

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

## CAPÍTULO XI: ORDENACIÓN DEL DESARROLLO DEL SUELO URBANO

### **1. TENDENCIAS DE DESARROLLO HASTA LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL:**

- 1.1. DESARROLLO HACIA EL SUR .
- 1.2. DESARROLLO HACIA EL OESTE .
- 1.3. DESARROLLO HACIA EL NORTE .
- 1.4. DESARROLLO HACIA EL ESTE .

### **2. EL SUELO URBANIZABLE EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL:**

- 2.1. RESERVAS DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO Y NO DELIMITADO .
- 2.2. DELIMITACIÓN DE NUEVOS SECTORES DE SUELO URBANIZABLE .

### **3. EL SUELO URBANIZABLE DELIMITADO EN LA REVISIÓN DE 2001.**

### **4. LA ORDENACIÓN DE LA «ORLA ESTE»:**

- 4.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA « ORLA ESTE ».
- 4.2. ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO AL SUDESTE DE LA CIUDAD .
- 4.3. ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO AL SUDESTE DE LA CIUDAD .
- 4.4. OTRAS ÁREAS DE NUEVA URBANIZACIÓN AL SUDESTE DE LA CIUDAD .

### **5. LA ORDENACIÓN DE LA «ORLA OESTE»:**

- 5.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA « ORLA OESTE ».
- 5.2. ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO EN LA PARTE MERIDIONAL DE LA « ORLA OESTE ».
- 5.3. SUELOS DE LA CARRETERA DE VALENCIA .
- 5.4. ÁREAS Y SECTORES DE SUELO URBANIZABLE EN LA PARTE OCCIDENTAL DE LA « ORLA OESTE ».

### **6. ENTORNO DE LA AVENIDA DE CATALUÑA.**

## **7. SUELO URBANIZABLE Y DESARROLLO URBANO EN LOS BARRIOS RURALES:**

### **7.1. LOS BARRIOS RURALES .**

### **7.2. LA ORDENACIÓN DEL CORREDOR DEL GÁLLEGO :**

7.2, A . Criterios generales de ordenación.

7.2, B . Estructura territorial.

7.2, C . Áreas residenciales: los núcleos y sus posibilidades de desarrollo.

### **7.3. LA ORDENACIÓN DEL CORREDOR DE LA CARRETERA DE LOGROÑO :**

7.3, A . Estructura.

7.3, B . Suelos para nuevos desarrollos y los núcleos residenciales.

### **7.4. LA ORDENACIÓN DEL CORREDOR DE LA CARRETERA DE CASTELLÓN .**

## **8. DESARROLLO DEL SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL ENTRE 2001 Y2024**

## **9. PREVISIONES DE VIVIENDA DEL PLAN GENERAL EN SUELOS DE NUEVA URBANIZACIÓN.**

## **10. EL DESARROLLO DEL SUELO PRODUCTIVO.**

## **XI. ORDENACION DEL DESARROLLO URBANO**



## **CAPITULO XI**

### **ORDENACION DEL DESARROLLO URBANO**

#### **XI.1.1. TENDENCIAS DE DESARROLLO HASTA LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL**

##### **XI.1.1. DESARROLLO HACIA EL SUR**

Zaragoza ha demostrado históricamente una clara tendencia de desarrollo hacia el sur y el oeste. El crecimiento hacia el sur se inició a comienzos del siglo XIX con la urbanización del entorno del Salón Imperial (actual paseo de la Independencia), continuó en el mismo siglo con la urbanización del entorno de la Glorieta (actual plaza de Aragón), la huerta de Santa Engracia (entorno de la actual plaza de los Sitios) y camino de Torrero (actual paseo de Sagasta). Ya en el siglo XX, esta tendencia siguió siendo la dominante; en la segunda mitad del decenio de 1920 se realizaron el cubrimiento del Huerva, la Gran Vía, el parque grande de Primo de Ribera y el ensanche llamado de Miralbueno, proyectado por Secundino Zuazo y Miguel Navarro en 1928 por encargo de la Sociedad Zaragozana de Urbanización y Construcción (SZUC), en cuyo ámbito se incluyó la Ciudad Universitaria (1932). Tras la guerra civil se ordenó la prolongación de Gran Vía y Fernando el Católico hasta la ronda de la Hispanidad (entorno de la avenida de Isabel la Católica) y, posteriormente, el polígono Gran Vía o Romareda (plan parcial aprobado definitivamente el 17 de abril de 1961, con capacidad para 2.224 viviendas), la urbanización Parque Buenavista o Marvel (1965 y siguientes, con unas 800 viviendas en edificios de 17 plantas) y el polígono Universidad (plan parcial aprobado el 24 de julio de 1975 y proyecto de compensación de 1984, para 7.402 viviendas), hasta las urbanizaciones más recientes en la prolongación de la avenida de Gómez Laguna.

Antes de la revisión del plan general de 1986, se situaron al sur de la vía de la Hispanidad diversas actuaciones aisladas de baja densidad, entre las que destacaron las llamadas Parque Hispanidad I (actuación aislada 200, aprobada en abril de 1973), con unas 774 viviendas, y Parque Hispanidad II (151, de diciembre de 1974), con 428 viviendas). En el entorno del Huerva se promovieron varias actuaciones aisladas más de viviendas unifamiliares sobre suelo calificado por el plan general de 1968 como reserva urbana en zona de parque urbanizado; pueden mencionarse las denominadas Aconcagua (242, aprobada en junio de 1969, que incluía un bloque de vivienda colectiva y viviendas unifamiliares aisladas), Fuente de la Junquera (262, de agosto de 1969), Las Adulas (257, de diciembre de 1974) y Camino de la Fuente de la Salud (202, de agosto de 1976, con 26 viviendas).

En vigencia del plan general de 1986, la ciudad se desarrolló más allá de la ronda de circunvalación prevista por los planes generales de 1959 y 1968 (actual cinturón Z30 o ronda de la Hispanidad), continuando la tendencia señalada por actuaciones aisladas aprobadas zona entre 1968 y 1976. En los nuevos crecimientos en esta dirección

predominaron las viviendas familiares, que terminaron de definir al sur de la ronda un tejido disperso y frecuentemente desordenado, formado por adición de urbanizaciones cerradas. La yuxtaposición sin solución de continuidad de todas esas urbanizaciones implicó una fuerte privatización del espacio y la impermeabilización del paso hacia el sur de Hispanidad entre vía Ibérica y los Enlaces.

En noviembre de 1988 se aprobó el plan parcial de la urbanización Montecanal (SUP89/1-2 del plan general de 1986), con capacidad para 2.637 viviendas (20 viv/ha) y situado al sur del Canal Imperial. Se limitó a ordenar las zonas verdes y el viario estructurante, con un formalismo más o menos «beaux-arts» que contrastaba con la indefinición de la edificación y de la mayor parte del viario; sobre esa base, el plan asignó parcelas a los equipamientos y dividió el espacio residencial en 20 grandes recintos con capacidad para más de un centenar de viviendas cada uno, que se denominaron áreas de ordenación diferenciada residenciales (AOD-R), posponiendo su ordenación interior a otros tantos estudios de detalle independientes. Los estudios de detalle, aprobados en su mayoría en 1991, redujeron al mínimo funcional el viario privado interior, dedicado exclusivamente a la circulación y conectado con el viario público estructurante por un solo punto, por razones de seguridad y de aislamiento de las respectivas comunidades; el resto del suelo se dividió en parcelas para viviendas familiares.

Más caótica fue la resolución del polígono SUP60/1 (Soto del Canal), en torno a los depósitos de Casablanca, cuyo plan parcial, aprobado en julio de 1990, ordenó suelo para 274 viviendas (8 viv/ha). La ordenación de sus áreas edificables, mucho menores que las AOD-R de Montecanal, se confió a proyectos independientes que no mantuvieron apenas relación mutua y que dieron lugar a un mosaico confuso, atravesado por calles que ni siquiera se constituyeron ya como parcelas privadas de propiedad comunal, sino como servidumbres de paso, fragmentadas entre las diversas parcelas de cada área y trazadas con secciones raquíticas y final en fondo de saco.

En Soto del Canal se estableció una parcela mínima de 800 a 1.000 m<sup>2</sup> por vivienda, incluida la parte proporcional de calles privadas y espacios libres mancomunados. En Montecanal las parcelas mínimas se redujeron hasta 200-250 m<sup>2</sup>. Estos valores distaban mucho de las grandes parcelas de 1.000 a 2.000 m<sup>2</sup> con que se habían ordenado las grandes agrupaciones de chalés promovidas en los años setenta mediante actuaciones aisladas o planes parciales en zonas de parque urbanizado o de nuevos núcleos en suelo rústico (Torre Barajas 1 y 2, Maitena, Fuente la Junquera, El Zorongo); incluso en muchas parcelaciones ilegales promovidas en esos años para viviendas de fin de semana, las parcelas habían alcanzado frecuentemente los 1.000 o 1.500 m<sup>2</sup>.

En los años inmediatamente anteriores a la revisión, la cooperativa PSV, vinculada a la UGT, inició el desarrollo de lo que acabaría por ser la urbanización «Montes del Canal», luego renombrada como «Rosales del Canal» (parte del área SUNP89/1), al sur de la prolongación de la avenida de Gómez Laguna y al noroeste de Montecanal. El plan parcial, aprobado junto con el PAU en febrero de 2000, después de una larga tramitación, ordenó 2.330 viviendas (46'60 viv/ha), de las que 430 eran unifamiliares adosadas y 1.900 colectivas; de acuerdo con los criterios urbanísticos dominantes al

final del período de vigencia del plan general de 1986, las viviendas colectivas se ordenaron en manzanas de media densidad con amplios espacios libres comunes.

Cuando se aprobó la revisión del plan general de 2001, la principal tensión urbanística del término correspondía a esta parte de la ciudad, donde se situaba la vasta extensión del acampo Casellas, entre Montecanal, la Feria de Muestras y el cuarto cinturón (SUNP89/1), que venía reclamando desde hacía unos años un desarrollo residencial más denso que el contemplado por el plan general de 1986, a fin de promover una gran urbanización de vivienda colectiva para la que se adelantaron los nombres de «Montecanal-2» y «Horizonte-2000 Sur», y que acabaría por llamarse «Arcosur».

### **XI.1.2. DESARROLLO HACIA EL OESTE**

El crecimiento hacia el oeste comenzó en 1904 con la promoción por los hermanos Pamplona Escudero de la parcelación particular de la Explanada (Delicias), sin planificación urbanística alguna ni servicios públicos. El proyecto de la SZUC para el ensanche de Miralbuena (1928) se extendió por el noroeste hasta el ferrocarril de Cariñena (actual calle de Santander), y en desarrollo suyo se urbanizó y edificó en 1936 la Ciudad Jardín. En los decenios siguientes creció el barrio de Delicias y se aprobaron actuaciones aisladas y planes que dieron lugar, entre otras, a las urbanizaciones conocidas como La Bombarda (actuación aislada 150, aprobada en septiembre de 1969 y con capacidad para 1.222 viviendas) y Monsalud (plan parcial de octubre de 1968, con unas 2.200 viviendas).

Al oeste de la ronda de la Hispanidad se había iniciado en 1918 la parcelación particular, también ajena al planeamiento municipal, del barrio de Oliver o «del cura», ocupada por los sectores sociales más modestos de la ciudad y consolidada en los años cincuenta gracias a la construcción de los grupos sindicales Arzobispo Doménech y General Urrutia. A comienzos de este mismo decenio se le sumó la urbanización, también clandestina, de los montes de «La Peinadora» y Herrero, en Valdefierro, donde construyeron apresuradas casitas de adobe familias recién inmigradas de pueblos aragoneses y del sur de España.

Entre 1968 y 1986 se aprobaron varias actuaciones aisladas sobre suelo de reserva urbana en zona extensiva situado en la margen sur de la carretera de Logroño, con viviendas unifamiliares destinadas a grupos sociales más acomodados; fue el caso de la urbanización Maitena (actuación 80, aprobada en mayo de 1971 y con 28 viviendas sobre parcelas de 2.058 a 8.154 m<sup>2</sup>) y Torre Barajas 1 y 2 (actuación 263', con aprobaciones de 1971 y 1973, y un total de 73 viviendas, sobre parcelas de 1.000 a 2.342 m<sup>2</sup>). Al norte de la misma carretera, el Grupo Militar Conjunto Hispano-Americano promovió al final de los cincuenta la urbanización de las Torres de San Lamberto (los «chalets de los americanos»), y en la concavidad que formaba hacia el sur se situó la actuación aislada 7, aprobada en abril de 1971, con 95 parcelas ocupadas por dos bloques alineados con la carretera de Logroño y cinco manzanas de viviendas unifamiliares.

En los años anteriores a la revisión del plan general de 1986 se aprobó y desarrolló en la parte occidental de la ciudad el plan parcial del subpolígono Puerta Sancho, en La Al-

mozara (1974), con capacidad para 2.210 viviendas en manzanas de ordenación abierta. Este sector duplicaba el denso barrio formado en los años cincuenta y sesenta en el entorno de la Industria Química, sobre las alineaciones establecidas por el planeamiento general y por medio de las ordenaciones de manzana reguladas por las ordenanzas de edificación de 1939.

Más al oeste, en el borde con vía de la Hispanidad se aprobó en febrero de 1994 el plan especial del área U40/1, que incluyó el parque de la Suesetania y varios bloques residenciales, con un total de 438 viviendas.

Se verificó también un notable desarrollo en los barrios de Oliver y Miralbueno, en cuyos bordes norte y oeste se situaron los sectores SUP56/1, SUP56/2 y SUP56/3 del suelo urbanizable programado de 1986, con planes parciales aprobados, respectivamente, en febrero de 1995 (modificado en septiembre de 2002), enero de 1993 y marzo de 1993, capacidades para 746, 1.000 y 2.944 viviendas, y una superficie continua conjunta de 93'82 hectáreas (densidad media de 32 viv/ha en 56/1 y 53/2, y de 75 viv/ha en 56/3). Conforme a su mayor densidad, en estos planes predominaron las manzanas rectangulares de vivienda colectiva, con viario ortogonal de titularidad pública sujeto a una jerarquía propia expresada en la aparición de plazas y, sobre todo, bulevares, que sin embargo estaban desconectados del entorno y carecían de una función urbanística precisa.

Entre la ronda de la Hispanidad y el barrio de Valdefierro se aprobó en julio de 1990 el plan parcial del sector SUP57-58/1 (La Floresta), otra urbanización cerrada con 438 viviendas (32 viv/ha) que forman manzanas de cuatro plantas (B+3) volcadas hacia espacios ajardinados interiores de propiedad privada.

Por otro lado, entre 1986 y 2001 se aprobaron siete planes especiales en la zona Oliver-Miralbueno, con capacidad para 772 viviendas, entre ellos los referidos a las antiguas instalaciones de Imag (U56/14) y de Cáncer y Cebrián (U56/15).

En Valdefierro se aprobaron otros seis planes parciales, con un total de 1.026 viviendas; entre ellos pueden destacarse los de la urbanización privada Torre Pajaritos (U57/1), con 177 viviendas, y la antigua factoría de Hispano Carrocera (U5711), con 660.

En una posición más central, el plan especial del área U45/1 ordenó en el entorno de la Aljafería suelo donde podían construirse 559 viviendas, en torno a la gran plaza pública semicircular de Emilio Alfaro, cuyo ajardinamiento prolonga el del parque de la Aljafería.

### **XI.1.3. DESARROLLO HACIA EL NORTE**

Con el precedente medieval del Arrabal, el crecimiento de la ciudad hacia el norte comenzó a finales del siglo XIX, como consecuencia del desarrollo industrial del entorno de la estación del Norte (1864) y la carretera de Cataluña.

En épocas más recientes, la primera actuación de planeamiento destacable en esta parte de la ciudad, si se exceptúan los grupos Teniente Coronel Polanco y Ortíz de

Zárate, construidos por la Obra Sindical del Hogar en 1957 y 1960, fue el plan parcial del polígono Ebro Viejo, aprobado el 24 de abril de 1961 y con capacidad para 1.650 viviendas que construyó también la OSH.

Fue mucho más importante el desarrollo del ACTUR «Puente de Santiago», iniciado por el decreto 734/1971, de 3 de abril, que determinó la aplicación del decreto-ley de actuaciones urbanísticas urgentes de 27 de junio de 1970 a Sevilla, Cádiz y Zaragoza. A continuación, se modificó el plan general de 1968, que incorporó en un anejo un avance de planeamiento parcial, y se tramitaron cuatro planes parciales para las áreas 9, 11, 12 y 13 (polígono Rey Fernando, aprobado por orden del Ministerio de la Vivienda de 8 de febrero de 1974), áreas 7 y 8 (orden de 6 de marzo de 1976), áreas 10 y 14 (polígono Zalfonada, 12 de abril de 1977), y áreas 15, 16, 17, 18 y 19 (15 de junio de 1977); entre los cuatro, permitían construir 23.738 viviendas.

Posteriormente, el desarrollo urbanístico de esta parte de la ciudad se completó con la renovación de áreas industriales en desuso y se extendió mediante el campus universitario Río Ebro.

Ya vigente el plan general de 1986, en septiembre de 1992 se aprobó el plan parcial del sector SUP51/1, con 1.995 viviendas y densidad de 75 viv/ha. Su sencilla y eficaz estructura se basó en el ancho paseo arbolado de Longares, que recorre el área de noroeste a sudeste, y manzanas rectangulares laterales con edificación residencial de siete plantas (B+6) que bordea tres de los lados. Como en los planes de Miralbueno, tan rotunda solución tropieza con una falta de continuidad en las urbanizaciones del entorno, configurado al final como un mosaico de actuaciones pequeñas y medias ordenadas sin una estructura común.

En marzo de 1999 se aprobó también el plan parcial de La Azucarera, con 1.117 viviendas y densidad de 75 viv/ha (sector SUP50-53/1, añadido al suelo urbanizable programado por modificación de plan general aprobada el 18 de agosto de 1993).

Antes, la Diputación General de Aragón había desarrollado en las áreas 2, 3, 5 y 6 del ACTUR, en la carretera de Huesca, la urbanización llamada al principio Puerta de los Pirineos y más tarde Parque Goya; su plan parcial, aprobado definitivamente en mayo de 1995, posibilitó la edificación de 3.728 viviendas (67'44 viv/ha) en las que se aplicaron técnicas de aprovechamiento pasivo de la energía solar.

Además, en el entorno de la avenida de Cataluña y Marqués de La Cadena se aprobaron entre 1986 y 2001 nueve planes especiales. Cuatro de ellos se situaban en el área de referencia 50 e incluían 1.625 nuevas viviendas (U50/2, U50/3, U50/4 y E50); en la inmediata área 51, se aprobaron otros cinco, con 836 viviendas (U51/1, U51/2, U51/4, E51 y avenida de Cataluña, 80).

Para terminar, puede incluirse en este apartado el potente desarrollo del entonces barrio rural de Santa Isabel, consiguiente a la aprobación de tres planes parciales sobre sectores añadidos al suelo urbanizable programado en modificaciones del plan general de 14 de marzo de 1991 y 18 de abril de 1995: el SUP71/1, con plan parcial aprobado en enero de 1996 y 460 viviendas (60 viv/ha); el SUP71/2, con plan parcial de

mayo de 1992 y 423 viviendas (60 vivi/ha), y el SUP71/3, con plan parcial de octubre de 1999 y 1.083 viviendas (60 viv/ha). A ellos se sumaron nueve planes especiales correspondientes a diez áreas de intervención en suelo urbano no consolidado, que incluían 974 nuevas viviendas. Todo junto, suponía suelo de nueva urbanización con capacidad para 2.940 viviendas, que hicieron de este barrio (distrito urbano en 2024) una de las zonas de más intensa urbanización entre 1986 y 2001.

#### XI.1.4. DESARROLLO HACIA EL ESTE

El polígono de Miraflores, al sudeste de la ciudad, comenzó su desarrollo urbanístico en los últimos decenios del siglo XIX, cuando la implantación de industrias en el entorno del Canal Imperial, la estación de Cappa o Utrillas (1865) y la carretera de Castellón se acompañó con un archipiélago parcelaciones particulares destinadas a casitas obreras autoconstruidas (barriadas de Utrillas, Cuber, Salvador, Comín, Monforte, Colón, etc.) Desde entonces, el barrio obrero llamado oficialmente de San José desde la guerra civil se fue macizando y consolidando, hasta llegar a ser el segundo más poblado y extenso de la ciudad después de Delicias. En 1961 se cubrió la trinchera por la que discurría el ferrocarril «de los directos» (actual avenida del Tenor Fleeta), posibilitando la fusión de las partes norte («baja») y sur («alta») del barrio, hasta entonces muy mal comunicadas y de características muy diferentes.

En desarrollo del plan general de 1968 se aprobó en 1972, en el límite entre este barrio y el centro urbano, el plan parcial de la urbanización Parque Miraflores, con una interesante ordenación que bordeaba un parque público con bloques de matriz hexagonal, de acuerdo con la tipología entonces en boga de Toulouse-le-Mirail que también se utilizó en el Picarral y en Parque Hispanidad II.

La calle de Miguel Servet, tramo urbano de la carretera de Castellón, separa los barrios de San José y Las Fuentes, otro gran barrio obrero que, a diferencia los demás, no surgió de parcelaciones particulares o clandestinas ni se ocupó originalmente con casas familiares autoconstruidas. Con los precedentes de las parcelaciones Hogar Obrero y Rusiñol (1922), y de grupos de vivienda barata promovidos por empresarios (semimanzana de GIESA en Miguel Servet, Viviendas Tranvía o Escoriaza, Santa Rosa) o la OSH (Casta Álvarez, José Antonio Girón I y II), se formó por la construcción sistemática y muy rápida (1958-70) de densas manzanas cerradas de vivienda subvencionada sobre la trama calles ortogonales y manzanas rectangulares dibujada en el plan general de alineaciones aprobado en 1945, reproducida por los planes generales de 1959 y 1968.

Al sur de San José y del Canal Imperial se desarrolló, al principio espontáneamente, el barrio de Torrero-La Paz, también con viviendas obreras y con los hitos del puente y la avenida de América, la Prisión Provincial (1928), el cementerio municipal (1834) y el parque de La Paz (1988), plantado sobre unas antiguas graveras ocupadas por un poblado chabolista. También se situó en esta zona, junto a la calle de Lasiera Purroy, el campo de fútbol donde jugó el Zaragoza hasta la inauguración de la Romareda en septiembre de 1957; en su lugar, se construyó el grupo Nuestra Señora, con 1.200 viviendas.

Desde 1986 a 2001, el borde oriental de la ciudad se desarrolló mucho menos que las tres partes de la ciudad vistas hasta ahora. Entre otras causas, la memoria de la revisión

señaló barreras como el río y el ferrocarril, la topografía en ladera entre el monte de Torrero y las terrazas del Ebro, y la falta de vías de circunvalación y de un plan de ensanche que hubiera impuesto coherencia general a los múltiples e inconexos enclaves industriales, barriadas obreras, intersticios agrícolas y dotaciones que se desperdigaron por el territorio. El borde urbano resultante estaba peor comunicado que el resto, su dinámica urbana era menor y sus necesidades de recualificación mayores. Consecuentemente, dentro de los fines que la ley atribuye al suelo urbanizable delimitado para orientar de forma racional el desarrollo urbano, la revisión del plan general de 2001 situó tres de los cinco sectores que delimitó en un arco que bordea el tramo oriental de la ronda de la Hispanidad desde la prolongación de Tenor Fleeta hasta el encuentro del Canal Imperial con la Z40.

## XI.2. EL SUELO URBANIZABLE EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL

### XI.2.1. RESERVAS DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO Y NO DELIMITADO

Como quedó dicho en el capítulo V de esta memoria, donde se expusieron los criterios de clasificación de suelo desarrollados por la revisión del plan general, se clasifican como suelo urbanizable aquellos terrenos rurales, nunca antes urbanizados, que se entienden adecuados para el futuro desarrollo urbano, de acuerdo con el modelo de evolución urbana y ocupación del territorio que inspiró la revisión del plan general de 2001 y mantiene el texto refundido de 2024.

Dentro del suelo urbanizable, la revisión de 2001 diferenció las categorías legales del suelo urbanizable delimitado y el no delimitado. La primera correspondía al que se consideró ciertamente necesario para configurar un modelo urbano adecuado a las necesidades de Zaragoza en ese momento.

El suelo urbanizable no delimitado era aquel cuya urbanización se posibilitó, pero cuyo desarrollo no se creyó propiamente necesario para la realización del modelo urbanístico del plan general, aunque resultara compatible con él y, en caso de verificarse determinadas coyunturas y bajo ciertas condiciones, pudiera ser conveniente urbanizar. Era, así, todo aquel suelo al que, de acuerdo con los principios que inspiraban y siguen inspirando la legislación urbanística, podía atribuírsele una condición residual: no debía clasificarse como urbano ni como no urbanizable, y tampoco era necesario que se transformara en urbano durante la vigencia de la revisión.

A diferencia del suelo urbanizable delimitado, que se prevé urbanizar en toda su extensión, el no delimitado no tiene por qué ser urbanizado en su conjunto; antes bien, el legislador pretende promover una «competencia» entre diferentes suelos en el marco de una oferta abundante concebida a largo plazo; de ahí que no se establezca la inclusión de estos suelos en el cálculo del aprovechamiento medio.

En 2001 se advirtió que esto no significaba, en sentido estricto, que no fuera a ser necesario o conveniente delimitar sectores de suelo urbanizable no delimitado y que, efectivamente, se desarrollaran, sino que dichos sectores podrían ser unos u otros, al-

ternativamente, mientras que el suelo delimitado estaba integrado por aquellos sectores que no tenían esa condición alternativa, ya que todos ellos se incluían en el modelo urbano previsto.

De la propia definición legal del urbanizable no delimitado y de la concepción general de la legislación urbanística se infería que convendría que el plan general delimitara el suelo urbanizable con criterio restrictivo, dejando sin delimitar la mayor superficie para favorecer que la competencia entre unos suelos y otros propiciara que las condiciones específicas que acompañaran la delimitación fueran lo más ventajosas posible para el interés público.

En consecuencia, el suelo urbanizable delimitado se redujo en 2001 a cinco sectores, todos ellos residenciales, con funciones de sutura y finalización de la trama urbana (vacíos entre el suelo urbano y nuevos viales de sistema general, por ejemplo), fácil conexión a los servicios del suelo urbano y una capacidad de viviendas limitada, puesto que, ciertamente, el estado de estancamiento demográfico de la ciudad y la amplia capacidad de los suelos urbanos consolidados y no consolidados, o de los suelos urbanizables de 1986 que aún no se habían edificado, hacían innecesaria una previsión más extensa urbanización ex novo a plazo cierto.

En los sectores de suelo urbanizable delimitado, el plan general define la ordenación global completa y determina su desarrollo directo mediante planes parciales en un plazo más o menos próximo. En el suelo urbanizable no delimitado, el plan general no delimita sectores ni una ordenación global completa, ni admite un derecho a urbanizar inmediato; antes, los interesados deberán hacer una consulta sobre la viabilidad de la transformación urbanística con el contenido previsto por la ley de urbanismo, a la que el Ayuntamiento podrá responder desestimando o estimando el desarrollo propuesto y, en este último caso, concretando todas sus condiciones.

La revisión calculó el aprovechamiento medio conjunto de todo el suelo urbanizable delimitado ( $0'347 \text{ m}^2\text{t}_i/\text{m}^2$ ), considerando que la ley de urbanismo fija el aprovechamiento subjetivo en el 90% de este índice global y no en el de cada sector. No obstante, a cada uno se le adscribió una superficie proporcionalmente distinta de sistemas generales, con el propósito de que todos tuvieran un aprovechamiento medio semejante y, en caso de no desarrollarse alguno, no se verificaran desequilibrios entre los derechos de unos y otros propietarios.

La moderación con que el plan general categorizó el suelo urbanizable se justificó con una estimación de las necesidades de vivienda a corto y medio plazo. Según el censo de 1991, Zaragoza tenía 594.394 habitantes y 241.750 viviendas (excluyendo secundarias, 228.623), sin que se hubiera gestionado todavía ninguno de los planes parciales residenciales previstos por el plan general de 1986. Según el padrón actualizado de la ciudad, en mayo del 2000 el número de viviendas era de 283.607 (excluyendo ruinas, secundarias, otros usos, colectivo y posibles bajas, 263.131), para 608.180 habitantes.

En el avance para la revisión del plan de 1993 se había calculado que los solares en suelo urbano consolidado, el suelo urbano no consolidado y el urbanizable de 1986

todavía podían soportar al menos 34.221 nuevas viviendas. Sumadas a las existentes en 1991 (sin secundarias), supondrían un parque de 262.844 viviendas; cifra inferior a las viviendas principales realmente existentes en el 2000, puesto que numerosos solares de la ciudad consolidada estaban ocupados por edificios con menor capacidad residencial que la posibilitada por las normas del plan en el suelo urbano consolidado, ya por consumir menor edificabilidad, ya por admitir la sustitución por edificios colectivos de apartamentos de viviendas de una o dos plantas (Delicias, Valdefierro, Torre-Oliver...).

