Periferia

- ❑ El Área comercial 11, Periferia, comprende el conjunto de los barrios rurales del norte y del oeste, esto es: Montañana, Peñaflor, San Juan de Mozarrifar, San Gregorio, Santa Isabel, Malpica, Movera, Juslibol, las distintas urbanizaciones a lo largo de la Autovía de Logroño, Casetas, Venta del Olivar, Monzalbarba, Villarrapa, Garrapinillos y la plataforma logística PlaZa, así como el centro comercial Plaza Imperial.
- ❑ Se trata en la mayoría de los casos de barrios surgidos a partir de asentamientos de carácter rural y agrícola en los márgenes de las principales carreteras que vertebran Zaragoza con las ciudades de su entorno. En el caso de Montañana, este barrio está organizado en línea sobre la carretera a Peñaflor y San Mateo, a partir de la que se ramifican calles y caminos formando un tejido abierto.
- ❑ En el barrio coexisten varios tipos de tejido: manzanas convencionales de parcelas unifamiliares entre medianeras, un tejido irregular del núcleo rural originario, viviendas y otros edificios en hilera en la carretera y viviendas diseminadas. Posee una estructura fuertemente lineal en la que la travesía soporta distintos tipo de tráfico, transporte urbano, carga y descarga, y funciones de calle Mayor, con una sección escasa; esto supone un inconveniente básico para el desarrollo del barrio, añadido a las molestias derivadas de la potente industria papelera que se sitúa en la zona.



Delimitación del entorno que corresponde al Área Comercial 11



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Periferia

- ❑ El barrio de Peñaflor se inserta en la estructura del corredor del Gállego con la carretera de San Mateo, de carácter residencial y agrícola. La organización del barrio se basa en los siguientes elementos: por un lado el suelo urbano situado al norte, con accesos directos desde la variante, uno al sur de Las Eras y otro que recupera el Camino viejo de San Mateo. Por otro lado, destacan el antiguo camino de San Mateo y la calle del Paso como ejes urbanos del barrio y Las Eras, con uso residencial de baja densidad, con viviendas aisladas y parcelas de cierto tamaño.
- ❑ El barrio de San Juan de Mozarrifar tiene una organización en forma de T basada en la avenida de Zaragoza y la calle de San Juan, con ramificaciones laterales en forma de calles con salida al campo y una estructura lineal separada, la calle del Río, próxima al cauce. Mantiene áreas de uso industrial en funcionamiento.
- ❑ El problema general de accesos que aparece en todos los barrios del corredor es aquí más evidente porque la conexión con la carretera de Huesca se hace mediante un paso a nivel con el ferrocarril (líneas de Barcelona-Lérida y Canfranc).
- ❑ El barrio de San Gregorio tiene una estructura muy elemental formada por un acceso desde la carretera de Huesca que se divide en tres calles que terminan en el camino de los Molinos, paralelo a la carretera. En este caso más que plantear un crecimiento o expansión del barrio a partir del núcleo actual, se prevén desarrollos en el suelo exterior, que tiene condiciones favorables por su situación. La ordenación se basa principalmente en la forma de articular el barrio con los nuevos suelos urbanizables.
- ❑ Separado de los dos corredores y con serias dificultades para desarrollarse, en el tejido edificado del barrio de Juslibol cabe distinguir dos áreas distintas: el núcleo originario, de unos 600 metros de largo y 80 de ancho medio, y, entre éste y el ACTUR, un complejo de construcciones al norte de la carretera y la acequia de Juslibol, que es el límite entre el monte y la huerta.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Periferia

- ❑ **El núcleo conserva numerosos elementos de identidad propia: situación, estructura, paisaje, formas de edificación, etc.** El interés de la edificación del casco puede estar en su misma singularidad, aunque hay ya mucha edificación no tradicional que contrasta con las tipologías características. Situado en la ladera del Castellar, goza de excelentes vistas sobre la huerta y la ciudad, y está próximo a los servicios y áreas de consumo del ACTUR. Cuenta también con la proximidad y paso obligado al Galacho, un enclave de singular interés ecológico cada vez más visitado.
- ❑ **El barrio de Santa Isabel tiene un papel estructural como articulación de los ejes urbanos de la margen izquierda del Gállego**, la carretera de Barcelona, y el corredor secundario de la carretera de Movera, entre sí y con la ciudad.
- ❑ Destaca la Avda. Santa Isabel, eje vertebrador del barrio, que enlaza con la Avda. de Cataluña y conduce hasta el polígono industrial de Malpica y La Puebla de Alfindén.
- ❑ **El barrio de Movera** tiene una estructura lineal con edificación a lo largo de la carretera de Pastriz. Ha tenido un crecimiento considerable especializado en viviendas adosadas de nivel medio, por lo que el único acceso muestra saturación, con el mismo cuadro detectado en otros barrios: una calle única que recibe tráficos distintos, carga y descarga, funciones urbanas, y está flanqueada en buena parte de su recorrido, fuera del núcleo urbano, por edificaciones agrícolas e industriales.
- ❑ Ya en el lado oeste de la ciudad de Zaragoza, **en el corredor de la carretera de Logroño, destaca en primer lugar Casetas**, asentamiento que tuvo su origen con la creación de una estación ferroviaria y que **con el paso de la autovía vio su núcleo urbano fragmentado en dos partes y con graves problemas de habitabilidad.**
- ❑ Es una zona de gran actividad logística e industrial, que hace las veces de barrio dormitorio para la mano de obra de la industria zaragozana.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Periferia