El plan general de 2001 dio al suelo urbano no consolidado capacidad para 17.088 viviendas, más 18.500 en suelos con planeamiento anterior recogido por la revisión: un total, pues, de 35.588 viviendas, que con las modificaciones posteriores del plan general y los ajustes de superficies en los planes de desarrollo aprobados hasta 2024 se han convertido en 46.141. Con una media de 3'16 habitantes por vivienda (cifra correspondiente al censo de 1991), esto supondría la posibilidad de alojar 145.806 habitantes. La capacidad residencial del plan se ve aún considerablemente incrementada si se tiene en cuenta la construcción de solares y la sustitución de edificios en el suelo urbano consolidado, y aun la ocupación de un parque no insignificante de viviendas existentes que según el padrón están vacías o infrautilizadas. Aun habría que considerar, para una valoración completa, la creciente oferta de suelos residenciales en los municipios próximos a Zaragoza, cada vez más tendentes a transformarse en apéndices residenciales de la ciudad gracias a la mejora de las infraestructuras arteriales de comunicación.

Para comprender mejor el significado de estas cifras, hay que tener presente que Zaragoza tenía 571.855 habitantes en 1981, 594.394 en 1991 y 608.180 en 2000, mientras que el plan general de 1986 ya previó una capacidad residencial para dar cabida, en 1992, a 784.483 personas. (Téngase aquí en cuenta que, tras un rápido crecimiento de la población en los primeros años del siglo XXI, el 1 de enero de 2023 Zaragoza aún contaba con 694.109 habitantes según el padrón municipal o 682.513 según el INE.)

Entre 1991 y 2000, el número de viviendas creció en 41.857 unidades, casi todas principales, para sólo 13.786 nuevos habitantes: más de 3 nuevas viviendas por habitante. Contando desde 1981, el parque residencial se había incrementado en 80.203 unidades (39'43%) y el número de habitantes en 36.325 (6'35%): si existía en el año 2001 una vivienda (excluidas secundarias, ruinosas, otros usos y comunitarias) por cada 2'31 habitantes, el plan revisado contemplaba la posibilidad de llegar a una vivienda por cada 1'75-2'00 habitantes (considerando una progresión lineal en el incremento de población en el término municipal similar a la de los últimos 20 años), contando solamente el urbanizable delimitado previsto.

Si se considerara el no delimitado y sujeto a convenio, se estimó que la capacidad total del plan general de 2001 permitiría llegar a índices de una vivienda por cada 1'50-1'75 habitantes, cifras ya, evidentemente, fuera de toda expectativa, que se explicaban porque, no siendo estos suelos delimitados, no se destinaban a soportar efectivamente esas viviendas, sino que constituían una reserva capaz de resolver contin-

gencias o, en un momento dado, favorecer operaciones que se demostraran ventajosas por razones en principio imprevistas.

Se indicaba también que, como en Zaragoza residía en viviendas de su propiedad algo más del 80% de los habitantes, era fácil comprender que un número de nuevas viviendas excesivo produciría el efecto de la desocupación de los barrios interiores. Según datos del censo de 1991, estaban desocupadas el 14'40% de las viviendas de Zaragoza (34.810 de 241.750), porcentaje superado dentro del núcleo urbano central en los distritos Casco histórico (26'15%: 5.470 de 20.915), Centro (16'10%: 4.322 de 26.847), Oliver-Valdefierro-Miralbueno (15'81%: 1.345 de 8.509) y Torrero-La Paz (15'09%: 2.076 de 13.759). En mayo del 2000, constaba un porcentaje medio de viviendas vacías en toda la ciudad del 15'4% (43.841 de 283.607), superado en Casco histórico (25'1%: 6.080 de 24.237), Centro (17'20%: 5.343 de 31.067), Universidad (16'70%: 4.679 de 28.015) y Delicias (16'00%: 8.045 de 50.265).

Está demostrado que, a partir de determinados porcentajes de viviendas desocupadas, infrautilizadas o utilizadas en modalidades marginales que las hacen opacas a la estadística municipal, se producen situaciones de vulnerabilidad y marginalidad urbana que redundan en perjuicio de los residentes que permanezcan, al tiempo que minoran extremadamente la capacidad municipal y social de reacción para cambiar el sentido del deterioro. En numerosas ciudades americanas se han invertido grandes sumas de dinero público para la renovación de sus barrios centrales, incluso con criterios de intervención muy favorables a los intereses de los agentes privados, sin resultados favorables apreciables.

En consecuencia, en 2001 se planteó como una necesidad para mantener la «sostenibilidad» de la ciudad vincular directamente las nuevas intervenciones de desarrollo urbano con la mejora de los barrios consolidados existentes, con especial atención a aquellos que tenían un menor atractivo «natural» y que requerían más decididas actuaciones de mejora.

Se añadía que, vistas las cifras someramente expuestas, era comprensible delimitar suelo urbanizable para un número de viviendas en sí mismo poco considerable (4.235 viviendas en 79'97 hectáreas, en las áreas 38, 55 y 57), calificándose el resto del urbanizable como no delimitado y dejando abierta la posibilidad de evaluar las necesidades que fueran produciéndose en el futuro.

De esta manera, se calificaron como suelo urbanizable no delimitado 2.790 hectáreas, de las que 1.449'46 se incluían en áreas de uso residencial y 1.340'54 en áreas productivas.

Considerando todo el suelo urbano y el urbanizable, la revisión todavía calificó como suelo no urbanizable 95.601'30 ha, el 90'38% del término municipal que tenía Zaragoza antes de la segregación de Villamayor (2006).

Aun puede añadirse que el sobredimensionamiento del suelo urbanizable no delimitado en relación con las necesidades de la ciudad en el momento de aprobarse la revisión y los mecanismos previstos para su futuro desarrollo, en plazo indefinido, po-

sibilitaban una larga vigencia del plan general, concebido como un instrumento dinámico que podía mantener su utilidad durante un plazo sensiblemente más prolongado que los planes formulados conforme a leyes urbanísticas anteriores y provistos de programas de actuación.

#### **XI.2.2. DELIMITACIÓN DE NUEVOS SECTORES DE SUELO URBANIZABLE**

Para regular los mecanismos de transformación del suelo urbanizable, la revisión del plan general de 2001 partió del principio de que primero habría de desarrollarse el delimitado y sólo cuando éste estuviera completo, el no delimitado (salvo que se tratara de nuevos sectores de uso industrial, en cuyo caso no se consideró necesario esperar al completo desarrollo del suelo delimitado, íntegramente residencial). De este modo, cuando todos los sectores de suelo urbanizable delimitado tuvieran aprobados definitivamente sus planes parciales, los particulares interesados podrán presentar a trámite directamente los planes parciales.

A falta de desarrollo total del suelo urbanizable delimitado, se determinó que la delimitación de un nuevo sector no previsto por el plan general requeriría la previa constatación de que realmente había un interés público que la justificaba, sin que pudieran derivarse de ella más efectos negativos que positivos, ya fuera por saturación del suelo edificable, por sobrecarga de los cupos de viviendas protegidas en detrimento de los suelos consolidados, por requerir la ejecución de sistemas generales o dotaciones locales inasumibles por las administraciones competentes, o simplemente por desalentar de la urbanización de los suelos delimitados, que el plan general no considera sólo posible, sino también necesaria.

Por este motivo, se determinó que, antes del completo desarrollo del suelo urbanizable delimitado, los particulares interesados en urbanizar un nuevo sector en suelo no delimitado deberían efectuar una consulta previa a la tramitación del plan parcial, de modo que el Ayuntamiento pudiera expresar la conformidad con la propuesta de delimitar el nuevo suelo, o bien su inconveniencia para el interés público. En el primer caso, la revisión previó la suscripción de un convenio de planeamiento que contuviera las condiciones particulares de desarrollo, garantizando que, a pesar de no haberse agotado todavía el suelo urbanizable delimitado, resultaba viable su ampliación. En el convenio se plasmarían las precisas condiciones que hicieran ventajosa la delimitación del sector para el interés público aun antes de haber concluido el desarrollo de los suelos urbanizables. Es importante tener en cuenta que la resolución de la consulta sólo vincularía en rigor al Ayuntamiento, y durante un año, mientras que un convenio, además de someterse a información pública, es inscribible en el Registro de la Propiedad, vincula a los propietarios que lo suscriben y a los futuros adquirentes de sus propiedades, y tiene cuatro años de vigencia.

De acuerdo con la regulación de la consulta urbanística para la delimitación de nuevos sectores de suelo urbanizable contenida en los artículos 26 y 100-102 del texto refundido de 2014 de la ley de urbanismo de Aragón, el artículo 7.3.2.2 del texto refundido de 2024 corrige ligeramente la redacción de 2001 y determina que, si en un trámite de consulta preceptiva el Ayuntamiento entiende procedente el nuevo desarrollo urbanístico, expresará en su respuesta las condiciones concretas que motivan la

conveniencia de la actuación y declarará su viabilidad con determinación de los equipamientos que hayan de ejecutarse con cargo al sector, de los sistemas de gestión procedentes y de las condiciones a que deba sujetarse el plan parcial, con objeto de garantizar el desarrollo urbano racional. Si la naturaleza de estas determinaciones lo exige, podrá requerirse la suscripción de un convenio urbanístico acorde con lo dispuesto en los artículos 100 a 102 del texto refundido de la ley de urbanismo.

En 2024, surge una nueva e importante cuestión relacionada con el desarrollo de los suelos urbanizables residenciales delimitados por el plan general y la exención del trámite de consulta cuando los cinco planes parciales estén aprobados. Actualmente, tienen aprobación definitiva cuatro de ellos, a falta del correspondiente al sector SUZ(D)38.2. Pero ninguno se ha ejecutado e incluso algunos, como el SUZ(D)55/1 y el SUZ(D)57/1 están manifiestamente obsoletos y hoy exigirían reordenaciones de entidad sustancial; en todos, por otra parte, ha caducado el plan de etapas, incumplido muy ampliamente y necesitado de nueva redacción. En estas condiciones, estará justificado desestimar la aprobación sin consulta previa de un plan parcial que conllevara una nueva delimitación, aun cuando se aprobara el del sector SUZ(D)38.2.

También se determinó en 2001 que, en las áreas residenciales, las condiciones concretas capaces de motivar el desarrollo urbano adelantado consistirán en una previsión mínima suficientemente elevada de cesión de suelos con destino al patrimonio municipal de suelo, que podrán situarse dentro del propio sector o en un barrio de la ciudad consolidada que se determine en un convenio previo. En el caso de que esta cesión se destine íntegramente a la construcción de viviendas sujetas a protección pública, el convenio podrá establecer la sustitución total o parcial de la cesión de suelos pertenecientes al sector por suelos con calificación residencial situados en áreas del suelo urbano consolidado en las que se considere prioritaria la promoción de políticas públicas de vivienda. En este caso, podrá sustituirse parte del deber de cesión de suelo por una carga equivalente de ejecución de obra nueva o rehabilitación de los edificios de viviendas situados sobre dichas parcelas. Será conveniente que el convenio incluya las condiciones de que el proyecto se encargue o, al menos, sea supervisado, por el Ayuntamiento y que las obras sean dirigidas, codirigidas o supervisadas por un técnico designado por el Ayuntamiento, para evitar que el procedimiento alienante la construcción de baja calidad. De acuerdo con las recomendaciones que pudieran establecer los servicios sociales municipales, los convenios también podrán determinar que en estas obras se emplee mano de obra del barrio en que se sitúe, bien por subcontratación de cooperativas de autoempleo, colaboración con escuelas taller, contratación de trabajadores a través del INAEM o mediante fórmulas similares, ello con el fin de que la ejecución de esas actuaciones en barrios vulnerables produzca el efecto añadido del apuntalamiento de incipientes tejidos económicos, algo demostrado tan importante o más en las operaciones de recuperación de este tipo de áreas que la misma mejora de sus condiciones materiales.

Si así lo contempla el convenio de planeamiento, la parte de la cesión de suelo convenida que supere el necesario para albergar el 10% del aprovechamiento medio podrá sustituirse por suelos destinados a la formación de espacios libres o equipamientos públicos en el suelo urbano consolidado, o por su equivalente en metálico con fines

análogos. Con respecto a la parte de la cesión de suelo correspondiente al 10% del aprovechamiento medio, que deberá dedicarse necesariamente a viviendas protegidas, el propio convenio de planeamiento previo al plan parcial, como quedó dicho, o un futuro convenio de gestión podrán sustituir la cesión en el sector desarrollado por otra equivalente en barrios consolidados, posibilidad común (en este caso siempre mediante convenio de gestión) con el suelo urbanizable delimitado.

En 2001 se trató, en definitiva, de aunar el desarrollo de nuevos suelos urbanizables con una actuación activa sobre los barrios urbanos consolidados que compense la mala situación de partida de éstos y aproveche en beneficio suyo parte de las plusvalías generadas en las extensiones periféricas. El Ayuntamiento no puede olvidar las necesidades de barrios en los que reside casi la mitad de la población urbana, correspondientes a las primeras periferias obreras (Delicias, San José, Las Fuentes, Torre-La Paz, Arrabal, Valdefierro, Oliver...), y también a zonas significativas de la ciudad histórica (especialmente, el barrio de San Pablo y el entorno de las calles de Zamoray y Pignatelli, que amenazan con incipientes síntomas de declive y, en algunos casos, de vulnerabilidad.

Desde este punto de vista, la revisión del plan general pretendió habilitar los instrumentos que permitan que, efectivamente, el desarrollo en extensión de la ciudad reduzca la congestión en estas zonas centrales y propicie actuaciones de dotación y esponjamiento, transformando la preocupante y creciente bolsa de viviendas desocupadas en suelos vacantes que permitan mayores espacios libres, dotaciones e incluso realojos asociados a operaciones de sustitución de edificios de vivienda deficientes por otros de mejor calidad.

Y se trata también de que la sociedad municipal Zaragoza Vivienda y otros órganos vinculados a la administración pública se hagan con suelo donde sea posible la promoción de viviendas adecuadas a las necesidades sociales ahí donde éstas son más perentorias y donde es menos probable la actuación directa de la promoción privada con los contenidos urbanísticos y sociales exigidos (téngase en cuenta que factores como la pequeña escala de las promociones, su situación en barrios en mayor o menor declive o las necesidades de realojo desalientan a la iniciativa particular).

La revisión partió de la idea de que el Ayuntamiento no puede limitarse a aprobar un plan que imponga unas limitaciones a la edificación, sino que ha de asumir como responsabilidad necesaria, ineludible para garantizar los adecuados efectos sociales del planeamiento, la dirección y la tutela constante de su ejecución, fundamentalmente en relación con su política de vivienda. Por este motivo, se limitan las posibilidades de reducción a metálico de las cesiones de aprovechamiento residencial en el suelo urbanizable, sólo admitidas en lo que exceda del 10% del aprovechamiento medio por efecto de convenios en el suelo urbanizable no delimitado. El principio legal de la caja municipal única exige este tipo de previsiones para garantizar que esas cesiones se dedican, según establece la propia legislación urbanística, a engrosar el patrimonio municipal del suelo y favorecer la intervención pública en el mercado de la vivienda. En todo caso, las posibles inconveniencias de la cesión con esos fines en determina-

dos sectores podrán corregirse trasladándola a la ciudad consolidada, de acuerdo con el mecanismo que se ha expuesto.

Podría objetarse a estas medidas que mitigan la mezcla social en los nuevos sectores, al permitir que no se sitúen en ellos nuevas promociones públicas de vivienda protegida, pero cabe argumentar que, aparte de asociar la práctica habitual de la sustitución económica con un mecanismo más adecuado a las necesidades sociales generales, contribuyen a enriquecer los barrios en declive, promoviendo la mezcla social ahí donde esta exigencia es más acuciante: no en las zonas de nivel medio superior al que correspondería a los usuarios y adquirentes de viviendas protegidas, sino ahí donde ese nivel es inferior. En efecto, en 2001 ya se advertía de que la concentración de ese tipo de viviendas en la periferia, amén de innecesaria urbanísticamente (porque ahí no hay déficit de actuaciones privadas), produce la salida de los barrios centrales de jóvenes en edad activa y familias con una cierta capacidad de ingresos, contribuyendo al envejecimiento de la población y a la disminución de su nivel socio-cultural. Se intentaba, en definitiva, que en un contexto de insuficiencia de medios, las actuaciones de la administración tendieran a situarse donde en cada momento fueran más necesarias, y no sólo donde se produjeran nuevos desarrollos urbanos. Después de 2001, los desarrollos urbanísticos de Valdespartera, Arcosur, Miralbuena o Parque Venecia demostrarían lo oportuno de estos planteamientos.

También es importante que la aprobación de nuevos desarrollos se base en estudios demográficos y de mercado que no sólo demuestren la viabilidad financiera de las inversiones privadas, sino también el interés público de la nueva urbanización y que los equipamientos que requiere sean factibles económicamente para las administraciones obligadas a construirlos y no tengan el efecto indirecto de la reducción de presupuestos para la construcción y el mantenimiento de dotaciones en la ciudad preexistente, lo que puede ocurrir si las nuevas viviendas no se dirigen a nueva población, sino a habitantes procedentes de ésta.

En otro orden de cosas, se plantea el problema de la magnitud y características físicas de los sectores delimitados. La revisión del plan general calificó áreas de suelo urbanizable no delimitado que a veces eran de gran tamaño, pero que no tenían por qué desarrollarse en un solo sector, especialmente en el caso de que el suelo delimitado no se hubiera agotado y, en consecuencia, las necesidades de nuevo suelo edificable en la ciudad no fueran acuciantes.

Por una parte, se fijaron condiciones de tamaño mínimo de los sectores y unas reglas generales para fijar sus contornos. Por otra, se habilitó un procedimiento que, previamente a la tramitación del plan parcial, permitiría comprobar la adecuación de la subdivisión propuesta y garantizar que el plan parcial posterior fuera viable. Sin embargo, en los siete años posteriores a la aprobación de la revisión, de enorme tensión especulativa, casi todos los planes parciales tramitados abarcaron áreas completas de suelo urbanizable no delimitado, con capacidades residenciales desproporcionadas, no sólo en su conjunto, sino también en algunos de los nuevos sectores, aun sin tener en cuenta a los demás.

En relación con las esperadas subdivisiones de áreas de suelo urbanizable no delimitado, puede indicarse que, cuando se aprobó definitivamente la revisión del plan general de Zaragoza, el Gobierno de Aragón todavía no había aprobado el reglamento de desarrollo parcial de la ley urbanística 5/1999, en materia de organización, planeamiento urbanístico y régimen especial de pequeños municipios, y el Ayuntamiento aún esperaba que un futuro reglamento podría subsanar la ausencia legal de un instrumento previo al plan parcial mediante el que se delimitaran los nuevos sectores, a la manera de los antiguos programas de actuación urbanística o los proyectos de sectorización madrileños. A falta de este instrumento, el artículo 7.3.2.4 de las normas determinó que, «cuando se prevea la división de un área de suelo urbanizable no delimitado en uno o más sectores, previamente a la aprobación del plan parcial habrá de aprobarse un documento de análisis y esquema global de la ordenación referido a toda el área, que acredite la racionalidad urbanística de la solución planteada y, en particular, que los sectores propuestos se relacionan correctamente con la ciudad consolidada; que su desarrollo responde a un orden adecuado; que la escala de los sectores es la apropiada para posibilitar la autonomía técnica, urbanística y económica de las actuaciones consecuentes, y que la dimensión de las dotaciones de equipamientos y espacios libres públicos que resultaría de aplicar a su superficie los módulos de reserva correspondientes resulta suficiente, tanto a efectos de garantizar la autonomía de la urbanización resultante, como de posibilitar su mejor relación con las dotaciones existentes en el entorno». Pero, aprobado el esperado reglamento de planeamiento, resultó que, no sólo no definía un mecanismo específico para la delimitación de nuevos sectores, sino tampoco un procedimiento para la aprobación de avances o documentos de análisis y esquema global de la ordenación en planes de desarrollo. En consecuencia, en el texto refundido de 2024 se concreta para la figura prevista en 2001 un procedimiento acorde con el estado actual de la legislación, exigiéndose que el documento de análisis y esquema global de la ordenación referido a toda el área se incluya en el primer plan parcial que se tramite en ella.

### XI.3. EL SUELO URBANIZABLE DELIMITADO EN LA REVISIÓN DE 2001

La revisión del plan general de 2001 delimitó los cinco sectores de suelo urbanizable residencial que consideró necesarios para completar el estado actual de la ciudad: SUZ(D)38/1, SUZ(D)38/2, SUZ(D)38/3, SUZ(D)55/1 y SUZ(D)57/1.

Los tres primeros corresponden a la «orla Este», extensión de suelo urbanizable cuyo desarrollo se asoció en 2001 a la puesta en servicio de la ronda de la Hispanidad y del cuarto cinturón. En 2024 están terminadas estas dos importantes infraestructuras y, además, la ampliación del cubrimiento del túnel ferroviario de Tenor Fleta hasta la ronda de la Hispanidad y, sobre ella, una conexión elemental y provisional de dicha avenida con este cinturón. Es así viable rematar el tejido urbano de los barrios de La Paz, Montemolín, San José y Las Fuentes, e iniciar un nuevo desarrollo en la prolongación del eje Goya-Tenor Fleta, en torno a la conexión prevista entre la ronda y el cuarto cinturón, que será una «puerta» de acceso a la ciudad.

Con la ronda de la Hispanidad y la urbanización de los sectores delimitados en 2001 en el polígono 38 quedaría equilibrado el desarrollo de la ciudad hacia el este, contrarrestando en parte la fuerte tendencia a desarrollos en el borde opuesto («orla Oeste»: Montecanal, Rosales del Canal, Valdespartera, Arcosur, área SUZ56), basados en las reservas de suelo urbanizable del plan general de 1986.

Se han delimitado igualmente suelos adecuados para completar el tejido urbano al oeste del barrio de Valdefierro, sobre el triángulo mixtilíneo encerrado por su límite occidental, la U57/11 del plan de 1986, la carretera de Madrid y el Canal Imperial, calificado como sector urbanizable SUZ(D)57/1.

Por último, el sector SUZ(D)55/1 completará el tejido desarrollado en la margen sur de la avenida de Cataluña, contribuyendo a consolidar el carácter urbano de esta arteria junto con varios sectores próximos de suelo urbano no consolidado.

La superficie total de suelo urbanizable delimitado por el plan general de 2001 es de 79'97 hectáreas, con capacidad para 4.235 viviendas; de éstas, un 70% (2.965) son libres y un 30% (1.270) protegidas, según el anejo VI de las normas urbanísticas («Condiciones de ordenación del suelo no urbanizable»). Por otra parte, el artículo 7.2.5,1 de las normas urbanísticas requiere que al menos un 5% de la edificabilidad real total se destine a viviendas protegidas de régimen especial, y otro 20% a viviendas protegidas de régimen común, y el 7.2.4,4 que el número de viviendas protegidas mantenga la misma relación con el total de viviendas del sector que sus respectivas edificabilidades reales. La diferencia de porcentajes (5+20% y 30%) se explica porque el mínimo del 25% de edificabilidad destinado a viviendas protegidas se refiere a la edificabilidad real total y el mínimo del 30% de viviendas de régimen especial se refiere a la edificabilidad residencial total, sin contar la superficie destinada a usos terciarios.

En otro orden de cosas, tras la aprobación de la revisión en 2001 se han modificado varias veces las reservas mínimas de vivienda protegida contenidas en las normas estatales y autonómicas, y han variado también las denominaciones y características de sus distintos tipos. Por ello, en el texto refundido de 2024 dejan de mencionarse éstos por los nombres que tenían en 2001 y se requiere que al menos un 5% de la edificabilidad real total corresponda a vivienda protegida de alquiler o del menor precio que contemple la normativa sectorial, y el 20% restante a viviendas protegidas de mayor precio. Por supuesto, si la legislación estatal o autonómica requiriera reservas mayores (como de hecho ha ocurrido con la ley 12/2023, sobre el derecho a la vivienda), deberían satisfacerse éstas y no sólo las del plan general.

La edificabilidad real en los sectores de suelo urbanizable delimitado en 2001 oscila entre 0'52 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en el SUZ(D)38/2 y 0'67 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en el SUZ(D)55/1 y el SUZ(D)57/1. Se determinan densidades de 44 a 57 viviendas por hectárea, según las características objetivas de cada sector y de su entorno, para ajustar las previsiones residenciales del plan general de modo que se pueda evaluar la adecuación de las previsiones de espacios libres, equipamientos o de capacidad de las redes viarias e infraestructurales.

La densidad media prevista por la revisión para los cinco sectores fue de 52'96 viv/ha, que los planes parciales aprobados después en cuatro de ellos (los cuatro mayores) elevaron a 53'76 viv/ha.

A pesar de que el marco legal vigente en 2001 no obligaba expresamente a los planes generales a contener esta determinación, se entendió que no sólo era posible y procedente establecerla en el marco de las competencias de ordenación detallada que corresponden al planeamiento municipal, sino que era necesaria para garantizar unas determinadas condiciones de la edificación resultante, tanto en orden a su calidad tipológica como a la funcionalidad de la urbanización, y del equilibrio urbano resultante. Sin esta determinación sería imposible comprobar el equilibrio en el desarrollo de las diferentes áreas de la ciudad, el adecuado dimensionamiento de los sistemas generales, o la suficiencia de las secciones viarias y la superficie de espacios libres por habitante. Con igual criterio, el artículo 40 del texto refundido de 2014 de la ley de urbanismo de Aragón exige que los planes generales asignen densidades a todos los sectores de desarrollo y, por añadidura, que justifiquen en cada ámbito el equilibrio entre densidad y edificabilidad, así como su correspondencia con el modelo de evolución urbana y ocupación del territorio y con la normativa vigente.

En el anejo VI de las normas urbanísticas de la revisión de 2001 se concretaron los suelos calificados como sistema general adscritos a los sectores de suelo urbanizable delimitado, tanto en superficie como en su localización precisa. La elección recayó sobre sistemas generales situados en los bordes de la ronda de la Hispanidad y en la avenida de Cataluña que estaban en situaciones equiparables a las de los sectores correspondientes.

Además, en el anejo VI de las normas se incluyó para cada sector urbanizable delimitado un cuadro que detalla su superficie, la asignación de superficies edificables real y ponderada para los distintos usos (vivienda libre, protegida de los distintos tipos, de usos terciarios y de equipamiento privado) y los parámetros globales de aprovechamiento, junto con una ficha en la que se señalan:

- a) los usos compatibles e incompatibles;
- b) la situación y características de los accesos desde la malla arterial;
- c) los criterios de ordenación interna del sector, con carácter de directrices vinculantes de diseño;
- d) el grupo de suelos de sistemas generales dentro del que se debe asignar la carga correspondiente, y
- e) los condicionantes de los servicios urbanísticos.

## XI.4. LA ORDENACIÓN DE LA «ORLA ESTE»

### XI.4.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA «ORLA ESTE»

La llamada «orla Este» designa en el plan general revisado al conjunto de suelos situados al sudeste de la ciudad que se articulan con ella a través de la ronda de la Hispanidad (tercer cinturón). Esta vía proporciona la conexión rodada y el acceso a puntos clave de la estructura general del núcleo central de Zaragoza, así como infraestructuras básicas. Todo ello permite diseñar el desarrollo de la ciudad sobre bases más precisas que en otras localizaciones.

Los suelos que forman esta área son los comprendidos entre el pinar de Torrero, los límites edificados actuales de los barrios de La Paz, San José y Las Fuentes, el final de la calle de Miguel Servet y el cuarto cinturón (Z40). Incluye ámbitos con circunstancias muy distintas, pues los más altos cuentan con el Canal Imperial y con una topografía en ladera como rasgos exclusivos, que los diferencian de otros sectores urbanizables de Zaragoza.

La zona que se extiende desde Miraflores hasta la calle de Miguel Servet permite un desarrollo más característicamente de ensanche, apoyado en la prolongación de los dos ejes significativos que constituyen las avenidas de Cesáreo Alierta y Tenor Fleeta.

El tercer cinturón, carretera Z30 o ronda de la Hispanidad, tiene en este tramo el carácter de vía urbana en torno a la que se proyectan los sectores de suelo urbanizable residencial que han de completar la estructura urbana de los bordes de los barrios de La Paz y San José.