- ❑ **Monzalbarba es un núcleo de origen rural que al igual que Casetas fue acogiendo diversos asentamientos industriales**, al igual que Villarrapa o Venta del Olivar. Garrapinillos, por su parte, es un barrio físicamente alejado del eje de la carretera de Logroño pero que ha actuado como germen de un crecimiento en torno al núcleo originario en el que se entremezclan los asentamientos ordenados y los aparecidos de forma espontánea y no reglada. Se diferencia de los demás barrios del corredor en su especialización en tipos residenciales adosados y en la ausencia de actividad industrial.
- ❑ Se encuentra igualmente en esta zona el Aeropuerto de Zaragoza, la nueva Plataforma Logística de Zaragoza que alberga a unas 300 empresas (1ª fase) y el Parque empresarial PlaZa Imperial, con 127.000 m2 de SBA. La plataforma logística de Zaragoza (PlaZa) es, con sus más de doce millones de metros cuadrados de extensión, y gracias a la posibilidad de intermodalidad ferrocarril-carretera-avión, una de las principales plataformas de estas características de Europa.
- ❑ Desde el punto de vista comercial **el área cuenta con 285 puntos de venta que representan el 3,80% de la oferta total** de establecimientos comerciales de toda la ciudad, destacando dos ejes principalmente: la Avenida de Santa Isabel y la Autovía de Logroño.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Periferia

- El **barrio de Miralbueno** se encuentra al oeste, delimitado a través de la Carretera del Aeropuerto, la Autovía de Logroño, Francisco Rallo Lahoz y la Autovía Nordeste. Tiene su origen en un barrio rural que ha pasado a convertirse en un muy corto espacio de tiempo en un distrito urbano con una población media que ha bajado considerablemente su edad media. El desarrollo urbanístico ha sido tan importante que de los 3.500 habitantes que tenía como población estable hace 7 u 8 años, se ha pasado a los casi 8.600 de la actualidad, con un crecimiento esperado a corto plazo que puede llegar a los 15.000.
- La calle comercial por excelencia de este barrio es el Camino del Pilón, en la que también se localizan un destacado número de actividades terciarias y de servicios. Dado que se trata de un barrio con grandes zonas de nueva creación, el estado de conservación de la urbanización es, en general, bueno, si bien en la periferia del barrio existen algunas zonas desocupadas y vacantes que restan calidad a la imagen general de la escena urbana.





V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Periferia

Propuestas de actuación:

- ❑ **Ordenar los bordes del entramado urbano que conforman los corredores de las carreteras de acceso**, junto a las vías de comunicación u otros límites físicos, que constituyen suelos vacantes, infrautilizados o sin ordenar.
- ❑ **En el caso de la carretera de Logroño, es preciso dar acceso y remate a los tejidos existentes desordenados**, que se han ido acumulando en el borde de la carretera hasta la Venta del Olivar. Gran parte del entramado industrial se asienta sobre parcelas agrícolas, por lo que son numerosos los vacíos y espacios residuales.
- ❑ **Reforzar la organización en malla a lo largo del corredor del Gállego**, facilitando la conexión entre las áreas residenciales actualmente fragmentadas.
- ❑ Reforzar y regularizar la estructura de los asentamientos mediante la **colmatación de los vacíos y espacios intersticiales**, aprovechando para dotarlos de los equipamientos necesarios para el correcto desarrollo de las funciones urbanas, sirviendo estos como elementos de nexo del tejido urbano extensivo y disperso de la periferia de Zaragoza. **Respetar y reforzar, no obstante, las características específicas de cada barrio en orden a su tratamiento integrado y diferenciado.**
- ❑ Por lo que respecta a las infraestructuras viarias, debe segregarse las vías de mayor velocidad de las comunicaciones locales urbanas de relación interna y de acceso a la residencia y los equipamientos, transformando la estructura viaria en racimo en una estructura en malla más adaptable a distintas condiciones de circulación y uso del suelo.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

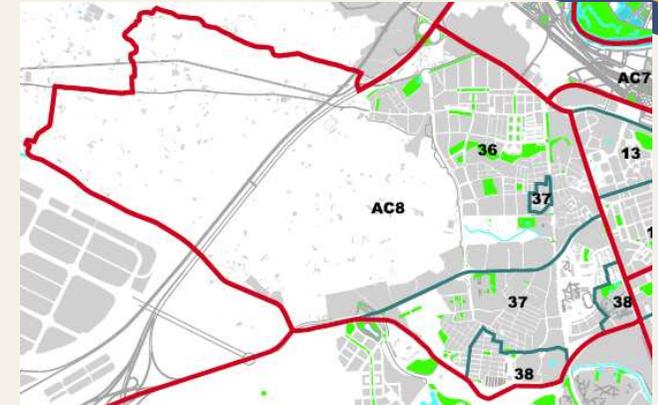
Periferia

- ❑ **Transformar los tramos de travesía de las carreteras a lo largo de los cuales se han desarrollado los distintos asentamientos** o barrios periféricos en calles urbanas, aprovechando que son a su vez los principales ejes comerciales de dichos barrios. Si el tráfico pesado se segrega mediante vías exteriores de circunvalación, en estas avenidas pueden ensancharse las aceras, introducir arbolado y mobiliario urbano, con el fin de mejorar la escena urbana.
- ❑ Este es el caso de la **Avda. Santa Isabel en el barrio del mismo nombre y de la Avda. de Logroño en la zona de Casetas. Se trata de los principales ejes comerciales de sus respectivas Zuc y Área Comercial** (Ver ficha de propuesta).
- ❑ **En Casetas, y mediante las ayudas del Fondo Estatal de Inversión Local, se va a llevar a cabo la transformación de la Avda. de Logroño en un paseo con bulevar y jardín central y un carril de circulación por sentido en cada una de sus márgenes.** En el jardín central está prevista la instalación de una fuente ornamental, un estanque, así como vegetación y equipamiento deportivo y de ocio.
- ❑ **Estructurar el corredor en torno al Gállego como un eje natural**, verde y equipado, con equipamientos generales unidos mediante una malla que articule los distintos asentamientos urbanos y las áreas productivas y de servicios.
- ❑ Potenciar el papel del Gállego como eje verde vertebrador de la zona, protegiendo los usos agrícolas que se le vinculan y creando un parque metropolitano que suponga su puesta en valor, con usos recreativos, deportivos, docentes y de interpretación del medio.
- ❑ Mejorar la escena urbana del barrio de Miralbueno mediante la homogeneización de los acabados de las aceras y los sistemas de alumbrado. También se propone incrementar la dotación de arbolado en los principales ejes y la incorporación de zonas de juegos infantiles y para personas mayores, así como la mejora del firme de las calzadas en las principales vías y el tratamiento de borde de la periferia para evitar la existencia de vacíos urbanos.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Oliver-Valdefierro

- ❑ Delimitados por la Avda. de la Hispanidad al Este, la Autovía de Logroño y Autovía del Nordeste (Z-40) al norte, la Ronda Oliver- Ibón de Plan al Oeste y la Avenida Alcalde Gómez Laguna y la Acequia Montón al Sur, esta Zona Comercial **cuenta con una superficie de 1.256 hectáreas de las que una gran parte (entre Ronda Oliver y Z-40) aún no están urbanizadas.**
- ❑ Ambos barrios tienen en común, aparte de su situación periférica, **el hecho de nacer a partir de parcelaciones privadas, así como la problemática inherente a la existencia de claras barreras respecto al continuo urbano:** el antiguo ferrocarril de Valencia, hoy ya transformado y sobre todo la Autovía de Madrid y la Vía de la Hispanidad. Son barrios nacidos desde los años 50 del anterior siglo, de promociones no planificadas a base de parcelas pequeñas destinadas a viviendas familiares autoconstruidas que ahora se están sustituyendo por promociones de pequeños apartamentos que tienden a congestionar el viario y los equipamientos, empeorando las características ambientales de estas áreas.
- ❑ **La zona (ZUC36,37 y 38) cuenta con una población de 36.135 habitantes, el 5,31% de la población de la ciudad y un tejido comercial muy débil formado por únicamente 176 comercios minoristas.** Los **ratios de dotación comercial son muy bajos**, con valores que se sitúan entre los menores de la ciudad (1,88 comercios por cada 1.000 habitantes en el ZUC 38).