La revisión del plan general de 2001 propuso que la futura ordenación por los planes parciales se apoyara en los siguientes puntos:

- El mantenimiento en los accesos ferroviarios de tráfico de viajeros de ancho convencional por la célula norte del túnel permitiría situar un intercambiador de transporte entre las líneas regionales o de cercanías y el transporte urbano en la ronda de la Hispanidad, prolongándose el cubrimiento de Tenor Fleeta hasta 500 m después de pasada la ronda.
- Establecimiento de una nueva malla urbana que rijan la geometría de los nuevos trazados urbanos de los sectores.
- Establecimiento de una malla de espacios verdes en la que se integren los alrededores del Canal Imperial, la ronda de la Hispanidad, los parques del Cabezo Cortado, La Granja y Torre Ramona, etc.

La parte de la «orla Este» situada al sur de la calle de Miguel Servet se caracteriza por tener dos vías de comunicación de gran capacidad: el tercer y el cuarto cinturón. El primero, de carácter urbano, ha de dar acceso a las nuevas zonas residenciales de sus márgenes. El segundo, de carácter interurbano, servirá de acceso a las nuevas zonas de usos productivos.

Los suelos de esta parte de la «orla Este» que se sitúan más cerca del continuo urbano se destinan a la residencia como uso predominante. La ronda de la Hispanidad y la prolongación de Cesáreo Alierta han de ser sus accesos principales y las vías de comunicación con el resto del núcleo central de Zaragoza, aunque la revisión también estableció que la ordenación por los planes parciales debería prever conexiones internas de menor rango.

Los suelos de la «orla Este» más alejados de la ciudad, situados entre la parte posterior de los polígonos industriales de la carretera de Castellón y el cuarto cinturón, se destinan a usos productivos. Los ámbitos de planeamiento correspondientes tienen el cuarto cinturón y la carretera de Castellón como accesos principales y de comunicación con el resto de las piezas del área metropolitana.

Así como la revisión determinó el cubrimiento de la trinchera del ferrocarril a Barcelona por Caspe en el tramo que linda con futuros usos residenciales (SUZ38/4 y SUZ38/5), en el tramo en que los suelos de ambas márgenes se destinan a usos productivos no se previó su cubrimiento.

En esta parte de la «orla», la revisión también dispuso una franja verde de separación entre los terrenos destinados a usos productivos y a usos residenciales, como medida de protección de estos últimos.

### XI.4.2. ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO AL SUDESTE DE LA CIUDAD

Tres de los cinco sectores de suelo urbanizable delimitado por la revisión del plan general se sitúan en la «orla Este», y, dentro de ella, a los lados del tramo del tercer cinturón que circunda el barrio de San José, entre la calle de Miguel Servet, al norte, y el Canal Imperial, al sur. Se trata de los sectores SUZ(D)38/2 y SUZ(D)38/3, interiores al cinturón, y el SUZ(D)38/1, exterior a él; en este último se enclava el antiguo poblado de la Quinta Julieta (24.409 m<sup>2</sup>), calificado como suelo urbano no consolidado y en el que la revisión requirió la tramitación de un plan especial con los aprovechamientos del plan parcial aprobado en 1982. La delimitación de los tres sectores por el plan general se debe a que consideró prioritaria su urbanización, que proporcionará al barrio contiguo suelos para dotaciones públicas que compensen sus carencias históricas y resolverá su incierto límite occidental con un frente coherente hacia la ronda.

El anejo VI de las normas urbanísticas determinó en 2001 que, en los sectores SUZ(D)38/2 y SUZ(D)38.3, los usos terciarios deberían disponerse en el frente hacia la ronda de la Hispanidad, tras una banda verde alineada con ella que continuaría en las laderas de la Quinta Julieta y el Canal. Para el plan parcial del sector 38/2 se prescribía además el estudio del perfil transversal del Canal, para que la edificación no obstaculizara las vistas desde él, y para el del sector 38/3 el trazado de un vial sobre el camino de Miraflores, que se conectaría con la calle prevista por el plan general desde Tenor Fleeta al cabezo Cortado. Esta vía, cuyo tramo norte se incluye en este sector, ha de tener una gran importancia estructural, ya que contribuirá a descargar de tráfico la avenida de San José y a repartir las circulaciones más uniformemente por el barrio.

En el sector SUZ(D)38/1 se determinó la formación de bandas verdes en la ladera del Canal y a lo largo de las arterias perimetrales, la coordinación con el plan especial del antiguo poblado de la Quinta Julieta (que finalmente se ordenaría mediante el mismo plan, con carácter de parcial y especial al mismo tiempo) y el estudio del desagüe del barranco de la Muerte entre la ronda de la Hispanidad, a la salida del acueducto del Canal, y el corredor verde del escriptorio de la Media Legua, paralelo al cuarto cinturón.

En 2024 están aprobados los planes parciales de los sectores SUZ(D)38/3 (junio de 2008) y SUZ(D)38/1, que incluye el enclave de la Quinta Julieta (mayo de 2008). En el SUZ(D)38/1 también están aprobados definitivamente el proyecto de urbanización y el de reparcelación; el SUZ(D)38.3 no cuenta ni con uno ni con otro, y en ninguno de los dos se ha iniciado su transformación urbanística material. En el sector SUZ(D)38/2, situado al sur del SUZ(D)38/3, se tramita en octubre de 2024 un proyecto de plan parcial. La superficie conjunta de estos tres sectores es de 38'04 hectáreas (20'28 el 38/1, 6'96 el 38/2 y 10'80 el 38/3), que se elevan a 40'48 con el poblado de la Quinta Julieta. Tienen capacidad para 1.839 viviendas (1.000 en el 38/1, 307 en el 38/2 y 532 en el 38/3); sumadas las 115 del poblado de la Quinta Julieta, se alcanzan las 1.954.

En el sector SUZ(D)38/2 se incluyen los terrenos de la antigua Quinta Julieta (que no hay que confundir con el poblado gitano que tomaría su nombre, situado más allá del tercer cinturón), un parque de atracciones inaugurado en 1892, que luego adquirió la Compañía de Jesús para dedicarlo a sus ejercicios espirituales. Como se indicó en el apartado VI.7.4.b de esta memoria, sería importante que al menos la parte meridional de estos terrenos, provista de arbolado desarrollado y actualmente sin construcciones, se calificara en el plan parcial como zona verde pública, cediéndose luego convenientemente reurbanizada al Ayuntamiento para la mejora del corredor verde del Canal.

La ordenación de los planes parciales aprobados en los sectores SUZ(D)38/3 y SUZ(D)38/1 se basa en sistemas viarios ortogonales que delimitan manzanas cuadrangulares con edificación alineada a uno, dos o tres lados y amplios espacios libres comunes. Como señaló el proyecto de plan de barrio de San José (2018), en terrenos como los de esta zona, las ordenaciones de geometría demasiado abstracta tienen los inconvenientes de los voluminosos movimientos de tierras requeridos y la falta de carácter del resultado, que renuncia a la identidad propia que le daría la integración de elementos territoriales tan sugestivos como el camino de Miraflores y las acequias del Plano y del Ojo del Gallo, en el caso del SUZ(D)38/3. Por añadidura, se observa una cierta falta de coordinación con la ordenación de la vecina área de suelo urbano no consolidado F38/1. En el proyecto de plan de barrio se sugería una reordenación de estos dos sectores vecinos que, además de respetar más las preexistencias, hiciera del vial que las separa, previsto por el plan general para unir la vía de la margen izquierda del Canal con Tenor Fleta, una calle verdaderamente urbana, con frentes edificados a ambos lados en lugar de traseras de las áreas colindantes, y con una urbanización atractiva para los viandantes. Si no se acometiera una reordenación de los dos ámbitos, podría al menos mejorarse su relación mutua mediante el proyecto de

urbanización e incluso con una modificación del plan parcial del sector SUZ(D)38/3 que sólo afectara a las parcelas de dotaciones públicas municipales.

#### **XI.4.3. ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO AL SUDESTE DE LA CIUDAD**

Además de los tres sectores de suelo urbanizable a los que se ha referido el apartado anterior, la revisión del plan general calificó al este del barrio de San José dos áreas de suelo urbanizable residencial no delimitado, denominadas SUZ38/4 y SUZ38/5 y situadas en el lado exterior de la ronda de la Hispanidad, desde la vía de sistema general que debía unir el tercer y el cuarto cinturón (coincidente con el límite nordeste del sector SUZ(D)38/1) hasta la calle de Miguel Servet (carretera de Castellón). Separa las dos áreas la trinchera ferroviaria procedente del túnel de Tenor Fleta, que el plan general prevé cubrir cuando se produzcan estos desarrollos urbanísticos.

El área SUZ38/5 (15'51 ha) no se ha desarrollado hasta ahora y en la SUZ38/4 (54'32 ha) se aprobó en noviembre de 2008 un plan parcial que ordenaba 3.422 viviendas y una gran parcela donde el Ayuntamiento proyectaba construir un nuevo estadio municipal de fútbol; pero en 2012 los tribunales anularon el plan parcial y el convenio previo, por lo que el suelo también tiene hoy la condición de urbanizable no delimitado sin convenio o consulta previa.

Más hacia el sur, en correspondencia con el barrio de La Paz, la revisión calificó el área de suelo urbanizable no delimitado SUZ88/1 (actual Parque Venecia), con plan parcial aprobado definitivamente en abril de 2005, reparcelación de mayo de 2007, proyecto de urbanización de julio de 2008, y en 2024 acabada de urbanizar y con buena parte de las 4.103 viviendas previstas construidas.

#### **XI.4.4. OTRAS ÁREAS DE NUEVA URBANIZACIÓN AL SUDESTE DE LA CIUDAD**

Además de los suelos urbanizables descritos en los dos apartados anteriores, la «orla Este» incluye áreas de intervención en suelo urbano no consolidado, calificadas como zonas F o G. Su desarrollo debería coordinarse con el del suelo urbanizable, sobre todo porque constituyen porciones de territorio todavía vacantes intermedias entre la ciudad consolidada y dicho suelo urbanizable.

En la parte de la «orla» correspondiente al barrio de San José, destacan las áreas situadas junto al Canal Imperial, y en particular la ya citada F38/1, con capacidad para 409 viviendas, que bordea y amplía el cabezo Cortado. Como la Quinta Julieta, este lugar, que hace un siglo era un frecuentado punto de esparcimiento dominical de los zaragozanos, debería salir de su actual abandono y acondicionarse como una zona verde digna, con un tratamiento naturalista que le devolviera su función histórica y enriqueciera la margen del Canal a su paso por el barrio. Además, el plan general asignó a esta área el tramo sur de la nueva calle rodada que ha de enlazar el paseo de Tierno Galván (La Paz) y un futuro puente sobre el Canal, y la prolongación de Tenor Fleta, exigiendo que conecten con ella el camino de Miraflores y la prolongación de la calle de Melilla. El plan especial del área se aprobó definitivamente en julio de 2008, aunque en octubre de 2024 todavía no tiene proyectos de reparcelación ni de urbanización.

Más hacia el oeste, y también en la margen del Canal correspondiente a San José, se sitúan las áreas de intervención G36/2 y F36/1. La primera, con capacidad para 99 viviendas, carece de proyectos de reparcelación y urbanización. La segunda es de gran importancia para el barrio y para la ciudad en su conjunto, ya que comprende la ampliación de la hoy llamada plaza del Canal Imperial (antes de Muñoz Grandes), una zona verde de tamaño moderado pero muy visible desde el puente de América. Como se vio en el apartado X.2.3 de esta memoria, la modificación 152 del plan general, pendiente en octubre de 2024 de aprobación definitiva, transforma esta área en la G36/1 y aumenta su edificabilidad y su densidad con el aprovechamiento residencial que la revisión de 2001 atribuyó a la harinera de SAPASA, rehabilitada después como equipamiento municipal; con esto, la capacidad residencial del área alcanza las 254 viviendas. Pueden considerarse también, en esta parte del Canal, las 106 viviendas previstas en la porción aún pendiente de ejecución del área de planeamiento recogido U36/8.

Hacia el norte se sitúa el área de suelo urbano no consolidado integrada en la «orla Este» G11-16/1, bordeada por el C.D.M. La Granja, Cesáreo Alierta, la ronda de la Hispanidad y la prolongación de Tenor Fleta, y que incluye el pabellón deportivo Príncipe Felipe y la estación de cercanías de Miraflores. En su estado de 2024, el plan general permite edificar aquí 1.126 viviendas, 364 en la unidad de ejecución 1, ya desarrollada, y 762 en la unidad 2, donde ha de construirse con cargo a la propiedad un estacionamiento público subterráneo de 700 plazas como mínimo, con 1 m de tierra vegetal sobre su forjado de techo para posibilitar el ajardinamiento; aunque la unidad 2 tiene aprobada definitivamente la reparcelación desde abril de 2013 y el proyecto de urbanización desde septiembre de 2012, en 2024 no se ha materializado transformación alguna.

Al norte de esta área y ya lindante con Miguel Servet, se calificó en 2001 la G11/1, con capacidad para 195 viviendas y con proyectos de reparcelación (febrero de 2008) y urbanización (septiembre de 2016), que en 2024 está ejecutado.

Al otro lado de Miguel Servet, y ya en el barrio de Las Fuentes, la revisión no calificó suelo urbanizable residencial, pero sí varias áreas de intervención en suelo urbano no consolidado que se alinean con la ronda de la Hispanidad y pueden considerarse integradas en la «orla Este». En prolongación natural del área G11/1 está la G10/4 (380 viviendas), que también tiene proyectos de reparcelación y de urbanización (ambos de abril de 2009), aunque éste no se ha ejecutado. Sí está terminada la urbanización y casi toda la edificación residencial en la vecina G10/5 (antigua factoría de GIESA), ordenada por la modificación 11 del plan general (aprobada definitivamente en febrero de 2006) y con capacidad para 421 viviendas, de las que sólo falta construir las 77 municipales; en ella se incluyó el edificio principal de la fábrica, protegido con grado de interés arquitectónico y calificado como equipamiento público de reserva.

Las dos áreas anteriores mantienen una relación muy estrecha con el parque de Torre Ramona, que la revisión previó ampliar hasta la ronda de la Hispanidad. También se sitúa junto al parque y ha de mantener con él un fuerte vínculo el área G10/1, con

capacidad para 165 viviendas y una importante dotación municipal polifuncional; se refirió a ella el apartado VI.7.4.c de esta memoria.

Por último, debe señalarse que el barrio de Las Fuentes no se enfrenta al otro lado de la ronda de la Hispanidad a suelos donde el plan general prevea o posibilite actuaciones de nueva urbanización residencial, sino a la extensa huerta calificada como suelo no urbanizable de transición al tramo urbano del Ebro, que se proyecta acondicionar como un extenso parque agrario y recreativo que sirva de expansión a los vecinos de los barrios orientales y, por extensión, de toda la ciudad de Zaragoza; a ella se referirá el apartado XII.2.5 de la memoria.

Como conclusión, en el entorno inmediato de la ronda de la Hispanidad, desde los pinares de Torrero hasta el Ebro, la revisión del plan general calificó suelos urbanizables –SUZ(D)38/1, SUZ(D)38/2, SUZ(D)38/3, SUZ38/4, SUZ 38/5 y SUZ88/1– y urbanos no consolidados –G10/4, G11/1 y G11-16/1– con una superficie neta total de 210'40 ha y capacidad para 11.873 viviendas, si a las áreas pendientes de delimitación SUZ38/4 y SUZ38/5 se les supone la densidad media en suelos urbanizables no delimitados situados en el núcleo central (58'93 ha). Si cada vivienda tiene una ocupación media de tres personas, razonable en viviendas recién construidas en áreas urbanas de nueva planta, esa cantidad alojaría a 35.619 nuevos residentes.

## **XI.5. LA ORDENACIÓN DE LA «ORLA OESTE»**

### **XI.5.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA «ORLA OESTE»**

Comprende los suelos para el nuevo desarrollo de la ciudad, situados desde sus bordes urbanos occidentales (Venta del Olivar, margen meridional de la carretera de Logroño, Colonia de San Lamberto, barrios de Miralbuena, Oliver, Valdefierro y urbanización Montecanal) hasta el cuarto cinturón y la nueva vía comprendida entre éste y la variante de Casetas.

Es en esta dirección donde el crecimiento de la ciudad se ha mostrado más dinámico en las últimas décadas, tendiendo hacia áreas como el entorno del aeropuerto, la Feria de Muestras y los bordes de la carretera de Madrid, de importancia para la futura estrategia territorial. El Canal Imperial cruza esta «orla» en dirección este-oeste.

Geomorfológicamente, está formada por suelos de terraza al norte del Canal, que al sur son principalmente de glacis. Un elemento característico es la existencia, al norte del monte de Santa Bárbara y de Valdespartera, de una depresión de forma alargada en dirección este-oeste, resultante de un proceso de disolución interna de yesos bajo los depósitos de los glacis, que condiciona la organización interna del desarrollo.

La revisión de 2001 propuso los siguientes elementos estructurales para la ordenación de la «orla Oeste»:

- a) Corredores verdes:
  - Corredor verde del Canal: su papel estructurante se ha descrito en capítulos precedentes. Además del parque lineal ya previsto en el planeamiento

anterior a 2001 al sur de Valdefierro y del Canal, el corredor debería prolongarse y conectarse lateralmente con otros nuevos.

- Nuevos corredores verdes: también se ha expuesto el criterio general de estructurar las nuevas piezas con ayuda de corredores verdes continuos. La depresión existente en Valdespartera recoge una cuenca vertiente que desagua en dirección norte hacia la carretera de Madrid por una vaguada lindante con la urbanización Montecanal. Por esta causa, la revisión previó integrar como ejes verdes las vaguadas de desagüe natural del terreno, para evitar problemas derivados de la escorrentía de aguas pluviales y facilitar, a la vez, la instalación de colectores o emisarios de vertido u otras infraestructuras en lugar de situarlas bajo las calles urbanizadas. Esto resultaría particularmente indicado por la probabilidad de que el desarrollo futuro de nuevas piezas de suelo urbanizable requiriera ampliaciones o modificaciones de dichas infraestructuras.

En la malla verde se integraría la zona de fondo de la depresión citada, por tratarse de un suelo relativamente impermeable, fácilmente encharcable, agresivo para el hormigón y con teóricos riesgos de subsidencia (véase el mapa geotécnico del IGME), lo que recomienda su utilización como espacios verdes o con baja ocupación de suelo y cimentaciones superficiales, sin perjuicio de la realización de los oportunos estudios geotécnicos.

También se integraría en la malla de corredores verdes la prolongación del parque del barrio Oliver a través del área de suelo urbanizable SUZ56/5, hasta su conexión con el corredor verde del Canal.

b) Accesos desde el cuarto cinturón y las vías arteriales:

El cuarto cinturón tiene enlaces de conexión con la carretera de Logroño y las autovías de Madrid y Valencia. Las conexiones con el interior deberían situarse necesariamente entre dichos enlaces y a distancias no inferiores a unos 2 km de ellos, por lo que la revisión planteó un enlace al sudeste de la Feria de Muestras y permitió conectar también la propuesta vía dorsal del aeropuerto o acceso oeste a la ciudad.

Se previeron los siguientes puntos de acceso desde las arterias radiales situadas en el interior del cuarto cinturón:

- Nudo en la carretera del aeropuerto, que da acceso a la nueva vía (ya proyectada en 2001) entre esta carretera, la de Madrid y el barrio de Valdefierro.
- Enlace en la carretera de Madrid entre el Canal Imperial y el cuarto cinturón (situado en el interior de las áreas SUZ89/4 -Arcosur- y SUZ89/4 -Valdespartera-).

- Nuevo acceso desde el tramo de conexión del nuevo trazado de la autovía de Valencia con la prolongación de la avenida de Gómez Laguna (situado en el interior del área SUZ89/4, Valdespartera).

c) Viales internos:

- Vía parque del Canal, que a lo largo de éste y en ambas márgenes serviría de conexión interna entre la vía de la Hispanidad y los barrios de Montecanal, Rosales del Canal, Valdefierro, Oliver y Miralbueno.
- Además de la vía parque, se previó una segunda vía de relación interna de los sectores situados en ambas márgenes de la autovía de Madrid.
- En función del resultado del estudio informativo que se propuso para el posible trazado de un itinerario de transporte colectivo guiado que pusiera en relación el aeropuerto, la Feria de Muestras y el centro urbano, que podría contribuir a estructurar las nuevas áreas de crecimiento, se efectuarían reservas para su plataforma, utilizando los corredores verdes u otras posiciones más convenientes. Esta condición se desarrolló en la ordenación interna de los sectores SUZ89/4 y SUZ89/3 y por la banda prevista en el primero (tramo norte del paseo de los Olvidados y calle del Mago de Oz, hasta el límite con Arcosur) discurre la primera línea de tranvía de Zaragoza, inaugurada en 2011.

d) Centros de servicios en los accesos:

Los accesos ya citados inducirían la localización próxima de reservas de suelos para servicios públicos (sistemas generales de la ciudad y dotaciones locales) y privados (contenidos en el planeamiento de desarrollo), con los que se evitaría la excesiva dependencia con respecto al centro urbano de las nuevas áreas y de los corredores metropolitanos.

e) Otros criterios:

La proximidad a vías arteriales de alta intensidad y capacidad requeriría que, con independencia de los oportunos estudios predictivos de prevención del ruido, la zonificación interna de las áreas de desarrollo adoptara medidas para evitar molestias a las viviendas, colocando franjas de espacios libres en las que pudieran establecerse pantallas de tierra arbolada, franjas de usos terciarios o productivos, edificación de baja altura que quedara fuera del campo de intensidad sonora no deseado, u otras soluciones.

Además de los elementos estructurales, la normativa del plan general y, en su desarrollo, la de los planes parciales que lo desarrollen, deberían determinar los factores definitorios de la forma urbana, con mucha importancia en áreas de gran tamaño, y compatibilizarlos con la flexibilidad requerida en la regulación de detalles del proyecto arquitectónico que no pueden preverse con todo el detalle.

La regulación de los planes parciales y de los avances previos en el suelo urbanizable no delimitado debería prever y garantizar el correcto ensamblaje de los distintos sectores y áreas de actuación, el orden geométrico básico del trazado planimétrico propuesto y la regularidad de las áreas de equipamiento público, en equilibrio con el resto de los usos del suelo.

Todo ello corroboraba la necesidad de enfocar de forma conjunta o coordinada la ordenación interna de la «orla», su división en sectores, el abanico de usos posibles, las áreas de asignación preferente de usos, y las soluciones más adecuadas para la hidrología del terreno, las condiciones heterogéneas del suelo y las infraestructuras.

#### **XI.5.2. ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO EN LA PARTE MERIDIONAL DE LA «ORLA OESTE»**

En el tramo meridional de la «orla Oeste», comprendido entre la carretera de Teruel y Valencia, por el este, y la carretera de Madrid, por el oeste, la revisión del plan general calificó dos áreas muy extensas de suelo urbanizable no delimitado. El área SUZ89/4 correspondía al extenso cuartel de transmisiones de Valdespartera, establecido en 1940 sobre suelos pertenecientes al ejército y ya en desuso en 2001; cuando se aprobó la revisión estaba muy avanzada la negociación entre el Ayuntamiento de Zaragoza y la Gerencia de Infraestructuras del Ministerio de Defensa para la firma de un convenio que posibilitara su conversión en un sector residencial casi totalmente dedicado a viviendas de protección oficial. El área SUZ89/3 pertenecía a un conjunto de propietarios particulares que, como se dijo más arriba, hacía años que solicitaban el incremento de aprovechamiento que otorgó la revisión de 2001.

Dado el gran tamaño y capacidad residencial de estas dos áreas y de la SUZ56/1, situada en el tramo oeste de la «Orla», la revisión supuso que podrían subdividirse en sectores para su desarrollo por planes parciales de menor extensión. En consecuencia, en la memoria expositiva de 2001 y en el anejo VI de las normas urbanísticas se requirió que, si esto era así, la estructura interna de la ordenación de cada área se definiera antes del desarrollo de los primeros planes parciales, mediante la aprobación de un avance de ordenación previo. Esta condición era más imprecisa que la impuesta por el artículo 7.3.2.4 de las normas urbanísticas, de la que se ha hecho mención en un apartado anterior de este capítulo.

Como criterio previo de la ordenación de cada área, se determinó también que se introducirían en el planeamiento los resultados del estudio de impacto acústico del aeropuerto (mapa sonoro del aeropuerto «Parámetros NEF. Horizonte 2007», incluido como anejo 5 a la memoria de la revisión), con el objeto de que las posibles incompatibilidades por molestias no impusieran limitaciones operativas al aeropuerto ni a sus pasillos de aproximación y despegue.

Con este fin, la revisión del plan general ya señaló aquellos terrenos que se consideraban inadecuados para soportar viviendas en razón del nivel fónico producido por el pasillo de aproximación al aeropuerto, especialmente molesto en horas nocturnas. Se delimitaron al efecto dos áreas cerradas diferentes: la interior, correspondiente a un

índice NEF (Noise Exposure Forecast) 40, delimitaba el suelo clasificado como sistema general, y la exterior, correspondiente a un NEF 32'50, dibujaba una corona clasificada como suelo urbanizable no delimitado, pero que los planes parciales no podrían dedicar más que a usos y actividades no residenciales.

En 2024, están aprobados los planes parciales de las dos áreas de suelo no urbanizable calificadas en el tramo meridional de la «orla Oeste», en ambos casos sin división en sectores menores. Los dos instrumentos desarrollaron las prescripciones del plan general y distribuyeron sus usos de modo que en el uso de ruido del aeropuerto se formó una gran zona verde lineal con usos anejos de carácter sobre todo deportivo, integrada como pieza importante en el sistema general de espacios libres de la ciudad.

El plan parcial del sector SUZ89/4 (Valdespartera) fue redactado de oficio por los servicios municipales, se aprobó en noviembre de 2002 y en 2024 está urbanizado y se han edificado todas las viviendas previstas, aunque falta la mayor parte de los equipamientos públicos y del terciario privado, lo que hace de esta gran área, a despecho de lo previsto en el planeamiento, un gran barrio-dormitorio. Desarrolló un convenio firmado por el Ayuntamiento y el Ministerio de Defensa en marzo de 2001, que, además de establecer los parámetros cuantitativos de la actuación y el reparto de aprovechamientos entre ambas instituciones, determinó que el diseño se atendería a principios de aprovechamiento bioclimático. El plan ordenó 9.687 viviendas (9.387 de protección oficial), usos terciarios, de dotación local y, en un 25% de la superficie del ámbito (605.481 m<sup>2</sup>), sistemas generales de zonas verdes y deportivos, formando un gran parque donde el Ayuntamiento pensaba construir entonces un nuevo campo municipal de fútbol, acompañado por un amplio programa de usos deportivos y recreativos a desarrollar en el cuadrante sudoeste del área. En las propuestas iniciales del servicio municipal de Planeamiento se dio una gran importancia a este gran parque deportivo, verdadero protagonista de la ordenación, con un diseño que se inspiraba en el parque olímpico de Munich (Günter Behnisch, 1967-72). Pero los acostumbrados giros bruscos de la política urbanística municipal, que tan rara vez han permitido que proyectos estelares concebidos a largo plazo sobrevivan más de un cuatrienio, hicieron, primero, que el campo de fútbol se desplazara al extremo norte del sector, fuera del parque; algo después, que emigrara al exterior del barrio de San José (donde tampoco permanecería lo suficiente para materializarse) y dejara su sitio a una comandancia de la Guardia Civil, y, al mismo tiempo, que el esperado parque deportivo metropolitano se convirtiera en recinto ferial, con extensos pavimentos duros y sin uso la mayor parte del año.

Buscando el mejor comportamiento energético de la edificación, el plan parcial limitó a 230 las viviendas unifamiliares, cuyo factor de forma es más desfavorable; ordenó las viviendas colectivas en bloques paralelos con 12 m de fondo para posibilitar la ventilación cruzada, con orientación y distancias suficientes para garantizar el asoleo mínimo (30 m), y dio a los espacios libres comunitarios y a las calles que se alternaban entre los bloques un diseño muy parecido, con un mínimo de pavimentos duros y un máximo de vegetación. Entre las medidas de orden arquitectónico, se obligó a diferenciar el tratamiento y el tipo de vanos de cada fachada según su orientación, exi-

giéndose pocos huecos al norte y que ante las orientadas a sur, adonde debían recaer las estancias principales de las viviendas, se dispusieran galerías acristaladas para la captación y la acumulación de calor, susceptibles de quedar permanentemente abiertas en verano para evitar el efecto invernadero. Entre las medidas constructivas, se requirieron altos niveles de aislamiento térmico y de inercia, y se exigió que todos los edificios contaran con sistemas centralizados de calefacción auxiliar de gas y con colectores solares para producción de agua caliente sanitaria.