Delimitación del entorno que corresponde al Área Comercial 8



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Oliver-Valdefierro

- Esta situación de clara infra dotación comercial se ve compensada por la proximidad **del CC Augusta, al final de la Vía Hispanidad y especialmente del hipermercado Alcampo** en la autovía de Madrid (Los Enlaces). Ambos equipamientos comerciales **ejercen de locomotoras comerciales en todo el ámbito** y son destino principal de compras de los residentes de la zona.
- **Como ejes comerciales destacados solamente se puede destacar la calle Antonio Leyva, con 29 establecimientos comerciales** y donde se ubica un pequeño mercado. En torno a este eje se ubican los establecimientos de libre servicio de la zona.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Oliver-Valdefierro

Propuestas de actuación:

- ❑ Actuaciones de **mejora urbana en el eje Antonio Leyva y Antonio Ozanan** (ver fichas).
- ❑ Reforma y mejoras en el **Mercado de Leyva**.
- ❑ Operaciones de **reforma interior en el tejido urbano en el núcleo primitivo** del barrio y otras previstas en el Plan Integral del barrio de Oliver.
- ❑ A los efectos de **previsión de suelo para usos comerciales en el posible crecimiento urbano de la zona occidental** del área comercial (crecimiento hacia la Z-40), se promoverá la creación de reservas de suelo comercial conforme a los valores estándar mínimos que aseguren un nivel dotacional comercial adecuado que supla la infradotación comercial actual. Especialmente la posibilidad de creación de medianas superficies de alimentación (supermercados. Etc.).



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Casablanca-Valdespatera

- Este barrio se sitúa en la zona periférica de Zaragoza, junto a la salida de la CN-330 (de Valencia o Teruel). Constituyen sus límites el barrio Universidad al noreste a través del Tercer Cinturón, el barrio de Oliver- Valdefierro al norte, Torrero al sureste y el Cuarto Cinturón al sur.
- Comprende un conjunto de urbanizaciones surgidas de forma aislada y por lo tanto prácticamente inconexas entre sí, de características y configuraciones diversas: ArcoSur (en desarrollo), Montecanal, Valdespatera y la propia Casablanca. El distrito cuenta con **16.824 habitantes y se encuentra entre las menos pobladas de la ciudad.**
- El barrio se configura a base de múltiples zonas residenciales y gran cantidad de infraestructuras de comunicación** (viales como la calle del Alcalde Gómez Laguna, la vía Ibérica o la calle de Valencia), el paso del Canal Imperial y la imponente presencia de los terrenos que albergan los Depósitos de Aguas. Existen **abundantes vacíos urbanos provocados por los terrenos baldíos formados por el paso de la infraestructura viaria.** Contribuye a la falta de cohesión las configuraciones basadas en viales privados y viviendas aisladas con terrenos privados alrededor de urbanizaciones como Montecanal. La presencia del elemento vegetal es notable en todo el distrito salvo en el núcleo de Casablanca.



Delimitación del entorno que corresponde al Área Comercial 14



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Casablanca-Valdespartera

- ❑ Junto a las infraestructuras se ha generado una extensión de la ciudad residencial de grandes proporciones a través de la promoción de expansiones urbanas pioneras en Rosales del Canal (2.330 viviendas, el 93% de ellas de VPA), Valdespartera, hasta ahora la actuación más importante realizada en materia de vivienda protegida en la ciudad, con 9.387 VPA, terminadas o en proceso de finalización y Arcosur, con 435 Ha en las que se promoverán 21.148 viviendas (el 60% de VPA).
- ❑ La Ecociudad de Valdespartera, creada en los terrenos del antiguo Acuartelamiento de Valdespartera, ha recibido diversos premios y reconocimientos internacionales gracias a su diseño ecológico en el que priman elementos de sostenibilidad: red neumática de recogida de basuras, orientación específica de los edificios para un mejor aprovechamiento de la luz, disposición a dos fachadas para facilitar la ventilación, uso de materiales respetuosos con el medioambiente, o incorporación de paneles fotovoltaicos. Incluirá en su ámbito el Gran Parque Lagos, un Centro Comercial, el Cuartel de la Guardia Civil, un Colegio y un Centro de Salud. Se ha construido igualmente junto a Rosales del Canal un nuevo Camping Municipal.
- ❑ La zona correspondiente al original barrio de Casablanca, con la calle la Vía como eje vertebrador constituye el único núcleo aislado de tejido urbano convencional, con manzana cerrada y tiendas en planta baja, mercados y comercio de barrio. En el resto del distrito la tipología comercial es la de superficies comerciales aisladas, con extensa superficie de aparcamiento enfrente, por lo que este no es un problema que afecte a esta zona, de ahí la ausencia de aparcamientos públicos.
- ❑ **El Plan de Movilidad prevé la futura prolongación de las líneas de tranvía ligero propuestas para la ciudad, este llegaría a tres puntos distintos del distrito.** La mejora de la red de autobuses urbanos en la zona es prioritaria, siendo la red de carriles bici bastante extensa en zonas como Montecanal, Valdespartera o las Rondas. La extensión de dicha red de carriles bici hacia la ciudad sería una necesidad actual dado el alejamiento de estas zonas con respecto al centro.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Casablanca-Valdespatera

- ❑ **La Vía de la Hispanidad forma parte del Tercer Cinturón y constituye una cierta barrera entre este distrito y la ciudad consolidada.** Con frecuencia en zonas desarticuladas de estas características se tiende a crear zonas verdes que se utilizan como colchón entre zonas urbanizadas contiguas o próximas. Esta práctica aumenta la sensación de aislamiento al tiempo que convierte dichas zonas verdes en zonas inseguras dado su posición periférica. Es importante evitar zonas verdes colchón exclusivas y combinar estas con bandas de entramado urbano residencial y de equipamientos que penetren el tejido consolidado. La colocación de estos en posiciones estratégicas de articulación puede mejorar la comunicación entre barrios, incluyendo la posibilidad de generar parques-puente o equipamientos-puente que continúen el territorio por encima de las infraestructuras viarias.
- ❑ **Desde el punto de vista comercial el vial con mayor concentración comercial es la calle La Vía, con 23 comercios,** seguida de la avenida de la Ilustración en Montecanal con 12 comercios registrados, algunos de ellos medianas superficies. Les sigue la calle Embarcadero con 8 comercios registrados.
- ❑ Los comercios en gran superficie, muy presentes en este distrito, suelen ir acompañados de extensiones de aparcamiento que rodean la edificación aislándola del entorno. En la medida de lo posible **es preferible vincular la edificación a la calle de mayor concentración comercial para favorecer el acceso peatonal y los transportes públicos** frente al transporte privado, destinando la parte trasera o el sótano a aparcamiento.
- ❑ Las urbanizaciones con calles privadas y espacios de relación de acceso restringido, si bien aparentemente son más seguras, favorecen el aislamiento y desvirtúan el carácter de calle de barrio que fomenta el comercio por lo que es aconsejable que se limite el número de estas urbanizaciones o se combine en parcelas de dimensiones medias con otro tipo de configuraciones residenciales.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. Casablanca-Valdespartera

Propuestas de actuación:

- ❑ **Mejorar las conexiones entre barrios creando abundantes pasos peatonales transversales que los unan, pasos cebra, pasarelas, etc. potenciando la unidad urbanística y comercial de las calles que conectan diferente zonas.** En este sentido convendría aprovechar la oportunidad dada por la rehabilitación de los márgenes del Canal imperial, cuyo tratamiento podría aunar los esfuerzos encaminados a unir ambas orillas con el de la unión de territorios más amplios.
- ❑ **Mejorar las conexiones con el resto de la ciudad, densificando bandas de penetración a través de viales** que hilvanen zonas comerciales y residenciales. Es importante para evitar la pérdida de continuidad no permitir la existencia de vacíos de grandes dimensiones que corten el desarrollo de recorridos peatonales de consistencia.
- ❑ **Favorecer un tipo de ciudad que combine, como ocurre en gran parte de Zaragoza y se ha propiciado a su vez en las zonas nuevas de Valdespartera, un sistema de edificación lo suficientemente denso** y cercano al modo de vivir "mediterráneo" como para permitir la superposición de capas de distintas funciones complementarias como son la residencial y la comercial: viviendas, ocio, compras, oficinas y equipamientos en distintos estratos que no marginen ningún uso sino que se sumen para crear una actividad urbana completa y rica. La presencia de bajos comerciales no sólo genera vida urbana sino que la hace más segura.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación.

Actur

- ❑ **La Zona Comercial 10 comprende el distrito de Actur, que engloba los ZUCs 1 y 2 y una superficie de 66,4 hectáreas.** Nacido de una operación urbanística iniciado en los años 70 por la necesidad de dar soluciones al crecimiento demográfico de la ciudad, hasta los años 80 no se culminó el proyecto inicial, con un modelo discutible, que prima el transporte motorizado, en el que han proliferado promociones unitarias de cierto tamaño que crean espacios interiores que separan las viviendas de la calle, con lo que se priva de actividad el espacio público y se fragmenta la vida de relación en la ciudad.
- ❑ **Con una población de 79.960 habitantes, el 11,7% de la población local, es el tercer distrito más poblado de la ciudad.** En los años 90 se consolida el eje comercial Poetisa María Zambrano- Gertrudis Gómez de Avellaneda con la implantación del hipermercado Carrefour y el centro comercial Gran Casa.
- ❑ A lo largo de este eje **ha ido surgiendo comercio en una cierta continuidad peatonal entre la calle Pedro Lain Entralgo y Campoamor al oeste, y entre la calle J. M. Beltrán y Pablo Neruda al este** (según el anterior PEC03 esta zona atraía diariamente entre 50.000 y 70.000 visitantes a los Centros Comerciales) .Por este vial **discurrirá el tranvía ligero que arrancará desde el Parque Goya en la zona de la Universidad** y que va a suponer una remodelación de esta avenida.