Además de estas medidas de captación y almacenamiento de la energía solar, el sector tiene un sistema de aprovechamiento del agua que incluye red separada de riego, con depósitos de agua no potable alimentados desde el Canal y los lagos de laminación que recogen las aguas pluviales de la mitad occidental del área. Además de ser un elemento central en las redes de saneamiento de pluviales y riego, estos lagos, luego llamados de «Penélope (Cruz)», cumplen una función paisajística y contribuyen a refrescar la temperatura en el parque en que se integran, y, conforme al principio de que es mejor evitar los problemas que solucionarlos, contenían los riesgos de inundación del sector, recibiendo sin interposición de áreas construidas el agua procedente de la estepa emplazada al otro lado de la Z40, que penetraría por los pasos practicados en ésta. Valdespartera se equipó también con el único sistema urbano de recogida neumática de basuras existente en Zaragoza en 2024.

En el diseño del sector se cuidó el tráfico y la distribución comercial, y se trazó un sistema continuo de zonas verdes que parte de la escala más próxima a las viviendas (calles residenciales, tratadas como espacios libres públicos con tráfico a 20 km/h y prioridad peatonal) para llevar a sistemas lineales de parques equipados, siempre inmediatos a las manzanas residenciales (organizadas en vecindarios de cuatro a seis unidades), y de allí a los grandes parques de sistema general que ocupan las zonas más afectadas por los ruidos producidos por las grandes infraestructuras viarias próximas y los aviones que se acercan al aeropuerto. Con previsión de una densa vegetación, tanto en el dominio público como en el privado, se pretendía favorecer al paseo, limitar la incidencia del sol en verano, interceptar el viento, mitigar las temperaturas y favorecer la biodiversidad, formando corredores verdes continuos. Como complemento del arbolado, se limitó la ocupación del subsuelo en los terrenos privados, preservando en el centro de las manzanas y en las calles residenciales una superficie mínima de terreno natural sin pavimentos impermeables, que posibilitaría la filtración del agua de lluvia y de riego al freático y la plantación de arbolado de porte. Como se verá en el apartado XIV.8.2 («Condiciones de ordenación de los sectores de suelo urbanizable»), la modificación 154 del plan general extendió algunas de estas condiciones al diseño de todos los nuevos planes parciales.

Al oeste de Valdespartera, el sector SUZ89/3 (Arcosur) se ordenó mediante un plan parcial de iniciativa privada aprobado en diciembre de 2004, con capacidad para 21.148 viviendas (12.689 protegidas) y dos ámbitos netamente diferenciados, el menor de ellos al norte, a modo de ampliación del sector SUNP89/1 del plan de 1986 (Rosales del Canal) y el mayor al sur, bordeando el cuarto cinturón desde el límite con Valdespartera a la carretera de Madrid. Entre ellos quedó una gran zona verde de sistema general, a urbanizar con el sector, derivada de la proyección sobre el terreno

de la huella de ruido incompatible con la función residencial producida por la aproximación de aviones al cercano aeropuerto. En marzo de 2014 se aprobó una modificación del plan parcial que elevó el número de viviendas a 22.815 (13.856 protegidas).

Este estímulo no bastó para volver a poner en marcha las obras de urbanización, suspendidas desde agosto de 2013, y en diciembre de 2015 la junta de compensación sufría una morosidad estimada en 35 a 37 millones de euros. La urbanización ejecutada no se había distribuido uniforme, sino de modo que la parte más próxima a Valdespartera y Montecanal tuviera acabadas antes todas las obras proyectadas. Consecuentemente, el Ayuntamiento recibió entre 2012 y 2018 la obra de urbanización ejecutada en la parte oriental del sector, donde se prevían 6.076 viviendas y en 2012 había construidas 2.324. De acuerdo con el Ayuntamiento, la junta acordó en 2015 pagar a plazos su deuda al Municipio, adquirir abundantes parcelas de propietarios morosos, adelantar ciertas obras generales imprescindibles para el funcionamiento del sector, y fragmentar éste en fases de urbanización, correspondientes a la parte ya urbanizada (fase 1A), apta para 6.076 viviendas (de las que en noviembre de 2019 estaban construidas 2.660); las manzanas intercaladas entre las de la fase 1A cuya urbanización debía modificarse (fase 1B), con capacidad para 634 viviendas; una corona de manzanas que podrían edificarse una a una si se ejecutara al mismo tiempo la urbanización correspondiente y se completaran las dotaciones básicas del sector (fase 2), con capacidad total para 3.817 viviendas, y un resto (fase 3) donde cabrían 12.288 viviendas, cuya urbanización se suspendió hasta que se construyeran dos tercios de las viviendas previstas en las otras fases. Así se concentró el gasto público y privado en un área reducida, se permitieron pequeñas expansiones en su perímetro si se garantizaba su urbanización completa, y se esperó que se fuera mitigando progresivamente la desoladora dispersión de las promociones. En 2015 se previó que lo que eran sólo fases de urbanización y de posible obtención de licencias se transformarían lo antes posible en unidades de ejecución, para permitir que las áreas urbanizadas se emanciparan de la junta de compensación y sus propietarios (incluidos los compradores de viviendas) dejaran de estar expuestos a gastos imprevistos de urbanización; la junta sigue sin adoptar esta iniciativa en 2024, cuando se han sumado a los existentes en 2018 otros edificios situados, mayoritariamente, en la parte de la segunda fase lindante con Rosales del Canal.

Como primera conclusión, puede resaltarse la gran magnitud de las actuaciones de urbanización promovidas al sur de la ciudad desde 2001, que considerando sólo las áreas SUZ89/3 y SUZ89/4 suman 547'58 hectáreas (sin contar sistemas generales adscritos) y capacidad para 32.502 viviendas, es decir, 3.183 más de las censadas en el término municipal de Huesca en 2021 y un 9'60% de las censadas en Zaragoza en la misma fecha. Suponiendo en estas viviendas una ocupación media de tres personas por unidad, podrían acoger a 97.506 residentes, equivalentes al 14'05% de la población del municipio de Zaragoza y al 178'92% de la de Huesca en enero de 2023, o bien al 115'68% de los empadronados en los todos los municipios de la Comarca Central de Zaragoza, excluida la capital.



### **XI.5.3. SUELOS DE LA CARRETERA DE VALENCIA**

En su llegada a la ciudad, el corredor de la carretera de Valencia entronca con un pasillo de infraestructuras que sigue la ronda sur. La ordenación propuesta para esta zona por la revisión de 2001 partió del establecimiento de un viario en malla que debía dar accesibilidad interna al corredor, estructurado por la carretera, el camino de Zaragoza a Cuarte y Cadrete como vía paralela (en la margen opuesta de la Huerva), y varias uniones transversales entre ambas. De éstas, concierne al municipio de Zaragoza la que habría de situarse en el enclave del monasterio Santa Fe, entre los límites de Cuarte y Cadrete. Por lo demás, las actuaciones estructurales se situarían principalmente fuera de Zaragoza.

Aunque no afecta directamente al término municipal de Zaragoza, hay que destacar la necesidad del llamado «acceso 2» a Cadrete, previsto en el planeamiento de este municipio. Además, la revisión del plan general estableció una reserva de suelo para el trazado del tramo de Zaragoza del camino de Cuarte.

Estas actuaciones se completarán con las que resulten de la ordenación del corredor del río en cuanto a áreas públicas o protegidas de las riberas.

Aparte de las ya expuestas, la revisión recogió las previsiones del Ministerio de Fomento para la conexión de la autovía de Teruel (eje norte-sur del territorio regional) con la carretera de Valencia y señaló que sería necesaria otra conexión en la variante de María de Huerva, si bien su previsión correspondería a instrumentos de ordenación territorial. Estas actuaciones deberían tender a liberar la carretera de movimientos internos locales y giros, estableciendo colectoras o rotondas para posibilitar un funcionamiento más fluido y urbano del tramo entre María y Zaragoza.

Después de 2001, el Ministerio de Fomento llevó a cabo la transformación de la carretera de Teruel y Valencia, bautizada como «autovía Mudéjar», y el desplazamiento hacia el oeste de su entrada en Zaragoza. El plan parcial del sector de suelo urbanizable no delimitado SUZ89/4 (Valdespartera), redactado de oficio por los servicios municipales y aprobado definitivamente en noviembre de 2002, contempló el nuevo acceso hasta la prolongación de la avenida de Gómez Laguna, haciéndolo eje nort-sur de la ordenación (avenida del Séptimo Arte). Posteriormente, las modificaciones aisladas del plan general 40 (2009) y 175 (2020) perfeccionaron el sistema de comunicaciones generales en esta zona, considerando la conversión de la vía ferroviaria de Caminreal en corredor verde que une el Ebro con el citado eje norte-sur de Valdespartera, a través de los barrios de Miralbueno, Oliver, Valdefierro y Casablanca.

### **XI.5.4. ÁREAS Y SECTORES DE SUELO URBANIZABLE EN LA PARTE OCCIDENTAL DE LA «ORLA OESTE»**

Entre el Canal Imperial y la carretera de Madrid, la revisión del plan general delimitó el sector urbanizable SUZ(D)57/1, de 172.800 m<sup>2</sup> netos, que remataría por el oeste el barrio de Valdefierro. El plan general le encomendó la formación de un espacio libre que sirviera de final a las calles de Lince, Pléyades, Hércules, Tauro y Sirio, le adscribió una banda de sistema general de zona verde a lo largo del Canal, requirió la

ejecución de un acceso desde la vía-parque del Canal y advirtió de riesgos de subsistencia en la parte más próxima al barrio y al área U57/11 (Alcampo/avenida de las Estrellas), que requerirían estudios geotécnicos detallados previos al plan parcial. El plan parcial se aprobó definitivamente en abril de 2007, con una previsión de 988 viviendas, concentración de los equipamientos en la zona de mayor riesgo geológico y señalamiento de las zonas de las parcelas donde no se podría edificar. Aunque el proyecto de urbanización se aprobó en julio de 2012 y el de reparcelación en marzo de 2013, en 2024 las obras de urbanización no han comenzado.

Al norte de la carretera de Madrid, y ya decididamente al oeste del núcleo urbano, la revisión calificó el área de suelo urbanizable no delimitado SUZ56/5, con 261'57 hectáreas de superficie, e indicó, entre otras cosas, que a través de ella se prolongarían hasta el cuarto cinturón el parque Oliver y la franja verde de acompañamiento de la margen norte del Canal Imperial. Ésta fue la única área de suelo urbanizable no delimitado en el término municipal que se dividió en varios sectores, a partir de un plan especial que se aprobó en julio de 2007 y estableció las base de ordenación, viarios, espacios libres, reservas dotacionales y demás elementos comunes con un grado de definición que posibilitaría la redacción coordinada de los posteriores planes parciales; conforme al convenio suscrito por los promotores y el Ayuntamiento, se indicó que el conjunto de los planes parciales podrían prever unas 13.955 viviendas (53'11 viv/ha).

En desarrollo de este plan, en 2024 están aprobados los planes parciales de los sectores 56/5.1 y 56/5.3. El primero tiene una superficie neta de 28'47 hectáreas y capacidad para 1.512 viviendas, y el segundo prevé 1.438 viviendas en 27'09 hectáreas netas. El primero de ellos tiene proyecto de urbanización aprobado en abril de 2023 y el segundo proyecto de urbanización de mayo de 2013 y reparcelación de abril de 2015, pero sus obras de urbanización no han comenzado en octubre de 2024. Por tanto, están pendientes de construcción todas las viviendas de esta área, que con las 988 que tendrían cabida en el sector SUZ(D)57/1 suponen que en los suelos urbanizables calificados en 2001 en el tramo occidental de la «orla Oeste» todavía no se ha empezado a consumir la capacidad residencial inicial de 14.943 viviendas.

Pueden mencionarse, para acabar, las áreas de suelo urbano no consolidado F56/2, F56/7, F56/10 y F56/16, situadas en el límite del barrio de Oliver con la Z40; de ellas, sólo la F56/7 tiene aprobados los proyectos de reparcelación y urbanización, aunque las obras de urbanización tampoco han comenzado.

### **XI.6. ENTORNO DE LA AVENIDA DE CATALUÑA**

La revisión del plan general de 2001 calificó a ambos lados de la avenida de Cataluña una serie de sectores de suelo urbanizable delimitado y suelo urbano no consolidado con los que quería dar a esta vía un carácter netamente urbano y hacer que, tras su cesión al Ayuntamiento por el Ministerio de Fomento, superara el aspecto suburbano y descuidado que todavía tiene el tramo comprendido entre Cogullada y el puente de Santa Isabel.

El elemento central de esta actuación era el área de suelo urbanizable delimitado SUZ(D)55/1, la única con esta calificación en la zona considerada, y a la que se le confió la urbanización de una nueva vía que uniera los cinturones tercero (en la glorieta de la avenida de la Jota) y cuarto (en el enlace con la variante sur de la carretera N-II en Santa Isabel), incluyendo un puente sobre el Gállego. El sector, con una superficie neta de 26 hectáreas, se desarrolló mediante un plan parcial aprobado definitivamente en marzo de 2006, que previó la construcción de 1.480 viviendas. Aunque sus proyectos de reparcelación y urbanización se aprobaron, respectivamente, en marzo y mayo de 2005, las obras de urbanización ni siquiera habían comenzado cuando se aprobó la modificación del reglamento de dominio público hidráulico de 2016, que incapacitó buena parte del ámbito para soportar viviendas, equipamientos escolares y la mayoría de los sociales en razón de su situación en zona de flujo preferente. Desde entonces, la propiedad, en la que la SAREB tiene una participación importante, ha propuesto algunas modificaciones de la ordenación para subsanar este problema y, al mismo tiempo, reducir la carga de urbanización en relación con el número de viviendas. Se ha propuesto también, muy acertadamente, sustituir algunos de los sistemas generales adscritos en principio o añadir otros nuevos para adscribir, en calidad de parque fluvial o agrícola calificado como sistema general de mejora del medio rural, los suelos no urbanizables comprendidos entre el ferrocarril, el nuevo vial de conexión entre los cinturones y el cauce del Gállego. Sin embargo, estas propuestas aún no se han concretado en un proyecto.

Además de este sector, la avenida de Cataluña está flanqueada por varios más calificados como suelo urbano no consolidado. La revisión de 2001 calificó así las áreas G50/1, F53/1, F54/1 y F54/2, en la margen norte, y F55/2, F55/3 y F55/4, en la margen sur.

Después de 2001, el Ayuntamiento firmó un convenio con la empresa Filtros Mann para la recalificación de las 6'85 hectáreas que ocupaba como área F55/5 del suelo urbano no consolidado de uso residencial, para la que se aprobó un plan especial que posibilita la construcción de 914 viviendas.

Así pues, los ocho sectores de suelo urbano no consolidado alineados con la avenida de Cataluña ocupan 23'82 hectáreas y tienen capacidad para 2.827 viviendas. En 2024 falta el plan especial en el área F53/1; cuentan con proyectos de urbanización y reparcelación las áreas F54/1, F54/2, F55/2 y F55/3, y la unidad de ejecución 1A de la G50/1, que podrían acoger 1.287 viviendas; en la F54/2 y la F55/3 no se han iniciado obras de urbanización ni de edificación, en la F55/2 no hay edificios construidos, en la F54/1 está construida la parcela de cesión al Ayuntamiento, con 90 viviendas, y en la unidad de ejecución 1A de la G50/1 están edificadas todas las viviendas, salvo las 17 de la parcela municipal.

Por tanto, en los nueve sectores urbanizables o urbanos no consolidados que flanquean la avenida de Cataluña, con una capacidad total de 4.307 viviendas, pueden construirse aún 4.142, equivalentes al 96'17% de las que posibilitó la revisión del plan general en 2001.

Más allá del puente del Gállego, continúan esta actuación los suelos de nueva urbanización previstos en Santa Isabel, que en 2001 se consideraba barrio rural y hoy distrito urbano. Se tratará de ellos en el apartado XI.7.2.

## XI.7. SUELO URBANIZABLE Y DESARROLLO URBANO EN LOS BARRIOS RURALES

### XI.7.1. LOS BARRIOS RURALES

Ya se ha expuesto el papel de los barrios exteriores en el modelo general como base de un crecimiento desconcentrado fuera de la aglomeración central, en equilibrio con el medio y con áreas residenciales de baja densidad, bien comunicadas entre sí, a pocos minutos de las áreas centrales y de trabajo, y con servicios periféricos próximos. Para ello es necesario estructurar estos barrios en el territorio y dentro de **sus** respectivos corredores.

El suelo urbanizable de los barrios tiene un papel clave en la construcción de unos bordes urbanos nuevos alrededor de los núcleos y en el relleno de los intersticios de los citados corredores hasta alcanzar una estructura coherente

Al mismo tiempo, la revisión afrontó la debilidad de la infraestructura en los núcleos de los barrios, con accesos a través de calles de la malla tradicional y servicios urbanos precarios e insuficientes en bastantes casos. Para estas situaciones, en 2001 se establecieron los siguientes criterios:

- El desarrollo de muchas de las áreas de suelo urbanizable en los barrios se ligó a la solución de accesos e infraestructuras hidráulicas hoy inexistentes.
- No parecía posible ni deseable plantear sectores de desarrollo urbanístico excesivamente pequeños, pues así no podrían resolverse los problemas de acceso ni de infraestructura; antes bien, tolerar las sobrecargas de la infraestructura existente o levemente mejorada, por causa de la ejecución de planes de tamaño reducido, provocaría la saturación de los servicios existentes. Para evitar que el planeamiento se reduzca a una acumulación de añadidos a la estructura del barrio actual, en 2001 se consideró adecuado actuar con un único plan parcial en cada una de las áreas de suelo establecidas para completar o ampliar la estructura del barrio.
- Este planteamiento debería compaginarse con la necesaria fragmentación de los planes en etapas y unidades de gestión escalonadas, adecuadas para promover cantidades de viviendas que fueran asumibles por el mercado y permitieran la amortización de las obras de urbanización e incluso la adquisición de suelo en plazos realistas. Si las obras de nueva infraestructura o accesos requirieran inversiones iniciales altas, cabría proyectarlas de forma que el barrio pudiera utilizarlas en beneficio general y financiarlas mediante un convenio con participación municipal, compensable con cesiones de aprovechamiento en el sector o por otras fórmulas. Otro camino, que se había plan-

teado en el avance de la revisión, sería utilizar una sociedad pública para establecer de antemano las infraestructuras, reduciendo las inversiones previas y poniendo así la promoción al alcance de empresas pequeñas o medias. Ambas posibilidades, en todo caso, pertenecen al campo de la gestión y están fuera de la regulación propia del plan general.

- En consecuencia, el criterio de delimitación adoptado en 2001 fue que los planes parciales de los sectores urbanizables de los barrios, y en general de suelos vacantes en sus corredores, comprendieran unidades territoriales completas, para cuya delimitación el plan tomó como límites vías u obstáculos físicos claros, los propios núcleos existentes o el suelo no urbanizable, sin permitir su fraccionamiento en los instrumentos de planeamiento aunque sí en los posteriores de reparcelación y urbanización.

En los 22 años transcurridos desde la revisión se ha visto la dificultad de llevar adelante la estrategia diseñada por la revisión, que no dimensionó tanto la ampliación de los barrios rurales según sus expectativas intrínsecas de crecimiento demográfico y económico, como en proporción al coste de las infraestructuras generales precisadas por los barrios que se esperaba atribuir como carga de refuerzo de las redes generales; el anejo VI de las normas urbanísticas («Condiciones de ordenación del suelo urbanizable») concreta la asignación de esas cargas a las distintas áreas de suelo urbanizable no delimitado.

Hasta octubre de 2024, se han aprobado planes parciales en las siguientes 11 áreas de suelo urbanizable en barrios rurales: MN/1, MN/2, SG/1 y SG/2 y 61/1 en el corredor de la carretera de Huesca; MZ/1 y MZ/2 en el de la carretera de Logroño, y LC/1, LC/2, MV/1 y MV/2 en el de la carretera de Castellón. En casi todas se ha alcanzado el límite máximo de aprovechamiento medio establecido por la revisión para el conjunto del suelo de esta categoría, por lo que las densidades, alturas y tipos de vivienda, manzana y ordenación urbana han resultado más propias de áreas de densidad media en la ciudad central que de barrios rurales.

Se da además la circunstancia de que la revisión del plan general calificó áreas extensas, pensando en desarrollos de vivienda unifamiliar o de baja densidad, con abundantes espacios libres públicos y privados; al desarrollarse con densidades que muchas veces alcanzan las 40 e incluso 50 viv/ha, las áreas con planeamiento prevén desarrollos que acogerían bastante más población que la residente en los barrios correspondientes y podrían transformar profundamente su carácter. Así, los dos planes parciales aprobados en San Gregorio tienen capacidad para 2.362 viviendas en las que podrían vivir unas 7.086 personas, y el barrio tenía 620 habitantes en enero de 2023; en Montañana, el plan parcial de los sectores MV/1 y MV/2 prevé la construcción de 1.216 viviendas, con no menos de 3.648 residentes, y los habitantes actuales son 3.348. En el corredor de la carretera de Logroño, los planes parciales de los sectores MZ/1 y MZ/2 suman 1.281 viviendas o unos 3.843 habitantes, y los de Monzalbarba eran 1.952 en 2023; el plan del sector 61/1, prevé 388 viviendas y la población de Venta del Olivar es de 1.002 personas. Por último, en el corredor de la carretera de Castellón el plan parcial de las áreas MV/1 y MV/2 admite 1.740 viviendas con unos

5.220 habitantes, cuando los de Movera son actualmente 2.770, y los planes parciales de las áreas LC/1 y LC/2 suman 1.197 viviendas, donde podrían alojarse unas 3.591 personas, mientras que La Cartuja tiene 2.060 habitantes.

En conjunto, los nueve planes parciales aprobados abarcan una superficie neta de 193'16 hectáreas y tienen capacidad para 8.184 viviendas, lo que supone una densidad media de 42'37 viv/ha. Sin contar Santa Isabel, reconocido como distrito urbano por el reglamento de órganos territoriales y de participación ciudadana de 2002, la revisión calificó en los barrios rurales otras diez áreas de suelo urbanizable no delimitado (sin el área SUZ61/2, más vinculada a las urbanizaciones Vistabella, Torre Barajas o Colonia de San Lamberto que a la Venta del Olivar), con 118'80 hectáreas de superficie conjunta y capacidad para otras 5.034 viviendas, si se desarrollaran con la densidad media de las que ya tienen plan parcial. En total, se tendrían 13.218 viviendas que, a razón de tres habitantes por vivienda, permitirían alojar a unas 39.654 personas. Como los barrios sumaban 31.632 habitantes en 2023, la ejecución completa de las previsiones de la revisión implicaría alojar en el suelo hoy urbanizable una población superior en un 25'36% a la actual.

A las previsiones en el suelo urbanizable no delimitado se deben sumar las del suelo urbano no consolidado estudiadas en el capítulo X, que en el conjunto de barrios rurales permitirían construir otras 4.320 viviendas (2.311 en áreas F y 2.009 en áreas G); con una media de tres personas por vivienda, esto supondría otros 12.960 nuevos habitantes que, con los 39.654 del urbanizable, alcanzarían los 52.614, cifra que multiplica por 1'66 a la población de estos barrios en 2023.

Aún debe añadirse que si la revisión, como acaba de verse, optó por extensos sectores con plan parcial unitario, pero recomendó fragmentarlos en unidades de ejecución de extensión moderada, los planes parciales aprobados no sólo no han escalonado su ejecución, sino que dos de los aprobados agrupan cuatro áreas (MV/1-MV/2 y MN/1-MN/2).

El hecho de que de las 8.184 viviendas previstas en los nueve planes parciales aprobados en barrios rurales, sólo se hayan construido en octubre de 2024 unas pocas en el SUZ-MZ/2, sugiere que tampoco desde el punto de vista comercial son idóneos los planteamientos que priman lo cuantitativo sobre lo cualitativo, y que podría convenir reorientar su desarrollo hacia la vivienda unifamiliar o agrupaciones de menor densidad que mantengan y potencien el atractivo de su localización, y sean una verdadera alternativa residencial a la ciudad central.

## **XI.7.2. LA ORDENACIÓN DEL CORREDOR DEL GÁLLEGO**

### **XI.7.2.A. CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN**

La revisión del plan general de 2001 determinó los siguientes criterios generales para la ordenación de los barrios rurales de este corredor:

- Reducir el déficit de accesibilidad e infraestructuras hidráulicas.

- Facilitar la comunicación, dentro de cada barrio, entre los sectores residenciales y las dotaciones públicas.
- Reforzar la organización en malla, facilitando la conexión entre las áreas residenciales actualmente fragmentadas.
- Rentabilizar las acciones sobre las infraestructuras con la incorporación de nuevos suelos urbanizados.
- Utilizar estos nuevos suelos e infraestructuras para propiciar una estructura urbanística más clara para el corredor y para los barrios. Los nuevos suelos urbanizables han de reforzar la estructura y dar continuidad al tejido urbano; el planeamiento de desarrollo deberá establecer ejes legibles e identificables susceptibles de introducir orden en el conjunto.
- A la vez, los suelos urbanizables permiten ordenar nuevos sistemas generales, dotaciones locales y espacios libres capaces de actuar como eslabones de enlace entre los puntos del tejido.
- Los nuevos suelos y acciones puntuales de remodelación deben tender a mejorar los barrios y su entorno, pero también respetar y reforzar las características específicas de cada barrio en orden a su tratamiento integrado o diferenciado dentro del desarrollo urbanístico.
- En relación con las infraestructuras, se opta por independizar las vías de mayor velocidad de las comunicaciones locales urbanas de relación interna y de acceso a la residencia y a los equipamientos. La estructura viaria en racimo debe sustituirse por una estructura en malla más adaptable a distintas condiciones de circulación y uso del suelo.
- Es preciso aumentar la capacidad de abastecimiento y saneamiento para ampliar las oportunidades de los suelos que quedan en el continuo urbano principal del corredor.

#### **XI.7.2,B. ESTRUCTURA TERRITORIAL**

El corredor cuenta con un conjunto de núcleos urbanos y de áreas de actividad singulares a las que el plan general prevé añadir otras. Se pretende estructurar el corredor en torno al Gállego como un eje natural, verde y equipado, con equipamientos de rango general a lo largo de su recorrido y una malla de comunicaciones que permita una fácil relación de los núcleos residenciales entre sí, con las áreas productivas y con las de servicios, de forma que el conjunto funcione como un pieza territorial coherente pero desconcentrada.

Se detallan a continuación los elementos a través de los que se define la estructura básica del corredor del Gállego:

#### b.1) Organización viaria:

- Desviación de tráfico de paso fuera de la carretera de Huesca: el tráfico urbano y metropolitano entre dicha carretera y el oeste de la ciudad (área del puente de Santiago, Delicias, Ensanche, carretera de Logroño, etc.) se derivaría por el vial norte del ACTUR, en el límite con el campo de San Gregorio, hacia la ronda Norte y la ronda del Rabal; el tráfico pesado en tránsito y el metropolitano desde o hacia el este de la ciudad se desviaría por el acceso norte al cuarto cinturón, que en 2024 está ejecutado y en uso.
- Formación de una malla viaria propia del corredor: sus vías longitudinales son la autovía A-23, Mudéjar o Somport-Sagunto, con el acceso norte al cuarto cinturón y la carretera A-123, a San Mateo de Gállego. De norte a sur, se prevén los siguientes viales transversales:
  - Conexión entre Peñaflor y Villanueva de Gállego.
  - Carretera de Huesca, San Juan de Mozarrifar y Montañana (Aula Dei).
  - Carretera de Huesca, camino de Cogullada y acceso norte.
  - ACTUR, camino de los Molinos y San Gregorio.

La ordenación establecida en 2001 reservó suelo para un nuevo trazado de la carretera de San Mateo que evitaría las travesías de Montañana y Peñaflor, tendría mejores radios y se alejaría más del Gállego entre el Aula Dei y Peñaflor, permitiendo la transformación paulatina en un parque metropolitano de este tramo del río, uno de los más atractivos y valiosos. La nueva carretera conectaría con el acceso norte en la intersección prevista en la margen derecha del Gállego, en un extremo del puente por el que lo salva.