Delimitación del entorno que corresponde al Área Comercial 10



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. La ciudad reciente: Oliver-Valdefierro, Casablanca-Valdespatera y Actur

- En los últimos años, el Actur es la zona por donde se ha extendido en mayor medida la ciudad, a lo que ha favorecido la celebración de la Expo del 2008 con la que se ha urbanizado el meandro de Ranillas. En el espacio post-expo se está desarrollando el proyecto Expo Zaragoza Empresarial, un parque empresarial que englobará diversos equipamientos, servicios, ofertas culturales y lúdicas, sedes de grandes compañías, edificios de oficinas y 2.500 plazas de aparcamiento.
- **En la actualidad la zona cuenta con 601 comercios minoristas, los que supone aproximadamente el 7,05% del comercio zaragozano.** Como ejes comerciales destacan las calles San Juan de la Peña, María Zambrano, Ildefonso Manuel Gil, Salvador Allende, Pablo Iglesias, Pablo Ruiz Picasso y Gómez de Avellaneda, que en conjunto albergan el casi el 37% de la oferta comercial del distrito.



V. Análisis por Zonas Comerciales: Directrices generales de actuación. La ciudad reciente: Oliver-Valdefierro, Casablanca-Valdespatera y Actur

Propuestas de actuación:

- ❑ **Remodelación de Poetisa María Zambrano- Gertrudis Gómez de Avellaneda para incorporación de tranvía.** Potenciar el margen este por la calle María Zambrano, y en la margen oeste por la calle Gómez Avellaneda como **itinerarios peatonales**.
- ❑ **Actuaciones para calmar el tráfico en calles aledañas a los grandes viales.** Se propone estudiar la posibilidad de delimitar algún ámbito como "área ambiental (Z-30)".
- ❑ **Conexión mediante pasarelas peatonales con barrio de Almozara.**
- ❑ Implementación de **plan de señalítica comercial**.



Análisis Urbano Comercial

V. Otras actuaciones generales de urbanismo comercial.

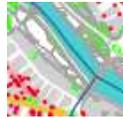




V. El programa de actuaciones de urbanismo comercial

Introducción

- ❑ El Plan de Equipamientos contempla un **ambicioso programa de actuaciones en urbanismo comercial**, que se pueden agrupar en tres tipos. Por un lado, propuestas de carácter general, que pueden afectar al conjunto de la ciudad y que se describen a continuación; en segundo lugar, directrices generales para cada una de las Zonas Comerciales, incluidas en el anterior punto IV de este capítulo. Por último, con un mayor nivel de detalle y concreción, se realizan propuestas de microubanismo en los ejes y zonas comerciales más importantes de la ciudad, que se recogen en las Fichas correspondientes.
- ❑ Las cinco propuestas que a continuación se plantean de carácter general, pretenden **impulsar y promover una política de calidad en todas las actuaciones que se dirijan a la recualificación del espacio comercial-urbano** de la ciudad, poniendo en valor el valioso paisaje urbano que Zaragoza ofrece.
- ❑ El modo en que se han ido agregando los recientes crecimientos de la ciudad, con rasgos heterogéneos, a veces de forma desarticulada y sin la calidad arquitectónica y urbanística adecuada ha propiciado un paisaje heterogéneo. En este sentido, es necesario crear una **conciencia especial en el tratamiento de las zonas comerciales urbanas**, que se debe enmarcar dentro de la estrategia general de la ciudad, pero que debe tener una especial consideración en la recuperación el valor de la ciudad tradicional y de las identidades consolidadas a lo largo de la historia, en consideración a la importancia que el comercio tradicional, urbano y de proximidad tienen en la ciudad.
- ❑ El tratamiento urbanístico de las zonas comerciales necesita de tratamientos diferenciados, basados en criterios de integración, que aporten nuevas cualidades **desde un tratamiento global y unitario de cada zona comercial que refuerce su imagen y aumente su atractivo.**



V. El programa de actuaciones de urbanismo comercial

Descripción de las propuestas locales.

1) Creación de una Oficina de Urbanismo Comercial - Paisaje Urbano.