#### b.2) Áreas de actividad:

- Se sitúan dentro del corredor, como grandes áreas singulares de actividad con capacidad de inducir desarrollo, el centro sanitario del Cascajo (hospital Royo Villanova), Mercazaragoza (cuya ampliación se prevé), el centro de formación de Cogullada, la Ciudad del Transporte, la papelera de Montañana, el campus de investigación del Aula Dei, un área de suelo urbanizable productivo destinada preferentemente a actividades logísticas (SUZ68-83/1), la Academia General con el campo de maniobras de San Gregorio y el corredor industrial de Villanueva de Gállego.
- En las proximidades del acceso norte, el plan general califica áreas de suelo urbanizable para actividades industriales convencionales con fácil acceso desde la ciudad.

b.3) Corredor verde del Gállego:

El río es un elemento esencial en la organización del corredor, ya que constituye un elemento territorial con gran capacidad como eje verde y de servicios; con este fin, la revisión del plan general planteó:

- Protección estricta de la terraza inferior, dedicada exclusivamente a usos de cultivo hortícola o plantación con especies de ribera.
- Actuaciones de defensa del cauce y de reposición de las extracciones de áridos, a establecer mediante planes especiales territoriales o sectoriales.

b.4) Áreas de acceso público:

- Un parque metropolitano entre el Aula Dei y Peñaflo, con la cartuja dentro y contenidos culturales y recreativos. Abarcaría algunos terrenos del campus, la Peña del Cuervo, sotos de ribera y márgenes hasta la actual carretera.
- Un parque fluvial con zonas equipadas de características urbanas en el barrio de San Juan de Mozarrifar, formado con aportaciones de suelos urbanizables inmediatos (calle del Río de San Juan) capaces de crear una fachada urbana a dicho parque; a ellos se sumarían el cauce público y una pequeña franja del campus de Aula Dei. El parque sería accesible desde la vía propuesta entre la carretera de Huesca, San Juan y la carretera de San Mateo.
- Un área de parque fluvial (no íntegramente de acceso y dominio público) en la desembocadura del Gállego, entre el cuarto cinturón y la ronda ferroviaria.
- Fuera del corredor fluvial se contempló la oportunidad de utilizar los espacios naturales del Vedado de Peñaflo, Valdeatalaya y otros para usos deportivos en contacto con la naturaleza.
- Con motivo de la reordenación del sector de suelo urbanizable SUZ(D)55/1 tras la reforma del reglamento de dominio público hidráulico de 2016 (todavía pendiente en 2024), se contempló la formación de un parque fluvial o agrícola en los terrenos que el plan general califica como suelo no urbanizable entre dicho sector y el cauce del Gállego, que regenerarían su margen izquierda suprimiendo chatarrerías y otras actividades inadecuadas, y darían una nueva e interesante fachada a las urbanizaciones previstas al sur de la avenida de Cataluña. Con ese fin, se pensó calificar dichos terrenos como sistema general de mejora del medio rural para poder expropiar o adscribir su obtención a la ejecución del sector. También podría formularse un plan especial conforme con lo previsto por las normas del plan general en el suelo no urbanizable especial de transición del tramo urbano del Ebro.

b.5) Áreas de servicios:

Para reforzar el carácter axial del Gállego se estableció una sucesión de reservas de suelo para equipamientos de nivel general al servicio de varios barrios del corredor e incluso de alcance metropolitano. Estas áreas son las siguientes:

- Campus de Aula Dei: aun dentro de las funciones propias del conjunto, se destina una porción de terreno, separada del resto del campus por la vía que une las carreteras de Huesca y San Mateo, a usos que requieran contacto con el exterior o puedan suponer atracción de público (exposiciones, salas de reunión, aulas de enseñanza, etc.); junto con el parque de San Juan, la nueva vía ya citada y el puente, este suelo servirá de articulación entre las dos márgenes del río. En 2001 se previó su desarrollo mediante un plan especial que en 2024 aún no se ha redactado.
- Torre de los Ajos en Montañana (antes campamento Gran Capitán): de propiedad municipal, puede acoger usos educativos o deportivos.
- Área de servicios de los suelos de actividades logísticas: si se implantan en esta zona actividades de este tipo, los planes parciales deberán ligar la situación de las áreas representativas, administrativas y de servicios a las personas a emplazamientos que, además de situarse en el acceso desde el eje norte-sur, estén conectados con el corredor verde del río y se incorporen a la citada sucesión de reservas de suelo para equipamientos.
- Áreas deportivas del camino de Jarandín (Montañana): entre el camino citado y el Gállego había ya en 2001 espacios públicos y privados orientados en principio a instalaciones deportivas pero infrautilizados, que podrían incorporarse como usos expresamente permitidos para su recuperación, diversificación y ampliación, al servicio del barrio y del corredor en conjunto. La conexión del camino de Jarandín con el acceso norte, junto al puente sobre el Gállego, permitirá acceder desde zonas alejadas y ofrecer servicios a mayor escala (hípica, «camping», etc.)

**XI.7.2.c. ÁREAS RESIDENCIALES: LOS NÚCLEOS Y SUS POSIBILIDADES DE DESARROLLO**

Las áreas para la vivienda están situadas en los núcleos históricos de los barrios rurales, de características muy variables, y en los nuevos suelos urbanizables no delimitados calificados junto a ellos.

El desarrollo en San Juan de Mozarrifar y San Gregorio está ligado a su localización junto a la carretera de Huesca; los tejidos nuevos han de apoyarse necesariamente en la carretera o en vías nuevas del corredor, alrededor de los núcleos originarios. En 2001, ya se habían promovido en ambos barrios áreas residenciales que ampliaban o transformaban los tejidos anteriores.

Los casos de Montañana y Peñaflo son distintos, por su mayor relación con la actividad agraria y por las características morfológicas de su tejido. Sus oportunidades de evolución proceden menos de su situación junto a la carretera que de sus características intrínsecas, sin que haya habido hasta ahora procesos significativos de expansión del casco o de transformación interna; Peñaflo, en particular, conserva todavía una tipología y una estructura parcelaria rurales.

La revisión quiso mantener el carácter propio de éstos núcleos, reflejo de su origen agrícola, y la diferenciación de sus tejidos como un tipo residencial singular dentro de los existentes en el término municipal. Con este fin, previó completar las actuaciones emprendidas hasta entonces de acabado del casco urbano con ampliaciones de éste y relleno de vacíos interiores, ya mediante operaciones de reforma interior en suelo urbano no consolidado, ya por afección con nuevas alineaciones.

La parte antigua del barrio de Peñaflor se califica como zona A1, grado 4, con el cumplimiento de unas ordenanzas especiales de protección. Por esta razón, la revisión separó el núcleo consolidado del suelo urbanizable mediante corredores de protección destinados a impedir el crecimiento en mancha de aceite y a llevar los posibles desarrollos a suelos exteriores.

A continuación, se detallan las pautas para el desarrollo urbanístico que estableció la revisión del plan general en los distintos barrios del corredor del Gállego, y se indica el cumplimiento de esas previsiones hasta 2024. Se suprime el apartado dedicado al antiguo barrio rural de Villamayor, independizado de Zaragoza en 2006.

#### MONTAÑANA

La organización del barrio, que el 1 de enero de 2023 tenía 3.348 habitantes, se apoya en la carretera a Peñaflor y San Mateo, a partir de la que se ramifican calles y caminos que forman una malla abierta. A los lados de la carretera, acondicionada como calle urbana (avenida de Montañana) hay un núcleo principal de edificación junto al centro histórico y otro más pequeño al norte de la papelera La Montañanesa.

En el barrio coexisten varios tipos de tejido: manzanas convencionales formadas por agregación de parcelas con viviendas unifamiliares entre medianeras; un tejido más irregular procedente del núcleo rural originario; viviendas y otros edificios en hilera a lo largo de la carretera, y viviendas diseminadas. El núcleo histórico tiene una malla elemental de calles largas y estrechas que dificulta su crecimiento hacia la periferia y la circulación interna, haciéndola depender de la carretera. Por otra parte, el crecimiento desde ella hacia el Gállego está limitado por la proximidad de la acequia Urdaña, la huerta baja y la propia papelera (a la que también se accede por la travesía).

Todo ello ha dado lugar a 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, al que se suman las molestias derivadas de la papelera.

En 2001 se advirtió que las ventajas relativas del barrio para acoger nuevas áreas de vivienda provendrían de la construcción del acceso norte del cuarto cinturón, que en 2024 está en uso y puede proporcionar una excelente accesibilidad desde toda la ciudad, evitando la travesía.

La propuesta de la revisión del plan general para el barrio partió de la variante ya descrita de la carretera de San Mateo, para cuya traza se estableció una reserva de suelo pendiente de precisión en su trazado, en coordinación con las instalaciones de La Montañanesa y con previsión de un acceso directo a la fábrica.

Se contempló un nuevo acceso al barrio desde el camino de servicio previsto por el estudio informativo del acceso norte paralelamente a éste para recoger y reponer los caminos existentes, conectado con el cinturón por el enlace de la margen izquierda del Gállego.

Conforme a lo proyectado en 2001, el desarrollo urbanístico del barrio se centra en el entorno del núcleo principal actual, en magnitud proporcionada a la capacidad real de expansión que entonces se le supuso y evitando el entorno próximo de la papelera. Como las nuevas áreas tienen que asumir la estructura lineal de que se parte, la opción lógica es ampliarla pasando de una calle longitudinal única a una malla alargada con más calles longitudinales y transversales, y extendiendo la anchura del actual corredor residencial hacia el lado opuesto al Gállego sin llegar a incorporar los racimos de edificación diseminada que se han ido formando sobre segregaciones de parcelas de cultivo en los caminos rurales próximos al barrio. Los tipos de edificación agrícola diseminada se tratarán con el régimen general del suelo no urbanizable.

Se pretende además reforzar el papel como eje urbano de la travesía, una vez convertida en calle, con un paseo interior que incorpore el parque actual y se forme con las aportaciones de los nuevos sectores urbanizables. Los equipamientos de estos mismos sectores y las zonas verdes locales deben servir de elementos de unión con los núcleos existentes.

Entre 2001 y 2024, las previsiones de la revisión han tenido un importante desarrollo en el papel y mucho más modesto en la realidad. Destaca la aprobación de un plan parcial que delimitó y ordenó conjuntamente las áreas de suelo urbanizable no delimitado SUZ-MN/1 y SUZ-MN/2 (respectivamente al norte y al sur del núcleo), con un total de 1.216 viviendas y densidad de 39'97 viv/ha. Aunque el plan se aprobó definitivamente en enero de 2014, en 2024 carece de proyectos de reparcelación y urbanización, que deberían incluir todo su ámbito, puesto que no se delimitó más que una unidad de ejecución, aunque se previeron tres fases de urbanización.

La revisión calificó también cinco áreas de suelo urbano no consolidado, denominadas F75/1, F75/2, F75/3, F75/4, F75/6 y G75/5. Las dos últimas afectan a un amplio terreno vacante emplazado en medio del núcleo central, que en 2001 se consideró de ocupación prioritaria; por este motivo, el propio plan general contuvo la ordenación detallada del área G75/5 (90 viviendas), que cuenta con proyecto de reparcelación aprobado en febrero de 2010 pero en 2024 carece aún de proyecto de urbanización.

De las cinco áreas F, sólo se ha urbanizado y edificado la F75/4 (43 viviendas), con plan especial de reforma interior aprobado en julio de 2006. La F75/1 (12 viviendas), en el lado occidental de la avenida de Montañana, tiene plan especial desde diciembre de 2006 pero sigue sin proyectos de reparcelación ni urbanización, y las demás áreas (233 viviendas) carecen incluso de plan especial.

Para acabar, puede indicarse que el plan especial del área de intervención U75/7 del plan general de 1986 se aprobó en julio de 2001 y su reparcelación en abril de 2003, ya vigente la revisión de 2001. En los 38 años transcurridos entre 1986 y 2024, es la

única área de suelo urbano no consolidado edificada, junto con la colindante U75/4 (estudio de detalle aprobado en septiembre de 1994 y reparcelación de diciembre de 1995) y la citada F75/4. Se trata de tres pequeñas áreas de viviendas unifamiliares en hilera de dos plantas, que sugieren una orientación y unos ritmos realistas para el desarrollo de éste y otros núcleos rurales.

#### PEÑAFLOR

El barrio, con 1.318 habitantes en enero de 2023, se inserta en la estructura del corredor por medio de la carretera de San Mateo y la conexión propuesta entre Peñaflor y Villanueva (2,5 km cruzando el Gállego), recogida en el proyecto de directrices metropolitanas; esta actuación facilitaría la conexión con la autovía A-23 y con las zonas productivas y de servicios de la margen derecha del río Gállego.

Por su inserción en el territorio, la revisión dio a Peñaflor un carácter casi exclusivamente residencial (con la actividad lógicamente compatible) y agrícola.

La situación del barrio en la terraza inmediata al Gállego limita sus posibilidades de desarrollo por el lado occidental. Por el oriental se encuentra el barranco de San Cristóbal, que puede alcanzar puntas de caudal elevadas en períodos de retorno altos (50 y 100 años) (en 2001 se señalaba la existencia de un proyecto de corrección del barranco para reducir los riesgos).

En estas circunstancias, no se creyó procedente ampliar el casco por el lado este, y se proyectó al sur una expansión sobre suelo urbano no consolidado que en 2001 se calificó de moderada (G82/3), y que incluía la zona de salida del barranco hacia la carretera. El norte se consideró la mejor dirección para el desarrollo del barrio, y entre el núcleo actual y la nueva variante que se trazó por detrás de la zona de Las Eras se calificaron dos extensas áreas de suelo urbano no consolidado (F82/1 y G82/2) y otra de suelo urbanizable no delimitado (SUZ-P/1).

En consecuencia, la organización del barrio establecida en 2001 se basó en los siguientes criterios:

- El suelo urbano situado al norte tendría dos accesos directos desde la nueva variante (que conectaría con Villanueva y Zaragoza): uno al sur de Las Eras y otro que recuperaría el camino viejo de San Mateo de Gállego.
- El antiguo camino de San Mateo y la calle del Paso forman el eje urbano del barrio; por el sur habría de continuar hacia el parque del Gállego antes expuesto, y por el norte comunicarse con las zonas de nueva urbanización. Para ello se previó una serie de calles de unión del camino Viejo con la subida a la ermita.
- Las Eras, clasificadas como suelo urbano para actividad agrícola en el plan de 1986, sin que se desarrollaran iniciativas, se transformaron en 2001 en la extensa área de suelo urbano no consolidado F82/1, con uso residencial de baja densidad, viviendas aisladas y parcelas de cierto tamaño. De este modo, se esperaba que pudiera mantenerse en lo posible la estructura parcelaria existente, regularizándose los caminos actuales para convertirlos en calles.

El área G82/2, con capacidad para 309 viviendas, se ordenó en 2001 con manzanas cerradas de tres plantas y una disposición que distaba de las características tradicionales del barrio; aunque el 26 de marzo de 2012 se aprobó un plan especial que modificó la ordenación, sin cambiar su orientación general, en 2024 sigue sin proyecto de reparcelación.

La G82/3, con capacidad para 68 viviendas, está ordenada directamente por el plan general y tiene proyecto de reparcelación aprobado el 12 de junio de 2009 y proyecto de urbanización aprobado el 14 de septiembre de 2011, pero en 2024 tampoco está ejecutada.

La F82/1, donde se permitirían 203 viviendas, carece de plan especial y, por tanto, de ordenación pormenorizada, reparcelación y proyecto de urbanización. En 2024 pueden considerarse mínimas las expectativas de ejecución de esta área, demasiado extensa (169.416 m<sup>2</sup>), exterior al núcleo urbano, unida a él por un solo punto y con unos cuantos conjuntos dispersos de construcciones en medio de extensiones de suelo agrícola. Por ese motivo, se está estudiando una modificación del plan general que califique el suelo como no urbanizable especial de protección del ecosistema productivo agrario en seco, en coherencia con su entorno, y, en las porciones donde esté justificado, como núcleo rural tradicional (SNU-G/NRT) discontinuo, donde la gente pudiera mantener sus viviendas y construcciones actuales, e incluso renovarlas, y en su caso promover un plan especial de los previstos en esta zona.

Junto a Las Eras, el área de suelo urbanizable no delimitado SUZ-P/1 tiene una extensión de 53.526 m<sup>2</sup>, que, de desarrollarse con la densidad media de los planes parciales aprobados en barrios rurales, podrían soportar 227 viviendas. En 2024 no ha tenido ningún desarrollo.

Aun conviene añadir que en Peñaflor no sólo no se ha ejecutado ninguno de los desarrollos en suelo urbano no consolidado o urbanizable previstos por la revisión del plan general, sino que en 2024 sigue sin ejecutarse la céntrica área de intervención U82/2 del plan general de 1986 (16.896'80 m<sup>2</sup> lucrativos, sin límite de densidad), cuyo plan especial se aprobó en marzo de 2007 y que aún no tiene proyecto de reparcelación.

En resumen, el suelo urbano no consolidado o urbanizable calificado por la revisión de 2001 en Peñaflor (incluida el área U82/2) tiene capacidad para unas 954 viviendas, que, a razón de tres habitantes por cada una, podrían acoger a 2.862 habitantes, cifra que multiplica por 2'17 los 1.318 que tenía el barrio en 2023.

No se han considerado en este cálculo las viviendas ubicadas en las parcelaciones ilegales El Regao (132.128 m<sup>2</sup>), Los Guarales (88.364 m<sup>2</sup>), Los Guarales 2 (83.946 m<sup>2</sup>), Dehesa Boalar (48.275 m<sup>2</sup>) y Los Rosales (116.777 m<sup>2</sup>), incluidas en la extensa área K82, que constituyen núcleos de población independientes, dispersos sobre el suelo agrícola de regadío y relacionados por la acequia de la Camarera y el camino de Peñaflor a Villamayor. Los propietarios de este ámbito presentaron en 2003 un proyecto de plan especial que se aprobó definitivamente en abril de 2007. Este instrumento permitía edificar un máximo de 415 viviendas unifamiliares en otras tantas parcelas independientes (132 en El Regao, 86 en Los Guarales, 75 en Los Guarales 2,

37 en Dehesa Boalar y 85 en Los Rosales). Atendiendo a la realidad actual y las normas del plan general, la parcela mínima se estableció en superficies comprendidas entre los 846 m<sup>2</sup> de El Regao y los 1.046 m<sup>2</sup> de Dehesa Boalar, y la edificabilidad media varió desde un índice de 0'1305 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en Dehesa Boalar hasta 0'2123 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en El Regao, con un máximo en todo caso de 200 m<sup>2</sup>t por vivienda. En lugar de disponer una pequeña zona verde en cada núcleo, el plan especial agrupó la cesión en una sola parcela de 60.000 m<sup>2</sup>, más amplia y útil, que se adosa al núcleo de Los Guarales. Considerando las calidades semirrurales de la urbanización previstas por el plan general, se estimó un presupuesto de ejecución material de 4.367.516 €; dividido este coste por las 415 posibles parcelas, implicaría una aportación media de 10.524 € por parcela, que se elevaría a 15.154 € si se añadiera un 19% de gastos generales y beneficio industrial, y un 21% de IVA. Pero, a pesar de tener ya plan especial definitivamente aprobado, el área K82 no tiene en 2024 proyectos de reparcelación ni de urbanización, por lo que debe seguir aplicándosele el régimen del suelo no urbanizable de protección del regadío alto a todos los efectos.

#### SAN JUAN DE MOZARRIFAR

El barrio, con 2.728 habitantes en enero de 2023, tiene una organización basada en el eje longitudinal que forman el camino del Cascajo y las calles de Palomar y Comercio, provenientes de Zaragoza, y transversales como la avenida de Zaragoza y la calle de San Juan, con ramificaciones laterales en forma de calles con salida al campo. Además, hay un núcleo separado alineado con la calle del Río, cerca del Gállego, y áreas de uso industrial en funcionamiento.

El problema general de accesos que aparece en todos los barrios del corredor es aquí más acuciante, 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 estudio informativo del acceso norte utilizado en la revisión del plan general de 2001 incluía la reposición del acceso existente con una estructura para salvar la vía. Se contempló como acceso alternativo el camino rural de Cogullada (4 km hasta la ronda Norte).

La solución del acceso principal consistirá en la prolongación hacia el este de la calle existente que penetra en el extremo septentrional de la Ciudad del Transporte desde la carretera de Huesca por un enlace en rotonda; en una banda calificada como sistema general urbanizable se continuará dicha calle hasta el camino del Comercio después de salvar la línea férrea con un considerable desnivel. Esta nueva vía, que en 2024 sigue pendiente de ejecución, es condición previa para el desarrollo efectivo del barrio, y también facilitará el de las áreas proyectadas de nuevo suelo urbanizable productivo, cerca del acceso norte y fuera del barrio. La ordenación prevista en el interior de éste parte también de la existencia de esta vía.

Como base de la ordenación se previeron tres posibles vías en sentido norte-sur, aproximadamente paralelas a las calles de Palomar y Comercio y exteriores al núcleo existente, que darían acceso a las actuales áreas industriales y a los suelos urbanos situados en las partes traseras de las construcciones con fachada a la avenida y a la calle del Río. Estas vías se encomendaban al planeamiento de desarrollo.

La primera de ellas se situaría en el centro de la franja de suelo urbanizable de usos productivos comprendida entre el acceso norte y la vía del tren (SUZ-SJ3, sin desarrollar en 2024). El estudio informativo del acceso norte preveía, además del nuevo acceso al barrio, mantener la conexión del camino actual que lleva al paso a nivel y a las fincas situadas en la franja de suelo entre la Ciudad del Transporte y la vía férrea. Estos terrenos se destinaron a usos ferroviarios en el plan general de 1986, función que la revisión de 2001 situó en otros suelos. La franja citada tendría su eje en esta calle, conectada al acceso norte en la forma ya indicada y con exigencia de un puente sobre la vía para conectar transversalmente con el final de la avenida de Zaragoza.

La segunda vía se formaría mediante los planes especiales de desarrollo de las trase-ras vacantes de suelo urbano situadas al este de la avenida (G69/1, G69/2).

La tercera calle estaría entre el barrio y el camino de Cogullada, en un corredor de espacio libre resultante de las aportaciones de los sectores de suelo contiguos a ella.

Los huecos que deja la estructura actual, directamente accesibles con la estructura viaria descrita, se califican como suelo urbano no consolidado (áreas G69/1 –capacidad para 262 viviendas; reparcelación aprobada en 2008 y sin proyecto de urbanización en 2024–, G69/2 –339 viviendas; sin proyectos de reparcelación ni urbanización en 2024– y F69/3 –109 viviendas; urbanizada y edificada en 2024) o suelo urbanizable no delimitado residencial (áreas SUZ-SJ/1 y SUZ-SJ/2, sin desarrollar en 2024). Las dos calles principales actuales, con menos tráfico, podrían convertirse así en los ejes urbanos del casco. En el núcleo de la calle del Río se calificó otra área F69/4 (30 viviendas) que en 2024 carece de desarrollo.

El suelo de la margen de la carretera de Huesca (SUZ69/1, ejecutado en 2024) se destina a para usos productivos mixtos y relacionados con el transporte hasta el límite del término municipal.

En conclusión, en 2024 están pendientes de desarrollo las dos áreas urbanizables residenciales y tres urbanas no consolidadas calificadas en 2001 en San Juan de Mozarrifar (F69/4, G69/1 y G69/2), con capacidad conjunta para unas 2.201 viviendas o unos 6.603 habitantes, suponiendo en el urbanizable la densidad media de los planes parciales aprobados en barrios rurales; esta cantidad equivale a 2'42 veces la población del barrio en 2023.

#### SAN GREGORIO

El barrio, con 620 habitantes en 2023, tiene una estructura muy elemental, formada por un acceso desde la carretera de Huesca que se bifurca en tres calles que concluyen en la avenida de San Gregorio, paralela a la carretera y prolongación del camino de los Molinos, que en dirección sur lleva a Zaragoza. En este barrio, la revisión previó desarrollos residenciales al norte y al sur del caserío actual, por entender que el suelo tiene condiciones favorables por su situación.

De este modo, se calificaron como suelo urbanizable no delimitado dos áreas de gran extensión: la SUZ-SG/1, al sur (1.015 viviendas), y la SUZ-SG/2, al norte (1.347 viviendas); en 2024, las dos cuentan con planeamiento aprobado (respectivamente en

octubre de 2010 y julio de 2007) y con proyecto de reparcelación (septiembre de 2019 y abril de 2012), pero carecen de proyecto de urbanización. De acuerdo con el criterio abierto aplicado por la revisión de 2001, ni en la una ni en la otra se determinaron más límites que la densidad y el aprovechamiento medio máximos de esta categoría del suelo, y los planes parciales aprobados alcanzaron densidades de 42'58 viv/ha (SG/1) y 37'29 viv/ha (SG/2). Este último valor resulta inferior al medio en los suelos urbanizables no delimitados residenciales que se han desarrollado por haber previsto el plan parcial, en la parte occidental del área, una gran parcela de equipamiento sanitario privado que en 2024 no parece tener expectativas de uso.

La revisión advirtió que el acceso al barrio desde la carretera de Huesca tenía problemas de seguridad y que el Ministerio de Fomento disponía de un estudio informativo para este tramo de la carretera, que incluía un enlace para conectar con los suelos situados al norte del barrio y se unía a la vía prevista por el plan general en sentido transversal al corredor que llega hasta el camino de Cogullada y el acceso norte.

Como acceso principal de relación con la ciudad se previó una nueva calle desde la glorieta prevista en la carretera de Huesca para su encuentro con el vial norte del ACTUR, hasta el camino de los Molinos.

Con los accesos citados al norte y al sur del barrio, se podría acceder sin pasar por el núcleo a las áreas urbanizables calificadas y al hospital Royo Villanova, emplazado en el extremo oriental y calificado como sistema general urbano.

Entre el casco urbano del barrio y el área SUZ-SG/1, la revisión calificó como sistema general urbano de zona verde una banda continua, de unos 45 m de anchura y 600 de longitud, que sigue el trazado de una cabañera. Al norte y de acuerdo con lo previsto por la revisión, el plan parcial del sector SUZ-SG/2 califica una triple banda de zonas verdes y equipamientos públicos que separan unos 250 m las nuevas parcelas residenciales del tejido urbano consolidado.

Para acabar, puede advertirse que en 2024 están pendientes de ejecución las dos áreas urbanizables residenciales, aptas para 2.362 viviendas, y el área F83/1 del suelo urbano no consolidado, con capacidad para 18 viviendas y sin plan especial aprobado (la F83/2 y la F83/3 se integran ya en el ACTUR y no pueden vincularse con el barrio rural). Juntas, podrían albergar 2.380 viviendas o unos 7.140 habitantes, que multiplicarían por 11'52 la población del barrio en 2023.

#### JUSLIBOL

Este barrio, con 2.507 habitantes en enero de 2023 (incluida la urbanización El Zorongo) no pertenece en rigor al corredor del Gállego, ya que está adscrito geográficamente al del Ebro. No obstante, está mucho más próximo a las áreas urbanas de la carretera de Huesca que a las de la carretera de Logroño, y por eso se trata en este lugar.

Separado de los dos corredores y con serias dificultades topográficas y geológicas para desarrollarse, el barrio se compone de dos áreas distintas: por un lado, el núcleo originario, de unos 600 m de largo y 80 de ancho medio; por otro, entre este núcleo y

el ACTUR, un complejo de construcciones y cuevas en los barrancos existentes al norte de la carretera y de la acequia de Juslibol, que constituyen un ámbito de transición entre el monte, al norte, y la huerta, al sur.

El barrio posee numerosos elementos con fuerte identidad propia: situación, estructura, paisaje, formas de edificación, etc. El interés de la edificación del casco radica en su misma singularidad, aunque hay ya muchas construcciones no tradicionales que contrastan con la tipología característica. Situado en la ladera del Castellar, goza de excelentes vistas sobre la huerta y la ciudad de Zaragoza, y está inmediato a los servicios y áreas de consumo del ACTUR. Además, es paso obligado hacia el enclave próximo del galacho, de singular interés ecológico y cada vez más visitado.

Los principales inconvenientes físicos de este barrio son la naturaleza yesífera del terreno, causa de problemas geotécnicos a veces graves (las fugas de agua de las redes han provocado asentamientos y daños en la edificación) y la estructura lineal sobre una sola calle con un desarrollo de 1'5 km, por la que discurren vehículos, peatones, transporte colectivo, carga y descarga con escasa anchura y tramos edificados que mantienen la alineación histórica del núcleo rural. Su corte eventual por averías o accidentes reduce las comunicaciones del barrio a los caminos de la huerta.

En 2001 se señaló como condición previa al desarrollo de nuevos suelos la ejecución de un nuevo acceso al barrio, que también resolvería el acceso al galacho, ahora común y con problemas de desprendimientos de las paredes rocosas del monte contiguo a la salida del barrio. El plan general establece su trazado.

Indica también que es aconsejable evitar zonas de nueva urbanización (incluidas las cuevas) por los mencionados problemas geotécnicos. En especial, la localización del barrio en ladera aconseja no ampliar el suelo urbanizable por encima del núcleo actual ni de las cuevas.

Ante la dificultad de ampliar el suelo urbano, la revisión calificó una franja de suelo urbanizable no delimitado SUZ-J/1 que bordea longitudinalmente el barrio por el sur y se asocia al trazado del nuevo acceso al galacho de Juslibol, en suelos en que el sustrato de yeso aparece ya cubierto por depósitos fluviales. Esta franja requeriría un diseño cuidadoso, recreciendo el nivel del terreno hasta salvar las cotas de inundación, y estudiando corredores de desagüe de los barrancos situados en la ladera en que se asienta el barrio, así como su interceptación con cauce en un corredor verde longitudinal. Aunque, según se decía, en todos los suelos urbanizables no delimitados de los barrios rurales debería regir el criterio de establecer edificabilidades con valores equiparables a los de los núcleos tradicionales, se entendió que en Juslibol ese límite podría ser objeto de un rebasamiento razonable, de acuerdo con las necesidades de vivienda que se presentarían en el momento de la delimitación y en atención al constreñimiento insoslayable del núcleo y su área de expansión.