- La función de dicha oficina, que trabajaría **coordinadamente con los servicios de comercio y urbanismo**, será la planificación, programación, coordinación y búsqueda del consenso con los agentes del sector, en la realización de proyectos y actuaciones que afectan a los espacios comerciales más significativos de la ciudad:
 - **Articular mecanismos de participación con los agentes del sector, vecinos y ciudadanos sobre** las actuaciones que afectan al paisaje urbano de la ciudad, fomentando el uso de mecanismos de participación ciudadana.
 - Asegurar el **cumplimiento de unos parámetros adecuados técnicos y de calidad específicos para los espacios urbano-comerciales**, integrando y haciendo coherentes los componentes de la escena edificada y de los espacios libres urbanos.
 - Programar la **ejecución de las previsiones recogidas en el presente Plan de Equipamientos, priorizando las actuaciones y desarrollando los proyectos técnicos necesarios**. Desarrollar planes plurianuales para la renovación urbanística de las zonas más deterioradas con colaboración con las asociaciones zonales.
 - **Implementar el Plan de Señalítica Comercial** y la aplicación de marcas comerciales en cada zona, en colaboración con las asociaciones.
 - Definir **criterios de integración y aportar soluciones específicas en actuaciones promovidas por otros servicios municipales o instituciones**.
 - **Fomentar el uso de los espacios urbanos por parte de los ciudadanos**, reforzando la identificación de los mismos con sus entornos inmediatos y con el conjunto de la ciudad.
 - **Impulsar la innovación en el diseño, uso y gestión de los espacios públicos**, mediante el uso de nuevas tecnologías.
 - **Asegurar intervenciones medioambientalmente adecuadas** en coherencia con la estrategia de desarrollo sostenible de la ciudad.



V. El programa de actuaciones de urbanismo comercial

2) Plan de modernización de mercados y galerías comerciales.

- ❑ Zaragoza cuenta con una extensa red de mercados, que **engloba 49 recintos y 735 paradas**. Dichos mercados cuentan con distintos tamaños (desde dos a 133 paradas), grado de actividad y estado de conservación.
- ❑ Los mercados tienen una gran importancia comercial, como puntos de venta de alimentación fresca, pero también son importantes desde un punto social y cultural, al estar muchas veces al servicio de población de edad avanzada y ser el corazón social de muchos barrios. El amplio **tejido de mercados de la ciudad es una singularidad que hay que mantener y potenciar**, ya que se enfrentan a los nuevos hábitos de compra y la aparición de nuevos formatos comerciales competitivos a escala de barrio, como los supermercados y autoservicios de descuento.
- ❑ Con esta medida **se pretende la adecuación de los mercados, y de sus entornos, como elementos de competitividad comercial y equilibrio espacial y motores tradicionales de dinamización urbana** en los distintos barrios de la ciudad. Con este fin se propone la elaboración de un Plan de adecuación de mercados que contemple las siguientes medidas:
 - Evaluar la viabilidad de cada mercado y la conveniencia de su supervivencia, agrupación o transformación.
 - Facilidades para la incorporación de nuevos operadores.
 - Desarrollar proyectos de remodelación que contemple la actuación en las instalaciones, accesos, eliminación de barreras arquitectónicas, etc. de los mercados que los necesiten.
 - Habilitar líneas de ayudas y créditos blandos a los comerciantes, con el fin de facilitar financiación para la ejecución de obras de mejora en los recintos.
 - Instalar sistemas más eficientes de recogida de residuos y reciclaje, de eficiencia y ahorro energético de las instalaciones (iluminación, instalaciones de acondicionamiento climático, refrigeración) y ahorro de agua.
 - Implantación de nuevas tecnologías que permitan la prestación de nuevos servicios (pago con tarjeta, tele compra, etc.)
 - Homogeneización de los carteles de las fachadas exteriores de los mercados de barrio, creando una imagen específica.
 - Mejora urbanística de los entornos donde se ubican.



V. El programa de actuaciones de urbanismo comercial

3) Plan de señalítica comercial.

- ❑ **La señalización de espacios comerciales tiene como función la de exposición de información pública o privada que permite un uso más cómodo y accesible de los ciudadanos al medio urbano.** A través del mismo se pueden identificar espacios públicos, lugares de interés, recorridos comerciales, planos callejeros, informar sobre eventos y acciones promocionales, etc.
- ❑ Al mismo tiempo es un **elemento de identificación y promoción de la zona comercial.** La señalítica es un **medio de refuerzo de la atracción comercial y urbana que favorece que la compra** sea una actividad de ocio y permite difundir una imagen de marca identificable para la zona comercial. A través de la puesta en marcha de esta medida se pretende:
 - Homogeneizar la comunicación comercial en la ciudad.
 - Impulsar la realización y puesta en marcha de **Planes de Señalización de entornos comerciales más importantes de la ciudad.**
 - Elaborar una **Guía básica de identidad gráfica para las zonas comerciales** que sirva para su aplicación por las asociaciones de comerciantes.
 - **Promover la realización de intervenciones artísticas en espacios públicos** que modifiquen temporal o permanentemente el paisaje urbano (especialmente espacios visualmente degradados) e introduzcan un cambio en la forma en que los usuarios del centro lo perciben y usan. Para ello se buscará la colaboración de escuelas de diseño, bellas artes, grupos juveniles, etc.
 - Mantener un **sistema de mapas comerciales de la ciudad a través del sistemas SIG** (Cámara de Zaragoza), que permita la realización de cartografías tematizadas.
 - Impulsar la **innovación en la presentación de información ciudadana a través del uso de nuevas tecnologías.**



V. El programa de actuaciones de urbanismo comercial

4) Planificar el nuevo comercio para equilibrar comercialmente las diferentes zonas comerciales.