Con estos criterios, la memoria de la revisión señalaba los siguientes criterios para la ordenación del futuro sector urbanizable:

- Llevar el acceso directamente al núcleo tradicional, por los dos puntos principales que comunican con la huerta, el camino del barrio Bajo y el del Obispo.
- Situar los equipamientos, aparcamientos y elementos de centralidad de los nuevos suelos al pie del conjunto formado por las plazas del Obispo y de la iglesia, como puntos más significativos del barrio, y comunicados con ellos.
- Salvar el curso de la acequia y el desnivel entre el barrio y los nuevos suelos con una zona verde longitudinal en la que cabría situar los elementos de interceptación de los barrancos.

En 2001, se dio al área SUZ-J/1 una superficie de 12'36 hectáreas, que, con la densidad media de 42'37 viv/ha de los urbanizables en barrios rurales que se han delimitado después, permitiría construir unas 524 viviendas, en las que podría alojarse una población equivalente, aproximadamente, al 63% de la que tenía el barrio en enero de 2023. El real decreto 638/2016, de 9 de diciembre, modificó el reglamento del dominio público hidráulico aprobado por real decreto 849/1986, y en su artículo 9 bis («Limitaciones a los usos en la zona de flujo preferente en suelo rural») impuso severas limitaciones a las zonas de flujo preferente situadas en terrenos que el 30 de diciembre de 2016 tuvieran la condición de suelo rural, de acuerdo con la definición de este concepto en el texto refundido de 2015 de la ley estatal del suelo. En los suelos urbanizables que en esa fecha no hubieran alcanzado la condición de urbanizados no podrían promoverse rellenos que alteraran la capacidad de desagüe del terreno, nuevos edificios, estacionamientos enterrados o en superficie, equipamientos escolares, sanitarios, geriátricos, deportivos, etc.; dicho de otro modo, las zonas de flujo preferente no urbanizadas ya no podrían urbanizarse. Por esta causa, y con motivo de la tramitación de una consulta para la delimitación del área SUZ-J/1, los servicios municipales de planeamiento informaron en 2018 que, si las zonas de flujo preferente afectaran a suelos urbanizables no delimitados previstos en 2001, aún sin desarrollar y, por tanto, sujetos al régimen del no urbanizable y carentes de aprovechamiento urbanístico, debería desestimarse la delimitación y podría modificarse el plan general (como acordó en este caso el Ayuntamiento) para calificar el suelo afectado como no urbanizable especial de protección frente a riesgos naturales, conforme a los artículos 16.1 y 18 del texto refundido de la ley urbanística de Aragón de 2014. En el área SUZ-J/1, las zonas de flujo preferente delimitadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro afectaban a 47.963 de los 123.608 m<sup>2</sup> así calificados por el plan general, esto es, un 38'80%; quedarían fuera de ellas otros 75.645 m<sup>2</sup>. La modificación del plan general que calificara como suelo no urbanizable sujeto a riesgos naturales la parte afectada por el flujo hidráulico podría mantener este resto como suelo urbanizable no delimitado. Así reducida la superficie del ámbito, en el caso de que se delimitara un sector y éste tuviera la densidad media de los urbanizables no delimitados rurales en 2001 con plan parcial aprobado, podría dar cabida a unas 321 viviendas.

Por otro lado, la revisión del plan general de 2001 efectuó las rectificaciones puntuales de alineación necesarias para que la calle Alta pudiera utilizarse en doblete con las alineadas de Zaragoza, Mayor y Alfocea en sentido único, facilitando su función de eje urbano del barrio. En el extremo occidental de éste, se delimitó el área de inter-

vención en suelo urbano no consolidado F67/1, con previsión de una parcela de equipamiento público de 2.600 m<sup>2</sup> de superficie, ensanchamiento de la vía que lleva al galacho tras la confluencia de las calles Alta y Alfocea, y 90 viviendas (16 de ellas protegidas). Aunque el plan especial del área se aprobó definitivamente el 27 de febrero de 2015, en 2024 no tiene proyectos de reparcelación ni de urbanización.

El tercer ámbito residencial contemplado en 2001 correspondía a las llamadas Cuevas de Juslibol, una zona que nunca ha sido urbana y se asienta en su mayor parte sobre propiedades municipales cedidas a canon, con estipulación de la capacidad del Ayuntamiento para recuperar en cualquier momento la integridad de las facultades de la propiedad, sin derecho a indemnización de los titulares del dominio útil. El área cuenta con una «semi-urbanización» integrada por servicios instalados como remedio relativo de la situación consolidada de hecho, que no reúnen características urbanas; lo mismo sucede con las calles (trazado, pendientes, firmes, aceras, desagües, etc.) Debe considerarse además la importante cualidad paisajística de los terrenos, muy próximos al ACTUR e inmediatos al propio núcleo de Juslibol, y potenciarse en el futuro en la medida de lo posible.

No pueden ignorarse tampoco los riesgos geotécnicos e hidrológicos que amenazan al núcleo, consiguientes a los barrancos de yeso sobre los que se ha asentado y en los que se han excavado las cuevas. La revisión entendió que estos terrenos no son aptos para la edificación urbana por el grave riesgo de asentamientos y las precauciones que requieren para evitar filtraciones de agua.

La estructura parcelaria de las Cuevas, la topografía, la tipología de edificios y la organización peculiar del área no permiten, en definitiva, un tratamiento convencional como un suelo urbano con la posibilidad de demoler y renovar las edificaciones con un cierto coeficiente abstracto de aprovechamiento. Del mismo modo, y en relación con el régimen del suelo, las características singulares de las construcciones residenciales y los servicios existentes y posibles en esta área impiden aplicarle el concepto legal de ordenación consolidada

En cuanto al régimen de propiedad, el hecho de que el suelo constituya un elemento común y las viviendas penetren bajo su superficie impide pensar en una mera venta tras la parcelación en lotes individuales. En muchos casos, que a priori no pueden conocerse por el carácter subterráneo de las construcciones y la carencia de autorizaciones municipales, la superposición de cuevas en un mismo terreno exigiría constituir comunidades en propiedad horizontal. Podría estudiarse también la enajenación del derecho de superficie en lugar de la venta convencional.

Con todos estos condicionantes, la revisión del plan general calificó la zona de las Cuevas como suelo no urbanizable genérico en su modalidad de núcleos de cuevas y con un régimen que condiciona cualquier intervención material que no sea de mera conservación o mejora de la edificación actual (sin aumento de superficie ni cambio de uso) a la aprobación y ejecución de un plan especial que atienda a sus peculiares características; la ejecución de este plan no supondría el cambio de la clasificación del suelo.

En octubre de 2003, el Ayuntamiento inició la redacción de un avance de plan especial del ámbito por medio de un equipo externo contratado. A partir de sus trabajos, el pleno municipal aprobó el avance el 25 de enero de 2008 y se inició la tramitación de un proyecto de plan especial, para el que se realizó una nueva cartografía actualizada. El avance y el posterior proyecto de plan especial se refirieron a un área de 285.192'30 m<sup>2</sup>, de los que 105.349'73 m<sup>2</sup> (36'94%) correspondían a parcelas catastrales y 179.842'57 m<sup>2</sup> (63'06%) a caminos, espacios libres y monte público. Todo el terreno pertenecía al Ayuntamiento, con carácter de bien patrimonial. Las parcelas con algún tipo de edificación sumaban 84.123'40 m<sup>2</sup> (79'85% del suelo parcelado; 29'50% del total) y las parcelas sin edificar 21.226'33 m<sup>2</sup>. En el conjunto de las parcelas edificadas, estaban ocupados por alguna forma de construcción, sobre rasante o enterrada, 44.281'85 m<sup>2</sup>, y 39.841'55 m<sup>2</sup> eran espacios libres interiores anejos; por tanto, el índice medio de ocupación era del 52'60%. De todo lo expuesto se deduce que el 84'47% del suelo incluido en el ámbito del previsto plan especial de las Cuevas carecía de toda suerte de edificación, por lo que, en mayor o menor grado, podía soportar una reordenación tendente a mejorar las condiciones urbanísticas del conjunto.

En 2008, había en el núcleo 261 parcelas construidas, lo que suponía una densidad de 9'15 viv/ha. Sólo 89 construcciones podían considerarse viviendas, siempre unifamiliares, siendo las otras 172 cuevas con mayor o menor aptitud para asumir algunas funciones residenciales. No obstante, 148 construcciones residenciales, en su mayoría cuevas, constituían residencia habitual, lo que suponía el 66'97% de las 221 caracterizadas como primera o segunda vivienda; las otras 73 (33'03%) eran segunda residencia. Además, había 16 parcelas destinadas a talleres, almacenes y otros usos no residenciales, que en buena parte correspondían a actividades molestas en mayor o menor grado, que deberían desaparecer con la normalización del conjunto.

Buena parte de las edificaciones era de planta baja, semienterrada, más una; había muy pocas de planta baja más dos, y algunas parcelas tenían construcciones auxiliares anejas a la principal. Apenas había construcciones ruinosas (un 1'7% del total) y eran pocos los edificios en estado malo (0'8%) o regular (8'8%), de modo que la gran mayoría tenía condiciones aceptables (88'7%).

En el avance se indicó que, aunque el área contaba con servicios de agua, saneamiento, teléfono y electricidad, se trataba de redes precarias, incompletas, mal ejecutadas y que muchas veces discurrían por el interior del suelo parcelado, de forma que deberían rehacerse del todo en caso de regularización del núcleo. También era irregular e inadecuada la pavimentación, cuando existía, de los caminos que daban acceso a las parcelas, con sección generalmente muy estrecha y pendientes elevadas, hasta el punto de dificultar la circulación de vehículos de motor e incumplir la normativa sobre barreras arquitectónicas.

En cuanto a las características sociodemográficas del área, el avance acreditó el fuerte envejecimiento de la población y la abundancia de viviendas habitadas por una sola persona (22% del total) o por dos (24%). Un 33% de los moradores en las Cuevas tenía en enero de 2006 más de 65 años, cuando la media en el término municipal era del 17'55%; a la inversa, sólo el 6% de los habitantes era menor de 15 años, cuando la

media en el término era del 13'19%. Estos datos hicieron que se considerara muy necesario analizar concienzudamente la disponibilidad de los titulares de viviendas para acometer los gastos inherentes a la adecuación urbanística del área, además del propio precio de la parcela cuando el Ayuntamiento la enajenara y de la legalización de sus construcciones.

En julio de 2013, el equipo redactor entregó formalmente un proyecto de plan especial que, por sus carencias e imprecisiones, todavía no podía recibir la aprobación inicial. Entre ellas, las principales se referían a la evaluación de las condiciones geotécnicas e hidrológicas del asentamiento y al coste de la ejecución del plan especial, cuestiones interrelacionadas y muy importantes para determinar su viabilidad.

En diciembre de 2014, el servicio municipal de Ingeniería de Desarrollo Urbano realizó una valoración económica de las obras de urbanización que serían precisas para acometer la regularización del conjunto, que se entendía fundamental para decidir sobre la futura tramitación del plan especial. Tras un estudio exhaustivo de las circunstancias concurrentes, las necesidades de estabilización de los terrenos y las posibilidades de reducir la urbanización a niveles muy elementales, admisibles en un suelo rústico de estas características pero no en suelos residenciales urbanos, se concluyó que el coste se elevaría a unos 6.435.477 €, sin contar algunos gastos todavía no valorables.

Posteriormente, el Ayuntamiento resolvió el contrato de adjudicación de los trabajos de redacción del plan especial.

A partir de todo lo expuesto, conviene notar que el presupuesto señalado en 2014, dividido por 261 construcciones, supondría una repercusión media de 24.657 € por vivienda. A este coste, ciertamente alto para el tipo de ocupación del ámbito, se sumaría el de la legalización de las cuevas; como todas se han ejecutado sin proyecto, dirección técnica ni licencia urbanística, la legalización no se reduciría a un trámite administrativo y requeriría, con toda probabilidad, la ejecución de obras de valor considerable en relación con el de las propias construcciones, ya que debería garantizarse la estabilidad estructural de unos espacios excavados en terreno yesífero y a veces superpuestos unos a otros, o con elementos de uso colectivo sobre ellos; deberían resolverse también unos mínimos de habitabilidad que difícilmente podrían cumplir en todos los aspectos el Código Técnico de la Edificación de 2006 y demás normativa vigente.

Por último, en las inmediaciones de Juslibol y ocupando suelo no urbanizable dentro del campo de maniobras militares de San Gregorio, la revisión grafizó en sus planos de estructura urbanística, con carácter meramente orientativo, un área de posible convenio con el Ministerio de Defensa que proporcionaría a la ciudad terrenos destinados a un gran parque metropolitano a cambio de ciertos aprovechamientos lucrativos en la zona más próxima a la edificación actual del recinto militar. En todo ello, deberían respetarse las áreas calificadas como suelos no urbanizables especiales por causa de riesgos naturales, delimitación de lugares de importancia comunitaria, etc.

### TRAMO FINAL DEL GÁLLEGO

En el cruce del río con la autopista AP-2 se inicia otro elemento territorial, correspondiente al corredor de la carretera de Barcelona y formado por Santa Isabel, Malpica, La Puebla de Alfindén, Alfajarín, etc. A diferencia de lo que sucede en la carretera de Logroño, el límite del término municipal presenta un corte neto entre Malpica y La Puebla de Alfindén; en el resto del corredor, las áreas de suelo calificado de los demás municipios ensamblan unas con otras en una franja continua.

En consecuencia, el ámbito territorial de la carretera de Barcelona tiene razón de ser en la escala territorial metropolitana, pero en la escala de Zaragoza es más coherente tratar los barrios de Santa Isabel y Movera dentro del entorno del Gállego, como parte del encuentro de ambas.

#### SANTA ISABEL

Este distrito, que en 2023 tenía 13.363 habitantes y desde 2002 no se considera barrio rural, 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. En consecuencia, la ordenación se basa en el refuerzo del carácter urbano de Santa Isabel, la reorganización varía alrededor de dicho barrio y su conexión en malla con Movera y La Cartuja.

La ordenación del viario parte de la creación de un anillo formado por la avenida de Cataluña, el inicio de la carretera de Montañana, un nuevo vial oeste-este de unión con la carretera de Villamayor, una variante al este de la calle Mambas y la variante al sur del barrio de la N-II hasta la ronda de la Hispanidad y la avenida de la Jota, con un nuevo puente sobre el Gállego.

La variante prevista (inexistente en 2024) de la carretera de Villamayor, paralela a las traseras de la larga manzana residencial existente al este de la calle de Mambas y lindante por el este con el suelo urbanizable no delimitado SUZ-SI/2, se conecta con el nuevo acceso a Malpica propuesto en el apartado de comunicaciones. El anillo formado por estas vías evita el tráfico de paso por el barrio y resuelve el acceso de vehículos pesados a la factoría Balay y a otros puntos.

Al norte del barrio, la revisión diseñó una nueva calle que uniría las carreteras de Montañana, al oeste, y Villamayor, al este, y separaría el núcleo urbano del barrio del instituto Itaca y el nuevo suelo urbanizable SUZ-SI/1, dándoles acceso. Esta vía está ejecutada en 2024, con la denominación de avenida de los Estudiantes.

Por lo demás, se pretendió reforzar la trama urbana del barrio con reformas y áreas nuevas en las que convivan la residencia, las actividades y servicios utilizables por barrios de su entorno. Para ello se establecieron las siguientes determinaciones:

- Tratamiento de la travesía de la carretera N-II como calle urbana (avenida de Santa Isabel). Para favorecer la renovación de la edificación y su transformación en un eje urbano con aceras amplias, amueblamiento y actividad en los bajos, el plan general prevé en las fincas recayentes a la travesía un subgrado 2, especí-

fico de la zona A1/3, que permite edificar una planta más y mayor superficie edificable que en el subgrado 1.

- El terreno comprendido entre la autopista AP-2 y el sector SUP71/3 del plan general de 1986, con plan parcial aprobado y en estado de ejecución muy avanzado, se calificó como área de suelo urbanizable no delimitado residencial SUZ-SI/1, con una extensión de 201.031 m<sup>2</sup>. La modificación 199 del plan general, aprobada el 25 de enero de 2023, sustrajo de esta área una porción de 12.005 m<sup>2</sup> situada en su extremo occidental, que se calificó como área de intervención en suelo urbano no consolidado G71/9, con uso terciario y destinada a la construcción de un hipermercado. Como consecuencia, el área residencial SUZ-SI/1 redujo su superficie a 189.026 m<sup>2</sup>, que con la densidad media de los planes parciales aprobados desde 2001 en barrios rurales, tendría capacidad para 801 viviendas.
- Se optó por no situar nuevos suelos urbanizables en colindancia con la variante de la N-II que conecta con el cuarto cinturón, al sur del barrio. En el límite meridional del núcleo de Santa Isabel, con frente a la variante citada, se forma una nueva fachada urbana en la que se completan los huecos existentes con áreas de suelo urbano no consolidado pendientes de plan especial de reforma interior (F71/6) u ordenadas directamente por el plan general (G71/3, G71/4 y G71/5), que darán salida a las actuales calles transversales en fondo de saco. El plan especial del área F71/6, con capacidad para 211 viviendas, se aprobó definitivamente en noviembre de 2005; sus proyectos de reparcelación y urbanización se aprobaron en marzo y septiembre de 2008, y en 2024 está urbanizado y cuenta con dos edificios de viviendas. Las zonas G71/4 y G71/5 tienen proyecto de reparcelación y la G71/4 también proyecto de urbanización, aprobado en noviembre de 2009.
- Tratamiento como espacio verde del cauce del río Gállego (dominio público y cesiones urbanísticas) entre la autopista y la nueva N-II.
- Se establecieron nuevas condiciones para formar una fachada residencial hacia el Gállego, calificando al sur de la avenida de Santa Isabel el área de suelo urbano no consolidado F71/7. Al norte de esta avenida, se calificó el área F71/1, emplazada entre el camino de Jarandín y la avenida de la Industria, al sur de la factoría Balay. El área F71/7 se desarrolló mediante un plan especial de reforma interior aprobado definitivamente en julio de 2006, y capacidad para 312 viviendas; aunque sus proyectos de reparcelación y urbanización se aprobaron en junio de 2009, en 2024 está todavía sin urbanizar ni edificar. El ámbito del área F71/1 se modificó mediante la modificación del plan general número 39, aprobada en junio de 2008, que separó una banda central para incorporarla al área H71/1, donde se encuentra la factoría de Balay, que pasó de 82.460 a 93.252 m<sup>2</sup>; el área residencial F71/1 se convirtió así en discontinua, con una superficie de 10.782 m<sup>2</sup> y capacidad para 108 viviendas.

- Se calificaron como suelo urbanizable no delimitado residencial SUZ-SI/2 los terrenos que se extienden, hacia el este, entre el núcleo de Santa Isabel, el polígono de Malpica, la AP-2 y la N-II. La modificación 59 del plan general, aprobada definitivamente el 20 de julio de 2011, sustrajo del SUZ-SI/2 las nuevas áreas de suelo urbano no consolidado F72/1 y F72/2, correspondientes a los núcleos rurales residenciales Camino de la Loma y Jardines de Ricla, que simultáneamente se declararon lugares de interés etnográfico; la misma modificación reajustó el límite entre las áreas de suelo urbanizable no delimitado SI/2 (residencial) y SI/3 (productivo). Como consecuencia, la SUZ-SI/2, sin delimitar en 2024, pasó de 294.911a 264.697 m<sup>2</sup>; con la densidad media de los planes parciales en barrios rurales podría soportar 1.122 viviendas. En las áreas F72/1, de 19.188 m<sup>2</sup>, y F72/2, de 20.031 m<sup>2</sup>, se previeron, respectivamente, 23 y 38 viviendas, y el área productiva urbanizable SUZ-SI/3 pasó de 35.149 m<sup>2</sup> a 27.183. En 2024, ninguna de estas áreas tiene aprobado el planeamiento de desarrollo.
- La memoria de 2001 indicó que los terrenos de la antigua Universidad Laboral en Malpica-Santa Isabel, contiguos a una parcela vacante de espacio libre y pertenecientes a la administración, supondrían una oportunidad para establecer un parque de empresas de alta tecnología, y que esta operación requeriría un convenio urbanístico. La indicación era un residuo no depurado del proyecto de revisión aprobado inicialmente en 1999, que había calificado aquí unas 30 hectáreas de terreno como área de convenio en suelo urbano no consolidado (AC), aunque el documento aprobado definitivamente incorporó este suelo en el sistema general EE(PU)73.06, de 413.345 m<sup>2</sup>. El equipamiento hubiera sido muy útil para introducir en el polígono industrial de Malpica dotaciones y servicios que revalorizaran el ámbito, relacionados preferentemente con la formación profesional y los servicios empresariales. Sin embargo, su gran superficie, perteneciente al Estado (SEPES) y a la Comunidad Autónoma, fue objeto de un plan de interés general (PIGA) formulado, tramitado y aprobado en marzo de 2023 por el Gobierno de Aragón, con informe municipal desfavorable, que sustituyó el equipamiento público por una gran parcela con uso lucrativo industrial de 419.606 m<sup>2</sup> y una pequeña superficie de zona verde y equipamiento local.

Para terminar, puede indicarse que el distrito de Santa Isabel cuenta en 2024 con las áreas SI/1 y SI/2 de suelo urbanizable no delimitado sin plan parcial, y con las ocho áreas de intervención residenciales en suelo urbano no consolidado F71/1 (108 viviendas, con plan especial aprobado en 2008 y sin proyectos de reparcelación ni urbanización), F71/6 (211 viviendas, con plan especial de 2005 y proyectos de reparcelación y urbanización de 2008), F71/7 (312 viviendas, con plan especial de 2006 y proyectos de reparcelación y urbanización de 2009), F71/8 (36 viviendas, sin plan especial), G71/2 (21 viviendas, con proyectos de reparcelación de 2003 y de urbanización de 2004), G71/3 (100 viviendas, sin proyectos de reparcelación ni de urbanización), G71/4 (134 viviendas, con proyectos de reparcelación de 2010 y de urbanización de 2009) y G71/5 (32 viviendas, con proyecto de reparcelación de 2006 y sin proyecto de urbanización). El suelo urbanizable suma 45'37 hectáreas, que desarrolladas con la densidad media en planes parciales de barrios rurales, podrían contener 1.923

viviendas. El urbano no consolidado sin la gestión completa en 2024 suma 678 viviendas, lo que hace un total de 2.601, sin contar solares vacantes en el núcleo. Con una ocupación media de tres personas, esas viviendas podrían alojar a 7.803 residentes, equivalentes al 58'39% de los empadronados en el distrito en enero de 2023.

#### MOVERA

El barrio, con 2.770 habitantes en enero de 2023, tiene una estructura lineal con edificación a lo largo de la carretera de Pastriz, que a lo largo del núcleo se convierte en avenida de Movera. Desde 1986 ha tenido un crecimiento considerable, especializado en viviendas adosadas de nivel medio; por este motivo el único acceso muestra saturación, con el mismo cuadro observado en otros barrios: una calle única que recibe tráfico distinto sirve para carga y descarga, ejerce funciones urbanas y, fuera del núcleo urbano, está flanqueada en buena parte de su recorrido por edificaciones agrícolas y de otros tipos. Un desarrollo urbanístico más amplio del barrio requiere transformaciones previas en su infraestructura, y particularmente un nuevo acceso, una variante fuera del núcleo urbano y una mejora de las condiciones del vertido, con depuración autónoma o conectada con el emisario de Malpica.

La revisión del plan general previó un acceso alternativo, sin ejecutar en 2024, procedente del enlace en la carretera de Barcelona (N-II) de la variante de Santa Isabel. El nuevo acceso se combina con la ordenación de los bordes del núcleo de Movera para establecer una variante urbana de la actual travesía y conectar con la carretera del lado de Pastriz, evitando tráfico interior de paso.

La memoria expositiva de 2001 indicó que la débil estructura lineal del barrio, con una sola calle y ramas laterales estrechas, hace inadecuada la extensión del suelo urbano, y consideró más realista, para evitar altos costes públicos, un desarrollo moderado de suelo urbanizable que envolviera el actual núcleo por el norte, el este y el sur. El área MV/1, al norte y el noreste, incluiría una vía colectora que enlazaría con la carretera de Pastriz y se conectaría con prolongaciones de las calles transversales de Movera; atravesaría el área por su eje longitudinal un paseo ajardinado y los equipamientos estarían en su lado sur, lindando con el núcleo y, en particular, ampliando la actual parcela escolar. Al sur y el sudeste, el área MV/2 dispondría de una zona verde lineal para separar las traseras de la edificación actual y las nuevas manzanas residenciales, y de una nueva calle en el límite con la huerta, también paralela a la avenida de Movera.

Se estableció que las dos áreas deberían constituir un sector único e indivisible de 408.548 m<sup>2</sup>, y desarrollarse con un solo plan parcial. Éste se aprobó en julio de 2005, y en 2024 aún carece de proyectos de reparcelación y urbanización. Contempló la construcción de 1.740 viviendas (43'74 viv/ha), que, a razón de tres habitantes en cada una, alojarían a 5.220 personas, un 89% más de las que en enero de 2023 estaban empadronadas en el barrio.

El plan general de 2001 delimitó además la pequeña área de intervención en suelo urbano no consolidado F85/2, con capacidad para 14 viviendas y sin plan especial en 2024.

Planteó igualmente regularizar el desarrollo lineal de edificación existente a lo largo del camino del Portal, accesible desde la actual travesía, dándole la consideración de núcleo rural tradicional para su posterior desarrollo mediante un plan especial.

Y, por último, en 2001 se modificó sustancialmente la regulación urbanística del Lugarico de Cerdán, un interesante núcleo situado al noreste del casco de Movera y ya cerca del polígono industrial de Malpica. Como indica la ficha correspondiente del catálogo municipal de edificios y conjuntos de interés, que en este lugar protege la casa palacio del marqués de Ayerbe (interés arquitectónico B) y las casas de colonos (interés arquitectónico C), muy uniformes y quizá construidas a finales del XVIII. El plan general de 1986 calificó el Lugarico como asentamiento rural tradicional en suelo no urbanizable (art. 6.1.14 NN.UU.) y la revisión de 2001 como suelo urbano consolidado, en zona A1/4.2. A lo largo de su lado oriental le adosó el área de suelo urbano no consolidado F85/1, con capacidad para 92 viviendas, que cuenta con plan especial aprobado en diciembre de 2007 y reparcelación de septiembre de 2011, pero no con proyecto de urbanización; a razón de tres personas por vivienda, este desarrollo multiplicaría la población del Lugarico (97 habitantes en enero de 2022) por 2'85, lo que sin duda conllevaría una importante transformación de su carácter.

### **XI.7.3. LA ORDENACIÓN DEL CORREDOR DE LA CARRETERA DE LOGROÑO**

#### **XI.7.3.A. ESTRUCTURA**

El corredor ya tiene una estructura urbana lineal de cierta complejidad, en la que son aplicables (con las pertinentes diferencias) las líneas de actuación enunciadas para el Gállego para reforzar la organización lineal, completarla y ordenarla. Los nuevos suelos urbanizables, la remodelación de las travesías de Utebo y Casetas, y la transformación futura de la N-232 en vía urbana permitirán elevar la calidad de su entorno.

##### a) Sistema viario:

- Diversificación de accesos al continuo Utebo-Casetas: la variante de Casetas y Utebo sólo tiene un enlace con movimientos completos entre la variante y la travesía, que se sitúa aproximadamente en el centro y permite acceder a los dos núcleos a través del polígono industrial de Utebo; los enlaces existentes en los extremos correspondientes a Zaragoza y el límite entre Casetas y Sobradriel no tienen todos los movimientos. La revisión propuso soluciones para encauzar el tráfico de forma que los movimientos de origen o destino en el polígono industrial de Utebo se hagan principalmente en el enlace central, y los de acceso a los núcleos por los extremos, evitando el tráfico de vehículos pesados por sus travesías, y especialmente por la de Casetas, que tiene menor sección que la de Utebo.

El plan general prevé un nuevo enlace al oeste de Casetas con la variante de la N-232, sin ejecutar en 2024, e introduce los movimientos necesarios para acceder desde la variante al barrio por dicho extremo, evitando el acceso a través del polígono industrial de Utebo.

- Sistema de glorietas y colectoras en la N-232 entre el cuarto cinturón y Monzalbarba: corresponde a proyectos del antiguo MOPTMA que recogió la revisión del plan general, introduciendo además dos nuevas intersecciones giratorias de «medias lunas», aparte de las correspondientes a la estación de contenedores y el acceso a Monzalbarba. Junto con las vías colectoras y las derivaciones de tráfico ya descritas a la A-68 y cuarto cinturón, permiten tratar la actual carretera hasta Monzalbarba como una vía semaforizada con frecuentes cambios de sentido y giros de acceso a las márgenes, dándole un carácter urbano concordante con sus funciones como eje del corredor.
  - Viario interior de la zona industrial situada entre Monzalbarba y el cuarto cinturón: daría acceso a los suelos situados entre la vía férrea y la acequia de La Almozara, en la parte posterior del polígono industrial sito en la margen norte de la N-232 entre Zaragoza y Monzalbarba; entrada desde el cuarto cinturón y conexiones con la estación de contenedores, las glorietas de la carretera de Logroño, la carretera A-68-aeropuerto y la variante de Casetas; las conexiones propuestas permitirían sacar directamente a la A-68 los vehículos con origen o destino en las instalaciones de CAMPSA en Monzalbarba.
  - Unión del camino de las huertas de Utebo con la paseo de la Estación y acceso norte de Casetas: paralelo a la acequia de La Almozara, prolongaría el camino de las Huertas y enlazaría con el acceso norte a Casetas junto a la factoría de GENSA; serviría de soporte al eje dotacional que mas adelante se describe.
  - Nuevo acceso al regimiento de Pontoneros en Monzalbarba desde el acceso a este barrio por la N-232, entre el paseo de La Sagrada y el puente de Alfoclea; debe evitar la travesía de vehículos pesados por el barrio.
  - Acondicionamiento de los accesos a las futuras áreas de acogida del galacho de Juslibol, de acuerdo con el plan director del Ebro, en proyecto en 2001 y nunca aprobado, y con el plan especial del galacho de Juslibol y su entorno, que se aprobó en 2004.
  - Vía de borde por el sur de Casetas y Utebo: comunica los tejidos situados a ambos lados del límite, cuya disposición actual no permite la conexión.
  - Unión con la autopista A-68 al oeste del centro comercial Augusta mediante una rotonda que también dará acceso al barrio Oliver por el corredor de la antigua vía férrea de Caminreal. La supresión de esta línea con motivo de la conexión de Zaragoza con la alta velocidad ferroviaria permitió urbanizar en su lugar el corredor Oliver-Valdefierro, que arranca del extremo occidental de Augusta y atraviesa estos dos barrios.
- b) Áreas de equipamientos y servicios:
- Corredor verde Utebo-Casetas: en el municipio de Utebo hay propiedades municipales a lo largo de la vía férrea y la acequia de La Almozara, que se re-

cogen en su planeamiento como un corredor lineal de espacios libres y equipamientos de unos 2 km de longitud, parcialmente ejecutados. La revisión del plan general de Zaragoza de 2001 previó la prolongación de este corredor, aunque con menor amplitud, dentro de Casetas, agrupando las dotaciones derivadas de los suelos contiguos y enlazando con el área dotacional ya existente junto al paseo de la Estación.

- Reserva para servicios públicos entre Zaragoza y Utebo: la revisión consideró necesaria, en el encuentro de la N-232 con la variante de Casetas-Utebo, un área de reserva para los servicios públicos que demande el futuro desarrollo. La demanda podría provenir del corredor, de su entorno y también de los asentamientos diseminados del suelo agrícola. En las proximidades existe ya un polo comercial representado por las grandes superficies de Utebo, que tenderá a complementarse en el futuro con actividades privadas de servicios; la reserva propuesta debería atender demandas de servicios públicos (sanidad, deporte, administración, prevención de incendios, enseñanza media o especializada, comunicaciones u otros) en una localización próxima, pero separada de las grandes superficies para no compartir sus problemas de saturación de accesos. Dado su carácter supramunicipal, su localización e inserción en el planeamiento se remitieron a la ordenación territorial y en 2024 siguen pendientes de concreción.

#### **XI.7.3.B. SUELOS PARA NUEVOS DESARROLLOS Y LOS NÚCLEOS RESIDENCIALES**

Como actuaciones posibles para completar los intersticios y espacios vacantes de la actual estructura, rentabilizando las acciones sobre el tejido existente, la revisión de 2001 previó los siguientes desarrollos exteriores a los barrios:

- a) Suelos en las márgenes de la carretera de Logroño: las condiciones geotécnicas del terreno y la existencia de abundantes grupos de dolinas aconsejan que sólo se califiquen nuevos suelos para completar la urbanización existente y regularizar sus límites, aprovechando las zonas con menor riesgo de hundimientos e incluso dejando las dolinas como «islas» en el interior de los desarrollos. Consecuentemente, se advertía que el desarrollo de estos suelos precisaría un estudio pormenorizado de los posibles riesgos, mediante sondeos u otras técnicas.
- b) En la margen de la carretera entre la Venta del Olivar y el límite del término municipal, el suelo se califica como no urbanizable especial en razón de sus características geotécnicas. En las mismas circunstancias se encuentran los suelos a lo largo de la vía férrea entre el cuarto cinturón y Monzalbarba, a los que se da igual clasificación, exceptuado el Centro de Intercambio Modal existente, que se califica como sistema general urbanizable de servicios de infraestructura.
- c) El suelo urbanizable residencial se concentra en los barrios con arreglo a las pautas que se exponen a continuación.

#### CASSETAS

Los principales elementos de la ordenación propuestos en 2001 para este barrio, que en enero de 2023 tenía 7.213 habitantes, son los siguientes:

- Desarrollo de suelos vacantes en el paseo de la Estación: corresponden a suelos industriales ya previstos por el primer plan, de los años cuarenta, y todavía sin desarrollar por falta de accesibilidad. Como zona industrial, solo podrían tener acceso a través de calles del barrio y el corredor verde propuesto entre Utebo y Casetas, lo que introduciría vehículos pesados en el tejido urbano. Por todo ello, se incorporan con uso residencial, en parte como suelo urbano sujeto a desarrollo con plan especial de reforma interior (F63/3) y en parte como urbanizable no delimitado (SUZ-C/1).

Este sector y las áreas de reforma interior próximas (G63/2, G63/6, U63/7 del plan general de 1986) persiguen la creación de un área residencial a lo largo del paseo, arbolado y amueblado, en el que se encuentran dotaciones públicas como el instituto, el pabellón deportivo, el consultorio de salud, el parque contiguo, etc. Esta actuación debe servir de polo de refuerzo de un eje transversal del barrio hacia la travesía de la carretera de Logroño, actuando ésta como eje longitudinal tras su conversión en avenida urbana.

- Renovación de la Base de Automóviles del Ejército con destino residencial: la delimitación en este lugar del área G63/1 permite un cambio sustancial de las condiciones de acceso y de relación en el tejido actual del barrio.
- Ampliación del barrio en el extremo oeste, entre la travesía y la variante de la carretera, con posibilidad de un acceso directo desde ella para crear una fachada urbana a la travesía, que se completaría con la transformación de la Base de Automóviles.

Las condiciones geotécnicas del terreno comprendido entre el sur del núcleo urbano actual y la variante de Casetas, con abundantes dolinas (algunas visibles como balsas, para las que se plantea utilizar fórmulas de protección), limitan la utilización urbanística a una parte, calificada como área de suelo urbanizable no delimitado SUZ-C/2, manteniéndose el resto como no urbanizable, y aun en la parte urbanizable deberán realizarse estudios detallados del terreno antes de su ordenación y urbanización.

- Transformación de la travesía de la carretera de Logroño en un eje urbano con actividad local: una vez transferida al Ayuntamiento, podrán realizarse proyectos sectoriales para el rediseño de la vía, con ampliación de aceras, arbolado y mobiliario urbano. Además, el plan general atribuye a las parcelas recayentes a la travesía un grado 2 de zona la zona A1/3, con una planta más y mayor edificabilidad, para fomentar su transformación en espacio representativo del barrio que soporte de actividad comercial local y servicios complementarios de la oferta que representan las grandes superficies.

- Reorganización de la malla viaria del barrio, hacia un esquema de malla unidireccional completado con los nuevos accesos, ya expuestos, y aperturas puntuales de calles mediante operaciones de reforma interior o afecciones de línea. El esquema completo precisaba la desaparición de la Base de Automóviles, para realizar nuevos accesos desde la urbanización Alameda.

La revisión de 2001 calificó en Casetas dos áreas de suelo urbanizable no delimitado residencial, SUZ-C/1 y SUZ-C/2, de 138.724 y 107.544 m<sup>2</sup>, respectivamente. Con la densidad prevista en los planes parciales aprobados desde 2001 en los barrios rurales, en estas áreas se podrían construir 1.043 viviendas.

Además, se delimitaron las áreas de intervención de uso residencial en suelo urbano no consolidado F63/3 (90 viviendas), F63/4 (32 viviendas), F63/5 (284 viviendas), G63/1 (278 viviendas), G63/2 (140 viviendas) y G63/6 (26 viviendas). De las tres zonas F, en 2024 sólo la F63/5 tiene plan especial, aprobado en septiembre de 2009, pero ninguna tiene proyectos de reparcelación ni de urbanización. Las zonas G63/2 y G63/6 tampoco tienen estos proyectos, y sólo la G63/1 (antiguo Cuartel de Automóviles) tiene aprobados proyectos de reparcelación y de urbanización (ambos en noviembre de 2005), se ha urbanizado y tiene construidos algunos edificios de vivienda.

En 2010, los propietarios del área G63/5, situada entre el límite meridional del núcleo actual y el cementerio, instaron la tramitación de un plan especial, durante la que se realizaron estudios geotécnicos que demostraron los graves riesgos kársticos del ámbito, hasta el punto de que el Servicio de Seguridad y Protección Civil de la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón recomendó clasificarlo como no urbanizable y el Consejo Municipal de Gerencia acordó el 17 de febrero de 2020 mostrar su parecer favorable a esta propuesta y suprimir el área de intervención.

Sin contar esta área, el suelo urbanizable y urbano no consolidado calificado en Casetas en 2001 y pendiente de desarrollo en 2024 tiene capacidad para 1.331 viviendas; con una ocupación teórica de tres personas por vivienda, podrían alojar a 3.993 personas, equivalentes al 55'36% de la población empadronada en el barrio en enero de 2023.

Además, la revisión del plan general calificó una notable extensión de suelo urbano no consolidado de uso industrial, dividida en nueve áreas H correspondientes a polígonos e industrias existentes en todo o en parte, pero faltos de una urbanización adecuada o pendientes de cesiones al Ayuntamiento. A estas áreas, que suman una superficie de 425.293 m<sup>2</sup> y flanquean el ferrocarril de Zaragoza a Madrid y la calle de Buenos Aires, que enlaza la variante, la travesía y la línea férrea, se añadieron las áreas de suelo urbanizable no delimitado de uso productivo SUZ-C3 y SUZ-C4, emplazadas, respectivamente, en los extremos occidental y oriental del núcleo y con superficies de 119.200 y 128.434 m<sup>2</sup>; ninguna de las dos se ha desarrollado.

#### MONZALBARBA

La revisión del plan general de 2001 clasificó para la expansión de este barrio, con 1.942 habitantes en 2023, las áreas de suelo urbanizable no delimitado residencial SUZ-MZ/1 y SUZ-MZ/2, situadas, respectivamente, a los lados este y oeste del actual núcleo. Se advertía entonces que estos suelos requieren recrecimientos del nivel natural del terreno para actuar como protección del barrio en situaciones extremas de avenida y para proporcionar al saneamiento condiciones adecuadas de pendiente; por otro lado, su ordenación deberá asegurar la conexión a la nueva carretera de acceso desde la de Logroño, calificada por el plan general como sistema general urbanizable.

El SUZ-MZ/2, de 5'30 hectáreas, fue la primera área de suelo urbanizable no delimitado que contó con plan parcial, aprobado definitivamente en febrero de 2002 y con capacidad para 212 viviendas; los proyectos de reparcelación y de urbanización no se aprobaron hasta marzo y noviembre de 2005, respectivamente, y en 2024 está urbanizado pero sólo se han construido tres pequeños bloques lineales de viviendas en su parte norte.

En el SUZ-MZ/1, de 23'43 hectáreas, se aprobó en julio de 2010 un plan parcial que contempla la construcción de 1.069 viviendas, pero en 2024 carece de proyectos de reparcelación y urbanización.

Además, la revisión calificó en Monzalbarba las áreas de suelo urbano no consolidado residencial F64/4 (57 viviendas), F64/5 (168 viviendas), G64/1 (47 viviendas), G64/2 (246 viviendas) y G64/3 (176 viviendas). De las F, sólo la F64/5 tiene plan especial, aprobado en octubre de 2007, pero carece de proyectos de urbanización y reparcelación. Tampoco los tiene la G64/1, y cuentan con ellos la G64/2 (proyecto de reparcelación aprobado en octubre de 2008 y de urbanización en junio de 2009) y la G64/3 (proyecto de reparcelación de diciembre de 2008 y de urbanización de marzo de 2009), situados a los lados de la calle del Doctor Enrique Ángel Pelayo, tramo urbano del camino de Alfocea que da acceso al cuartel de Pontoneros; en 2024 en ninguno de ellos se han realizado obras de urbanización ni de edificación.

Por tanto, cuando se redacta este texto refundido, en Monzalbarba queda suelo urbano no consolidado o urbanizable sin desarrollar con capacidad para 1.763 viviendas, más la mayor parte de las 212 previstas en el sector MZ/2. Si en cada una de esas 1.763 viviendas residieran tres personas, podrían alojar a 5.289 habitantes, cifra que multiplica por 2'72 la población del barrio en 2023.

#### ALFOCEA

Este núcleo, con los cambios generacionales y de la actividad agrícola, es un enclave singular, cercano a la ciudad, de edificación rural y un tejido característico, que la revisión supuso que podría interesar por su misma singularidad a algunos residentes urbanos. Esta posibilidad está limitada por las características geotécnicas del suelo yesífero (muy sensible a fugas de agua de las redes) y la estabilidad de los taludes, por lo que el núcleo debe limitarse al tejido existente.

La memoria expositiva de 2001 indicó que, en tanto se confirmaba la supuesta atracción residencial, se calificaba un área A/1 de suelo urbanizable no delimitado, con dos porciones de suelo que expandirían el barrio hacia el sur, a ambos lados del parque de Gerardo Marín Zaera y evitando la zona de deyección del barranco (actualmente con defensas de tierra) que se sitúa al este del camino de acceso. El área SUZ-A/1 tenía una superficie de 30.994 m<sup>2</sup>, que la modificación 137 del plan general, aprobada el 23 de mayo de 2016, redujo a 30.887 m<sup>2</sup>; con los 42'37 viv/ha previstos como media en los planes parciales aprobados en núcleos rurales, este suelo podría incluir 131 viviendas o, si en cada vivieran tres personas, 393 residentes, 2'40 veces más que los 164 empadronados en el barrio en 2023.

#### VILLARRAPA

En 2001 se posibilitó ampliar el tejido residencial hacia la autovía de Logroño y la conexión con La Joyosa con un área de suelo urbanizable no delimitado SUZ-V/1 de 35.860 m<sup>2</sup>. En 2024 carece de plan parcial aprobado, después de desestimar el Ayuntamiento una propuesta de desarrollo presentada en 2005 y reiterada en 2010 y 2014; en ella se pretendía construir 142 viviendas (39'60 viv/ha) donde, a razón de tres moradores por cada una, residirían 426 personas, más del doble de las 206 empadronadas en el barrio en enero de 2023.

#### VENTA DEL OLIVAR

La Venta del Olivar, que en enero de 2023 tenía 1.002 habitantes, forma parte del área de referencia 61 del plan general, que llega desde el cuarto cinturón hasta los barrios de Garrapinillos, al sur de la autovía de Logroño, y Monzalbarba, al norte. En tal situación, su identidad se diluye en el tentáculo residencial, industrial y terciario que fluye de la ciudad de Zaragoza a ambos lados de la autovía.

La revisión del plan general previó aprobar en este barrio planes especiales de reforma interior en los bordes de la carretera de Logroño y en las áreas comprendidas entre su núcleo tradicional y las urbanizaciones Torre Barajas, Maitena y Colonia de San Lamberto, remitiendo a ellos el diseño de la ordenación y de la urbanización. La calificación como suelo urbanizable residencial se limitó a áreas vacantes, con los límites que impone la naturaleza del suelo y buscando un límite regular para la zona urbanizada. Como se ha indicado más arriba, la Venta del Olivar llega a tener contacto, a través de sus suelos urbanos no consolidados y urbanizables, con el tramo oeste de la Z40 y el continuo urbano zaragozano.

La revisión calificó así las cuatro áreas de suelo urbano no consolidado F61/1 (122 viviendas), F61/2 (430 viviendas), F61/3 (168 viviendas) y F61/4 (28 viviendas); las dos primeras cuentan con planes especiales, aprobados respectivamente en mayo de 2012 y junio de 2009, y ninguna tiene proyecto de reparcelación ni de urbanización.

Se calificaron además las áreas de suelo urbanizable no delimitado residencial SUZ-V0/1 (88.672 m<sup>2</sup>), SUZ-61/1 (95.301 m<sup>2</sup>) y SUZ-61/2 (474.726 m<sup>2</sup>). La primera, que amplía el núcleo tradicional del barrio a lo largo de todo su límite oeste, carece de plan parcial en 2024. La segunda es una extensa área discontinua que se sitúa a am-

bos lados de las urbanizaciones Torre Barajas y Vistabella, y llega a lindar con las vías férreas tangentes al cuarto cinturón al sur de la Colonia de San Lamberto, vinculándose mucho más a la aglomeración central que a la Venta del Olivar; tiene un plan parcial aprobado en diciembre de 2012, que previó la construcción de 388 viviendas pero no cuenta con proyectos de reparcelación ni urbanización. La tercera se emplaza en la estrecha franja comprendida entre el ferrocarril y el cuarto cinturón, y en 2024 no tiene plan parcial.

Con la densidad media de los planes parciales en barrios rurales, el área V0/1 podría albergar 376 viviendas. Si la 61/2 se desarrollara con una densidad de 30 viv/ha, igual a la del plan parcial menos denso aprobado en los barrios rurales (SUZ-LC/1), las previsiones de la revisión de 2001, hoy sin desarrollar en absoluto, permitirían construir 2.936 viviendas en los suelos urbanos no consolidados y urbanizables de este barrio, que a razón de tres moradores en cada una equivaldrían a 8.808 personas, 8'79 veces su población actual.

En cuanto a los usos productivos, la revisión no contempló ninguna nueva urbanización en el lado sur de la autovía de Logroño, donde se sitúan el núcleo tradicional de la Venta del Olivar y las urbanizaciones mencionadas, pero calificó como zona H, en 15 áreas sucesivas, la ancha banda correspondiente a los polígonos industriales y fábricas que acompañan a la autovía por su lado norte (Ruiseñores, Europa I, Europa II, Pikolín, El Portazgo, Valeo Térmico, etc.), con una superficie total de 1.189.793 m<sup>2</sup> que no puede considerarse vinculada al barrio rural, sino al continuo productivo emanado de la ciudad de Zaragoza por este eje de salida. La modificación 171 del plan general, aprobada definitivamente el 24 de septiembre de 2019, cambió la calificación del área H61/5 (antigua fábrica de Pikolín) por una F61/5 de usos productivos terciarios (actual parque comercial Torre Outlet), de 184.175 m<sup>2</sup>. Restados los 192.374 m<sup>2</sup> que había atribuido la revisión al área H61/5, quedó en una superficie de suelo industrial calificado como H de 997.419 m<sup>2</sup>.

#### GARRAPINILLOS

Este barrio, con 5.722 habitantes en enero de 2023 y físicamente alejado del eje de la carretera de Logroño, fue en los años setenta y ochenta el germen de un crecimiento en torno al núcleo originario en el que apenas hay transición entre las urbanizaciones conformes con el planeamiento y las ilegales. Se diferencia de los demás barrios del corredor por su especialización en tipos residenciales de vivienda unifamiliar aislada y adosada, y por la ausencia de actividad industrial. Su atractivo se deriva del entorno, de la facilidad de obtener abastecimientos y servicios en la carretera de Logroño, y de la posibilidad de captar agua por su emplazamiento en regadío, aunque, al favorecer la proliferación de diseminados, estas ventajas puedan ser también factores de indisciplina.

Los accesos se verifican por el eje que forman la carrera de la Herradura y el camino de la Linde, que pasa junto al núcleo de norte a sur y se une en sus extremos con Utebo y el camino de Bárboles, respectivamente. El último, paralelo al Canal Imperial, puede tomarse a su vez en Miralbueno o en la carretera del Aeropuerto; para acceder al barrio, suele preferirse a la autovía de Logroño para evitar las condiciones de circu-

lación de ésta. Por su anchura, firme y demás características, el camino de Bárboles no reuniría condiciones adecuadas para soportar un tráfico intenso si el barrio tuviera un desarrollo de cierta entidad. Su ampliación y reforma requeriría rehacer prácticamente la carretera al menos en 4 km desde la del Aeropuerto, con ocupaciones en las márgenes e incluso afectación de edificios. Por otra parte, este camino es soporte de numerosas urbanizaciones irregulares (Conde Fuentes, barrio del Cañón, Torre Francés, Rincón de la Almenara, etc).

Se señalaba también en 2001 que las necesidades de infraestructura de Garrapinillos son costosas, pues era preciso renovar el bombeo de agua desde Casetas, ampliar el depósito y resolver el cruce de la tubería bajo la variante de Casetas, inaccesible en caso de avería. Se necesitaba igualmente la ampliación del vertido, no depurado, que supondría un colector de unos 6 km hacia la futura depuradora de Utebo o, alternativamente, hacia el colector de la carretera de Logroño. Estas necesidades de infraestructura sólo se consideraron financiables con desarrollos de nuevos suelos urbanizables, y siempre que se plantearan para el conjunto de ellos y no para cada sector por separado. Al mismo tiempo, se indicó que las proporciones de ese desarrollo deberían ser prudentes (como corresponde a su baja capacidad para generar y soportar una estructura urbanística nueva), ya que de lo contrario se producirían costes públicos de importancia.

A fin de completar la estructura del barrio y financiar la renovación de las infraestructuras necesarias para hacer de Garrapinillos un núcleo bien dotado de servicios, la revisión permitió estos desarrollos, supeditándolos a la ejecución de las obras de infraestructura general señaladas en el anejo VI de las normas. Como en Casetas, las condiciones geotécnicas del terreno imponen límites al suelo urbanizable (e incluso «islas verdes» interiores en puntos concretos, para salvar dolinas), que también precisará precauciones adicionales y estudios geotécnicos para su urbanización.

La revisión calificó tres áreas de suelo urbanizable no delimitado, denominadas SUZ-G/1, SUZ-G/2 y SUZ-G/3. La G/2, de uso residencial, se sitúa al sur del núcleo tradicional y llega desde la parcelación ilegal Joaquín Costa, adosada a su caserío por el sudoeste, al camino de Bárboles; en los extremos de esta área se calificaron dos zonas verdes del sistema general urbanizable. El área G/1, residencial, y la colindante G/3, de usos productivos, lindan con el núcleo tradicional por el norte. Más allá, se calificó un sistema general urbano de zona verde que flanquea el camino de la Linde desde el área G/1 a la urbanización de viviendas unifamiliares Torre Pinar (plan parcial aprobado en 1977).

Con las zonas verdes de sistema general mencionadas en el párrafo anterior se quería formar un corredor verde, reforzado por puntos de equipamiento, que uniera los núcleos de Torre del Pinar y Garrapinillos con el Canal Imperial. Este corredor contaría con una franja de terreno de propiedad municipal próxima a Torre del Pinar y con la Escuela de Jardinería; en el resto de su recorrido, se previó la posible aportación de terrenos en desarrollo de los suelos urbanizables calificados al norte y al sur del núcleo tradicional. Se indicó también que el corredor así diseñado estará en contacto

con la actual zona escolar y deportiva, y tendrá una relación directa con la plaza de España y el actual centro cívico del barrio.

La memoria de la revisión indicó también la necesidad de transformar y potenciar el corredor verde del Canal, para lo que es esencial su tratamiento como un itinerario que una y articule puntos del territorio; esto exige prever su conexión con los núcleos próximos y facilitar su utilización como espacio de recreo, ciclista, etc.

La revisión determinó en el anejo VI de las normas que los sectores SUZ-G/1, SUZ-G/2 y SUZ-G/3, con una superficie conjunta de 303.332 m<sup>2</sup> (238.655 residenciales y 64.677 de uso productivo) deberían desarrollarse mediante un solo plan parcial, con lo que se quería posibilitar la ordenación y la ejecución de las infraestructuras viarias e hidráulicas requeridas. En 2010 se realizó una consulta para la delimitación de los tres sectores, acompañada de un documento que, en su último estado, preveía la construcción de 995 viviendas (40'76 viv/ha). A razón de tres moradores en cada una, su capacidad total sería de 2.985 personas, un 52% de las empadronadas en el barrio en 2023.

La revisión no ordenó en Garrapinillos ninguna área G de suelo urbano no consolidado y sólo calificó una F, la F65/1, donde se han aprobado tanto el plan especial, en noviembre de 2002, como los proyectos de reparcelación y urbanización, en el mismo mes. Se sitúa al este del núcleo tradicional y tiene capacidad para 174 viviendas, que en 2024 están construidas.

Además de esta área, se calificaron como suelo urbano no consolidado, con el régimen especial regulado por el capítulo 6.2 de las normas del plan general, las dos extensas zonas afectadas por parcelaciones y edificios residenciales ilegales K65/2 (parcelación Conde Fuentes, con un anejo conocido como La Sagrada) y K65/3 (Joaquín Costa o La Francesa). La primera de ellas está pegada al camino de Bárboles y el límite oriental del área SUZ-G/2, y la segunda linda directamente con el límite sudoeste del núcleo tradicional.

La memoria de la revisión de 2001 señaló que sólo dotar de servicios de urbanización a estas parcelaciones ilegales más próximas al barrio, dada su extensión y el estado de sus rudimentarias calles, equivaldría a urbanizar una superficie superior al triple del casco urbano actual. Este coste resultaría desproporcionado con la calidad de muchas de las viviendas existentes, añadiéndose las condiciones del subsuelo en esta zona como factor que desaconseja la clasificación de dichos terrenos como un suelo urbano convencional. En interés general del barrio, se dio prioridad a su núcleo tradicional frente a los diseminados, previéndose que las inversiones, públicas o privadas, que se realicen en él se orienten prioritariamente a la creación o mejora de las infraestructuras generales y al equipamiento de suelos urbanizables debidamente planificados que le aporten servicios y le den una estructura urbanística más sólida y organizada.

Solamente se consideró viable la incorporación al proceso urbanístico general de las formaciones irregulares citadas más arriba, que están adosadas al núcleo y presentan características morfológicas más urbanas. Se advertía la colindancia de la parcelación

Joaquín Costa con el núcleo y que Conde Fuentes fue objeto en su momento de un plan especial de ordenación de huertos familiares (flagrantemente incumplido por la construcción de viviendas de segunda residencia en buena parte de los huertos delimitados), y, además, no sólo presenta un gran tamaño, sino que cuenta con una estructura viaria y parcelaria muy regular. No se contempló, en cambio, la regularización de las formaciones diseminadas que se sitúan hacia el este, salpicando como un rosario el regadío hasta el cuarto cinturón. Ello fue así por la ausencia de estructura urbana, la difícil delimitación de unidades consolidadas y una dispersión impropia de los suelos urbanos susceptibles de ser integrados en un modelo asumible infraestructural y territorialmente. En 2001 se indicaba, además, que en las zonas más próximas al núcleo del barrio se habían producido operaciones ilegales de parcelación y edificación todavía recientes, quedando en manos de los parceladores bolsas importantes de suelo que no procedía premiar con una reclasificación como suelo urbano.

El área K65/2 (418.818 m<sup>2</sup>), que incluye las parcelaciones Conde Fuentes, La Sagrada y el Cañón, además de cinco parcelas situadas al otro lado del camino de Bárboles, tiene aprobado definitivamente su plan especial desde abril de 2007, si bien no cuenta con proyecto de reparcelación ni de urbanización, por lo que debe aplicándosele el régimen del suelo no urbanizable de protección del regadío alto a todos los efectos. De acuerdo con el plan especial, el número máximo de parcelas independientes y de viviendas familiares que podrían llegar a existir es de 374 (346 en Conde Fuentes, 20 en La Sagrada y 8 en El Cañón); la parcela mínima se estableció en 606 m<sup>2</sup> en Conde Fuentes, 1.385 m<sup>2</sup> en La Sagrada y 3.761 m<sup>2</sup> en El Cañón, y la edificabilidad media, respectivamente, en 0'2001, 0'1175 y 0'0496 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, con un máximo de 200 m<sup>2</sup>t por vivienda. Aunque el plan especial estimó un presupuesto de urbanización por contrata de 4.202.034 € (IVA incluido), el proyecto de urbanización que se presentó a trámite posteriormente lo aumentaba hasta 8.932.973 € (2016), que divididos por las 374 posibles parcelas implicarían una aportación media de 23.885 € por parcela.