- ❑ El comercio es un equipamiento urbano básico y, por tanto, **se debe integrar en los distintos instrumentos de la planificación urbana**. Es necesario concebir la planificación urbana integrando también a la actividad comercial ya que esta es uno de los principales motores de la economía local y elemento clave que estructura la ciudad.
- ❑ La Administración Local tiene la responsabilidad de prever que la **localización del comercio en la ciudad permita a los consumidores acceder a la oferta de bienes demandados en las mejores condiciones posibles de precio, surtido y calidad**.
- ❑ Para conseguir un modelo comercial equilibrado, en los nuevos desarrollos urbanísticos de carácter residencial (**Valdespartera, ArcoSur, etc.**) **se deben favorecer modelos de ordenación urbanística que permitan la implantación de pequeños y medianos equipamientos comerciales de proximidad** en parcelas de uso terciario o mixto, la implantación de espacios comerciales integrados de tamaño medio (pequeñas galerías, medianas superficies, etc.) de baja influencia para el resto de la ciudad pero que pueden convertirse en espacios generadores de cierta centralidad dentro de los nuevos barrios.
- ❑ **Fomentar una mayor desagregación de las superficies destinadas a nuevas implantaciones comerciales**, favoreciendo un reparto equilibrado en la ciudad. Limitar el dimensionamiento de los grandes equipamientos comerciales con el mismo objetivo de posibilitar una mejor distribución territorial, más compleja y equilibrada, frente a los macroproyectos comerciales, poco coherentes con la estrategia de sostenibilidad de la ciudad.



V. El programa de actuaciones de urbanismo comercial

- ❑ **Proteger de nuevas dotaciones terciarias de impacto aquellas zonas ya saturadas y/o donde la ciudad preexistente tiene una función comercial de relevancia territorial, como es el caso del centro urbano.** Por el contrario, valorar la incidencia positiva que distintos equipamientos comerciales de tamaño medio compatibles con tramas urbanas consolidadas pueden tener sobre los procesos de recualificación urbanística de zonas comerciales tradicionales, de tal forma que se puedan convertir en locomotoras comerciales en dichos ámbitos.
- ❑ En este sentido, **se debe impedir el desvío hacia la periferia urbana de operaciones o iniciativas que pueden ayudar a la progresiva mejora urbanística de las zonas urbanas consolidadas en los barrios** (equipamientos comerciales de tamaño medio, reutilización de edificios vacíos para usos comerciales, etc.).
- ❑ Equilibrar el crecimiento de los establecimientos de mediana superficie y libre servicio ubicados en los barrios, en los que su implantación debe justificarse por la obtención de una **mayor diversidad comercial de formatos y enseññas.**
- ❑ **Ofrecer oportunidades atractivas y competitivas para la localización de empresas en los barrios que presentan infradotación comercial,** combinando convenientemente este tipo de ofertas con otras complementarias de proximidad, creando pequeñas polaridades comerciales.
- ❑ **Favorecer la integración y compatibilidad de usos entre el desarrollo del comercio** y el resto de usos como la residencia, el ocio, o la conservación del patrimonio cultural de las ciudades, ya que el comercio pone en valor estos usos.



V. El programa de actuaciones de urbanismo comercial

5) Apoyo a las zonas comerciales emergentes y al comercio de barrio.

- ❑ Es necesario completar la oferta de comercios y otros establecimientos terciarios en los barrios, de tal forma que se refuerce la identidad de estas zonas y el nivel de dotación comercial de los mismos, que en algunos casos, es deficiente. Para ello se puede **favorecer la creación de pequeñas polaridades comerciales, ligada a las disponibilidades de infraestructuras y en el entorno de equipamientos o dotaciones públicas**, que permita la implantación de empresas atendiendo a las necesidades de los ciudadanos. En cada caso se deberá estudiar cual es la fórmula más adecuada para dotar de estos espacios a los barrios: galerías comerciales, pequeños centros comerciales, entornos de mercados, etc.
- ❑ La acción pública debe prever reservas de suelo destinadas específicamente a la implantación integrada de comercios y servicios, en la escala adecuada a las necesidades de la zona, así como regenerar urbanísticamente y consolidar los ejes y zonas comerciales donde existe algún tipo de concentración comercial y modernizar los equipamientos comerciales existentes.
- ❑ Es especialmente necesario **proteger la supervivencia del tejido alimentario de proximidad**, especializado o no, en los barrios socialmente más degradados, núcleos aislados y en ámbitos que albergan a la población con mayores problemas de movilidad. En este caso, el comercio presta un servicio que se puede considerar de carácter social y tienen una función muy importante en el mantenimiento de la calidad de vida de la población.