Los propietarios del área K65/3, con sólo 65.954'26 m<sup>2</sup> y 28 parcelas, instaron en 2003 la tramitación de un plan especial que se aprobó inicialmente en febrero de 2010 y habría alcanzado fácilmente la aprobación definitiva, aunque, en 2024, la propiedad no ha cumplido todavía las condiciones señaladas, argumentando la dificultad para situar la necesaria zona verde pública, aun con la flexibilidad admitida por el Ayuntamiento en la K65/2 y la posibilidad, regulada por la modificación 86 del plan general (2012), de sustituirla por una compensación en metálico en áreas que, como ésta, tienen una reserva de cesión inferior a 10.000 m<sup>2</sup>.

### **XI.7.3. LA ORDENACIÓN DEL CORREDOR DE LA CARRETERA DE CASTELLÓN**

A partir de la llamada «orla Este», que bordea la ciudad de Zaragoza, se desarrolla el corredor de la carretera de Castellón. Está limitado por las terrazas bajas del Ebro por un lado y, por el otro, por el ferrocarril a Barcelona por Caspe, paralelo y muy cercano a la carretera. Su desarrollo urbanístico se limita a una franja industrial entre la carretera y las vías, con un único polo residencial en La Cartuja.

A la salida de Zaragoza, entre la huerta (situada en un nivel inferior próximo al del Ebro) y la carretera queda una franja de terreno correspondiente al borde de la terra-

za superior, que tiene tendencia a la inestabilidad y que en los sucesivos planes generales de la ciudad ha permanecido invariablemente como suelo rústico, con la afectación de la zona de protección de la carretera. Las construcciones existentes (salvo una instalación de interés social) están en general fuera de ordenación y son antiguas o de origen irregular. Esta situación habría de mantenerse hasta la extinción de los edificios, previendo el contacto de la carretera con el corredor fluvial sin construcciones intermedias.

En el resto del corredor, la ordenación pretende reforzar el papel residencial del barrio y completar las áreas industriales y de otros usos productivos.

#### LA CARTUJA

La Cartuja Baja contaba con 2.060 habitantes en enero de 2023 y se caracteriza por su singular origen histórico y la forma urbana que implicó, como se expone en el apartado VIII.6.1,c de esta memoria. El espacio descrito en el apartado precedente entre la carretera y la huerta cambia completamente en las inmediaciones de este núcleo histórico, y permite su desarrollo residencial hacia el este y el oeste. Las actuaciones previstas pretenden incrementar la población permanente del barrio, para que pueda alcanzar un mejor nivel de servicios a pesar de estar aislado de otros tejidos residenciales. En cuanto a la estructura del barrio, la revisión quiso establecer un eje interior de articulación del recinto histórico con el tejido nuevo, dificultada por su envolvente cerrada, y tratar la Cabañera como un itinerario verde que pasa por dotaciones existentes y se ampliaría con nuevos espacios libres y parcelas de dotación pública aportadas por los nuevos desarrollos.

Los principales desarrollos residenciales previstos en 2001 corresponden a las áreas de suelo urbanizable no delimitado SUZ-LC/1, al oeste del núcleo histórico, y SUZ-LC/2, al este. La primera tiene una superficie de 123.775 m<sup>2</sup> y su plan parcial se aprobó definitivamente en diciembre de 2002, con una densidad de 30'02 viv/ha y capacidad para 347 viviendas. Se da la circunstancia de que, después de la aprobación, los promotores no instaron la publicación del acuerdo, al parecer por causa de la admisión posterior por el Ayuntamiento de numerosos desarrollos residenciales en suelo urbanizable no delimitado que, además de ampliar mucho la oferta en relación con la demanda previsible, tenían densidades y aprovechamientos medios sensiblemente superiores. El área SUZ-LC/2 tiene una superficie de 189.781 m<sup>2</sup> y plan parcial aprobado definitivamente en abril de 2008, pero no proyectos de reparcelación ni de urbanización. El plan parcial previó la edificación de 850 viviendas (44'43 viv/ha).

Además, la revisión calificó en La Cartuja el área de suelo urbano no consolidado residencial G86/6, con capacidad para 28 viviendas y que en 2024 no tiene aprobados los proyectos de reparcelación ni de urbanización.

Por tanto, los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en 2001 permitirían construir en este barrio 1.225 viviendas (considerando en los urbanizables las densidades de los planes parciales aprobados), en las que, a razón de tres habitantes por vivienda, podrían residir 3.675 personas: es decir, 1'78 veces las que están empadronadas en el barrio en enero de 2023.

En el entorno de La Cartuja, la revisión calificó una gran extensión de suelo industrial, tanto urbano, consolidado o no, como urbanizable. Como suelo urbano no consolidado se calificaron las áreas F86/1, F86/2, F86/3, F86/4 y F86/5, con una superficie total de 262.900 m<sup>2</sup>. En 2024, la F86/1 tiene plan especial aprobado en marzo de 2005 y proyectos de reparcelación y urbanización de octubre de 2006 y mayo de 2007, respectivamente; sobre ella se ha construido el parque empresarial Miraflores. También tiene todos los instrumentos de ordenación y ejecución aprobados, desde diciembre de 2002, la F86/4, que en 2024 está ocupada por el polígono industrial Tecnum. La F86/3 tiene sólo plan especial (junio de 2008) y las otras dos áreas carecen de él.

Se calificaron además 14 áreas H, con una superficie total de 695.884 m<sup>2</sup>, correspondientes a polígonos existentes con urbanización deficiente (entorno de La Zaragoza-na, San Valero Oeste, San Valero Este, entorno de Hierros Ayora, entorno de Walton, entorno de Alumalsa, entorno de Michelena-Tyomin, Prydes, etc.) En 2024, sólo tiene aprobados los proyectos de reparcelación y de urbanización el área H86/3 (La Zaragoza-na).

Aún debe considerarse el polígono Insider, calificado en 1986 como área U86/2 y ordenado mediante dos planes especiales recogidos, que se aprobaron en mayo de 1994 (U86/2A, de 302.866 m<sup>2</sup>) y mayo de 2001 (U86/2B, de 169.240 m<sup>2</sup>); mientras que el primero está completamente construido, el segundo ámbito sigue siendo en 2024 un erial sin urbanizar ni edificar.

La revisión calificó, por fin, las áreas de suelo urbanizable no delimitado productivo SUZ-LC86/1 (152.107 m<sup>2</sup>), SUZ-LC86/2 (106.870 m<sup>2</sup>) y SUZ-LC86/3 (61.967 m<sup>2</sup>), ninguna de las cuáles tiene plan parcial en 2024.

En la carretera que va a Torrecilla de Valmadrid se sitúa el llamado Parque Tecnológico del Reciclado, desarrollado a partir de un proyecto supramunicipal tramitado y aprobado en 2002 por el Gobierno de Aragón, del que se trató en el apartado IV.1.5 de esta memoria. Ahora basta recordar que no se atribuyó al promotor del polígono ninguna carga de obtención de suelo de sistemas generales ni de ampliación de las redes viarias y de infraestructuras que le dan servicio; como consecuencia, se accede a él desde la carretera de Castellón y, a pesar de su gran tamaño, no contribuirá en nada a la ejecución de la vía dorsal prevista por la revisión del plan general en prolongación con el tramo meridional de la circunvalación Z40, que en 2001 se creyó imprescindible para descongestionar la carretera y dar acceso a los polígonos industriales que se suceden en su lado meridional. Hasta 2024, no se han producido problemas de saturación en el acceso por causa de la baja ocupación de este polígono y de no haberse ejecutado tampoco la vecina ampliación de Insider.

## **XI.8. DESARROLLO DEL SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL ENTRE 2001 Y 2024**

Entre 2001 y 2008, el Ayuntamiento aprobó 18 planes parciales con un total de 51.739 viviendas, que suponían el 64% de la capacidad residencial del plan general en suelo urbanizable. Llama la atención la pronunciada homogeneidad de la edificabilidad y de

la densidad (media de 54 viv/ha), a causa de la equiparación de los aprovechamientos en casi todos los casos al máximo genérico que admite el plan general. Si se considera la categoría de los suelos (urbanizables delimitados o no delimitados) y su situación (en el continuo urbano o en barrios rurales), se ve que la densidad media sobre superficie neta de sector es de 53'76 viv/ha en los planes parciales en suelo urbanizable delimitado (todos en el núcleo central), de 58'93 viv/ha en los cinco planes parciales en suelo urbanizable no delimitado del núcleo central (39.555 viviendas en 671'18 ha) y de 42'37 viv/ha en los nueve planes parciales en suelo urbanizable no delimitado de los barrios rurales (8.184 viviendas en 193'16 hectáreas).

Aunque el plan general de 2001 indicó, de acuerdo con la ley urbanística de Aragón, que sólo podrían aprobarse planes parciales en suelo urbanizable no delimitado si se había desarrollado todo el delimitado o concurrían excepcionales razones de interés público, a partir de 2002 se aprobaron planes parciales en suelo no delimitado cuya capacidad residencial multiplica por 11'10 la de todo el delimitado por el plan general, y ello a pesar de que en 2024 todavía no se ha urbanizado ni uno solo de los cinco sectores de esta categoría.

La homogeneidad tipológica de todos los planes parciales aprobados desde 2001 supone su principal diferencia con los del periodo 1986-2001, a los que el plan general anterior imponía densidades y tipos residenciales distintos según su situación. En 2001, se optó por igualar la regulación global de todas las áreas de suelo urbanizable no delimitado, estableciendo un aprovechamiento medio máximo uniforme, del que podían resultar una superficie edificable y una densidad máximas también uniformes. Esto no suponía que debiera ser así, ya que se confiaba en que los promotores de los futuros planes parciales y, en su caso, el Ayuntamiento, establecieran en cada área aprovechamientos inferiores según sus características, su localización y la oportunidad de promover tipos residenciales variados. Pero esto no ocurrió, ya que, exceptuados los primeros planes aprobados, los propietarios aspiraron a los mayores aprovechamientos y el Ayuntamiento no se opuso, admitiendo ordenaciones urbanas y tipos residenciales semejantes en todo el término.

Esto supuso, por un lado, la expulsión de la vivienda unifamiliar aislada o en hilera a los municipios del entorno, y la previsión, incluso en los barrios rurales, de tipos de vivienda colectiva con alturas de cuatro o cinco plantas, en manzanas cerradas o semi-cerradas. Por otro lado, es muy probable que la igualación del producto ofrecido y la desconsideración hacia las posibilidades que brindan esos barrios y otras localizaciones alejadas del centro urbano haya contribuido a la escasa fortuna de no pocos desarrollos urbanos proyectados, que ofrecen un producto estereotipado y muchas veces poco atractivo, centran las expectativas de beneficio en aspectos cuantitativos (máxima superficie edificable, mayor número de viviendas) y dejan de lado los cualitativos, que implicarían mayor repercusión a igual superficie construida y, por tanto, no tendrían por qué suponer un menor beneficio para el promotor. Por eso es posible que al menos una parte de la gran extensión aún no urbanizada del suelo urbanizable no delimitado residencial tuviera hoy mayores expectativas de ejecución y aun de beneficio si se destinara a tipos residenciales distintos de los ya sobradamente presentes en Valdespartera, Parque Venecia o las partes edificadas de Arcosur.

En resumen, en 2024 hay 19 sectores de suelo urbanizable delimitado: los cinco así calificados en la revisión de 2001, de los que sólo el SUZ(D)38/2 (con capacidad para 307 viviendas) carece de plan parcial, y los 14 que entonces no se calificaron así, pero que se han delimitado después mediante la aprobación definitiva de los correspondientes planes parciales. La capacidad total de estos 19 sectores, cuya superficie neta suma 945'40 hectáreas, es de 52.046 viviendas (30.870 protegidas):

SECTOR	SUPERFICIE SECTOR (ha)	SUPERFICIE EDIFICABLE (m <sup>2</sup> t)	NÚMERO VIVIENDAS (TOTAL)	VPO		DENSIDAD (viv/Ha)	APROBACIÓN DEFINITIVA
				Nº	%		
<b>PLANES PARCIALES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE 2001</b>							
55/1	26'00	174.228	1.480	448	30'27	56'92	31/3/2006
57/1	17'33	116.136	988	296	29'96	57'01	27/4/2007
38/1	20'28	117.645	1.000	294	29'40	49'31	30/5/2008
38/3	10'80	62.613	532	156	29'32	49'26	27/6/2008
<b>TOTAL SUZ(D)</b>	<b>74'41</b>	<b>470.622</b>	<b>4.000</b>	<b>1.194</b>	<b>29'85</b>	<b>53'76</b>	
<b>PLANES PARCIALES EN SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO EN LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE 2001</b>							
MZ/2	5'30	28.099	212	191	90'09	40	28/2/2002
89/4	182'69	1.210.963	9.687	9.387	96'90	53'02	29/11/2002
LC/1	11'56	48.536	347	226	65'13	30'02	27/12/2002
89/3	364'89	2.654.380	22.815	13.856	60'73	62'53	28/12/2004-24/3/2014
88/1	68'04	455.867	4.103	1.641	40'00	60'30	28/4/2005
56/5.1	28'47	151.185	1.512	756	50'00	53'11	26/7/2007
SG/2	36'12	183.021	1.347	457	33'93	37'29	26/7/2007
LC/2	19'13	93.236	850	280	32'94	44'43	25/4/2008
MV/1-2	39'78	184.708	1.740	622	35'75	43'74	24/7/2009
56/5.3	27'09	143.897	1.438	758	52'71	53'08	1/1/2010
MZ/1	23'43	110.332	1.069	380	35'55	45'63	23/7/2010
SG/1	23'84	126.005	1.015	416	40'99	42'58	1/10/2010
61/1	9'69	44.738	388	128	32'99	40'04	21/12/2012
MN/1-2	24'31	127.340	1.216	486	39'97	50'02	31/1/2014
<b>TOTAL SUZ</b>	<b>864'03</b>	<b>5.264.350</b>	<b>47.739</b>	<b>29.584</b>	<b>61'97</b>	<b>55'25</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>938'44</b>	<b>5.734.972</b>	<b>51.739</b>	<b>30.778</b>	<b>59'49</b>	<b>55'13</b>	

No se incluye en esta lista el sector de suelo originalmente no delimitado SUZ38/4 (62'87 ha), cuyo plan parcial, que ordenó 3.422 viviendas (892 VPO) y se aprobó el 4 de noviembre de 2008, fue declarado nulo de pleno derecho por los tribunales.

De todos los sectores de suelo urbanizable delimitado en 2024, el mayor con mucha diferencia es el SUZ89/3 (Arcosur), cuyo plan parcial, aprobado en 2004 y modificado en 2014, abarca 364'89 hectáreas (435 con los sistemas generales adscritos) y ordena 22.815 viviendas, que podrían alojar a unas 70.000 personas (1'30 veces la ciudad de Huesca o un 52% de la provincia de Teruel). Como se vio en el apartado XI.5.2, en el área colindante SUZ89/4 (Valdespartera) se había aprobado en 2002 un plan parcial de redacción y gestión municipal con capacidad para 9.687 viviendas (9.387 VPO).

También puede señalarse que en octubre de 2024 sólo nueve de los 18 planes parciales aprobados cuentan con proyecto de reparcelación aprobado definitivamente: SUZ(D)55/1 (avenida de Cataluña), SUZ56/5.3 (Miralbueno), SUZ(D)57/1 (Valdefierro), SUZ88/1 (Parque Venecia), SUZ89/3 (Arcosur), SUZ89/4 (Valdespartera), SUZ-MZ/2 (Monzalbarba), SUZ-SG/1 y SUZ-SG/2 (San Gregorio).

Salvo SG/1 y SG/2, los sectores con proyecto de reparcelación tienen también proyecto de urbanización, aunque hasta 2024 sólo se han urbanizado los sectores SUZ89/4 (9.687 viviendas), SUZ88/1 (4.103 viviendas), SUZ-MZ/2 (212 viviendas) y una porción de Arcosur con capacidad para 6.710 viviendas. Estos cuatro ámbitos tienen capacidad para 20.712 viviendas, de las que se ha construido algo más de las dos terceras partes; conviene recordar que ninguno de los cuatro había sido delimitado por la revisión del plan general de 2001.

Además, los sectores SUZ(D)38.1 y SUZ56/5.1 tienen aprobado definitivamente el proyecto de urbanización, pero no el de reparcelación.

Son muy ilustrativas las fechas de las aprobaciones definitivas de los planes parciales y los proyectos de reparcelación, claramente desviadas hacia los primeros años de vigencia de la revisión del plan general, en detrimento de los posteriores a la crisis de 2007 o, más propiamente, a su interiorización por los sectores inmobiliario y financiero. El plan más reciente (SUZ-MN/1-2) se aprobó definitivamente en enero de 2014, es decir, hace nueve años y medio; le siguen otro (SUZ61/1) de diciembre de 2012, tres de 2010 (SUZ-SG/1, SUZ-MZ/1 y SUZ-56/5.3), uno de 2009 (SUZ-MV/1-2) y 13 aprobados entre 2002 y 2008. Puede añadirse que las aprobaciones iniciales de los planes aprobados después de 2008 se acordaron en 2001 (SUZ-MZ/2), 2002 (SUZ89/4 y SUZ-LC/1), 2003 (SUZ88/1 y SUZ89/3), 2005 (SUZ(D)55/1, SUZ(D)57/1, SUZ56/5.1 y SUZ-LC/2), 2006 (SUZ38/1, SUZ38/3, SUZ-SG/2 y SUZ-MV/1-2), 2008 (SUZ-SG/1), 2009 (SUZ56/5.3, SUZ61/1 y SUZ-MZ/1) y 2011 (SUZ-MN/1-2).

En cuanto a los nueve proyectos de reparcelación, la aprobación más reciente es de septiembre de 2019 (SUZ-SG/1), y le siguen otras de abril de 2015 (SUZ56/5.3), marzo de 2013 [SUZ(D)57/1], abril de 2012 (SUZ-SG/2), julio de 2009 [SUZ(D)55/1], noviembre de 2007 (SUZ89/3), mayo de 2007 (SUZ88/1), marzo de 2005 (SUZ-MZ/2) y noviembre de 2002 (SUZ89/4).

Puede indicarse, por fin, que los planes parciales urbanizados en todo o en parte se aprobaron definitivamente en 2002 (SUZ89/4, de promoción municipal, y SUZ-MZ/2), 2004 (SUZ89/3) y 2005 (SUZ88/1).

Todo lleva a concluir, en primer lugar, que la hipertrofia del desarrollo residencial aprobado, muy por encima de unas expectativas mínimamente realistas de la demanda de vivienda en Zaragoza, se redujo en buena parte al papel. En segundo lugar, puede decirse que fue un fenómeno muy localizado en el tiempo, que tuvo su eclosión entre 2002 y 2008, coincidiendo con la etapa de mayor auge de la burbuja financiero-inmobiliaria que en España concluyó en 2007-08, y desde entonces se limitó, y no en todos los casos, a la conclusión de expedientes iniciados.

No pocas veces, los servicios municipales de planeamiento han señalado que la única opción real de desarrollo de buena parte del planeamiento pendiente de ejecución es la fragmentación de los sectores, a veces excesivamente grandes, en unidades de ejecución de tamaño reducido que puedan urbanizarse y edificarse al compás de la demanda real de viviendas, con una proporción entre cargas y beneficios a corto plazo que haga viable la obtención de crédito y su posterior amortización.

En algunos casos, los servicios de planeamiento han aplicado procedimientos innovadores, pero ajustados a la ley, para fragmentar ámbitos de ejecución, por la vía canónica de la subdivisión en unidades equilibradas independientes o por la más compleja de una aprobación definitiva parcial de la cuenta de liquidación, que de una unidad mayor excluye una porción que en lo sucesivo se considerará suelo urbano consolidado a todos los efectos; en este caso, la parte liquidada y del resto deben tener la autonomía técnica que permita su puesta en servicio independiente, y sus aprovechamientos medios han de mantener el mismo equilibrio que la ley de urbanismo exige a las unidades de ejecución en que se divide un sector.

Como conclusión de este apartado, puede indicarse que, en octubre de 2024, el término municipal tiene suelo urbanizable delimitado pendiente de urbanización, pero con todo el planeamiento aprobado, donde aún cabrían 31.027 viviendas (se incluye aquí el área LC/2, aunque no ha de olvidarse que no tiene publicada la aprobación del plan parcial, por lo que no está vigente).

El suelo urbanizable delimitado sin plan parcial aprobado definitivamente [SUZ(D)38/2] podría soportar otras 307 viviendas, lo que hace un total en suelo delimitado no urbanizado de 31.334.

Por otra parte, en 2024 siguen sin delimitar 537'62 hectáreas de suelo urbanizable de uso residencial no delimitado por el plan general, sin contar el área SUZ-LC/2. En la tabla de la página 62, se ha estimado la capacidad residencial de esta superficie considerando la densidad media de los planes parciales aprobados en áreas de suelo urbanizable no delimitado, diferenciando las situadas en la aglomeración central (58'93 viv/ha) y en los barrios rurales (42'37 viv/ha); en algunos casos se ha considerado el número de viviendas previsto en proyectos presentados pero no aprobados, en otros se han tenido en cuenta otros factores, y en el área SUZ-J/1 (Juslibol) se ha restado la zona de flujo preferente en la que el reglamento sobre el dominio público hidráulico no permite la urbanización. Por supuesto, las cifras indicadas no tienen ningún valor jurídico ni significan que el Ayuntamiento dé por buenas las densidades residenciales consideradas.

El resultado de estas estimaciones es que en el suelo urbanizable todavía no delimitado

podrían construirse del orden de 27.645 viviendas más, si el Ayuntamiento les otorgara unas densidades semejantes a la media de las otorgadas hasta ahora. Si el porcentaje de viviendas protegidas fuera también el mismo que el de los sectores delimitados hasta ahora en esta categoría de suelo (61'97%), serían protegidas 17.132 viviendas y libres 10.513.

Sumando el total de viviendas en suelo pendiente de delimitación a las 31.334 del suelo ya delimitado pero no urbanizado, se obtienen 58.979, en las que podrían alojarse al menos unas 176.937 personas, lo que supone un 25'49% de la población empadronada en Zaragoza el 1 de enero de 2023.



[Suelo urbanizable residencial desarrollado entre 2001 y 2008.]

ÁREA/SECTOR	SITUACIÓN	ESTADO	SUPERFICIE (ha)	VIVIENDAS
<b>SUELO URBANIZABLE DELIMITADO</b>				
SUZ(D)38/1	Aglomeración central	PP	20'28	1.000
SUZ(D)38/2	Aglomeración central	-	6'96	307
SUZ(D)38/3	Aglomeración central	PP	10'80	532
SUZ(D)55/1	Aglomeración central	PP+PR+PU	26'00	1.480
SUZ(D)57/1	Aglomeración central	PP+PR+PU	17'33	988
<b>TOTAL SUELO URBANIZABLE DELIMITADO</b>			<b>81'37</b>	<b>4.307</b>
<b>SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO</b>				
SUZ38/4	Aglomeración central	-	54'32	3.201
SUZ38/5	Aglomeración central	-	15'51	914
SUZ44/1	Aglomeración central	-	13'34	786
SUZ56/4	Aglomeración central	-	4'93	291
SUZ56/5	Aglomeración central	5.1: PP+PU 5.3: PP+PR+PU	261'57	13.955
SUZ59/1	Aglomeración central	-	19'75	1.164
SUZ59/3	Aglomeración central	-	16'88	995
SUZ88/1	Aglomeración central	PP+PR+PU	68'04	4.103
SUZ89/3	Aglomeración central	PP+PR+PU	364'89	22.815
SUZ89/4	Aglomeración central	PP+PR+PU	182'69	9.687
SUZ61/1	Carretera de Loarño	PP	9'69	388
SUZ61/2	Carretera de Loarño	-	47'47	2.560
SUZ-A/1	Alfocea	-	3'10	131
SUZ-C/1	Casetas	-	13'87	588
SUZ-C/2	Casetas	-	10'75	455
SUZ-G/1-2	Garrapinillos	-	23'87	995
SUZ-J/1	Juslibol	-	7'57	321
SUZ-LC/1	La Cartuja	PP (sin BOA)	11'56	347
SUZ-LC/2	La Cartuja	PP	19'13	850
SUZ-MN/1-2	Montañana	PP	24'31	1.216
SUZ-MV/1-2	Movera	PP	39'78	1.740
SUZ-MZ/1	Monzalbarba	PP	23'43	1.069
SUZ-MZ/2	Monzalbarba	PP+PR+PU	5'30	212

SUZ-P/1	Peñaflor	-	5'35	227
SUZ-SG/1	San Gregorio	PP+PR	23'84	1.015
SUZ-SG/2	San Gregorio	PP+PR	36'12	1.347
SUZ-SI/1	Santa Isabel	-	18'90	801
SUZ-SI/2	Santa Isabel	-	26'47	1.122
SUZ-SJ/1	S. Juan de Mozarrifar	-	10'26	435
SUZ-SJ/2	S. Juan de Mozarrifar	-	26'81	1.136
SUZ-VO/1	Venta del Olivar	-	8'87	376
SUZ-V/1	Villarrapa	-	3'59	142
<b>TOTAL SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO</b>			<b>1.401'96</b>	<b>75.384</b>
<b>TOTAL SUELO URBANIZABLE</b>			<b>1.483'33</b>	<b>79.691</b>

### XI.9. PREVISIONES DE VIVIENDA DEL PLAN GENERAL EN SUELOS DE NUEVA URBANIZACIÓN

Si a la capacidad residencial del suelo urbano no consolidado o con planeamiento recogido (46.981 nuevas viviendas) se le suma la del suelo urbanizable delimitado por la revisión de 2001 (4.307), la del delimitado por planes parciales posteriores (47.739) y la estimada para el suelo urbanizable todavía sin delimitar (27.645), se obtiene que el plan general, en el estado en que se encuentra en 2024, permite la construcción de 126.672 viviendas en suelos de nueva urbanización. Su construcción supondría aumentar las 283.932 viviendas censadas en 2001 (226.474 principales) en un 44'61%.

En esta estimación, que se resume en el cuadro de la página siguiente, no se ha tenido en cuenta que en algunas áreas de suelo urbano no consolidado hay viviendas contabilizadas en el censo de 2001, pero tampoco que en el suelo urbano consolidado del término municipal hay solares sin edificar y edificios con menos superficie edificada que la permitida por el plan general vigente, que permitirían un aumento del número de viviendas muy superior a esa corrección en el urbano no consolidado.

Así pues, la disponibilidad de suelo urbanizable y urbano de uso residencial en el término municipal de Zaragoza es todavía muy elevada en relación con la demanda de vivienda a medio e incluso largo plazo y con el ritmo de desarrollo del plan general en estas clases de suelo.

Puede añadirse que la suficiencia de esa disponibilidad se verifica tanto en el interior de la aglomeración central de Zaragoza, con abundante suelo pendiente de desarrollo en las «ortas» Este y Oeste, como en los barrios rurales, donde no se ha urbanizado ninguno de las áreas de suelo urbanizable calificadas en 2001.

**CAPACIDAD DE VIVIENDAS EN SUELO DE NUEVA URBANIZACIÓN (I/2024)**

	NÚMERO DE VIVIENDAS		TOTAL
	LIBRES	PROTEGIDAS	
<b>1. SUELO CON PLANEAMIENTO ANTERIOR RECOGIDO POR EL PLAN (PR)</b>	15.000	3.500	18.500
<b>2. SUELOS DE NUEVA URBANIZACIÓN ORDENADOS POR EL PLAN</b>			
A) SUELO URBANO NO CONSOLIDADO:			
• Áreas de intervención en zona F:	10.036	2.533	12.569
• Áreas de intervención en zona G:	10.799	1.507	12.306
• Áreas de intervención en zona E (estimado):	815	181	996
• Áreas en zona K:	840	0	840
• Suelos sujetos a convenio (AC):	1.317	453	1.770
<b>TOTAL SU(NC):</b>	<b>23.807</b>	<b>4.674</b>	<b>28.481</b>
B) SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
• Suelo delimitado por la revisión del plan general de 2001:	3.021	1.286	4.307
• Suelo delimitado por planes parciales posteriores a 2001:	18.155	29.584	47.739
<b>TOTAL SUZ(D):</b>	<b>21.176</b>	<b>30.870</b>	<b>52.046</b>
C) SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO (ESTIMADO):			
<b>TOTAL SUZ (estimado):</b>	<b>10.513</b>	<b>17.132</b>	<b>27.645</b>
<b>CAPACIDAD A CORTO Y MEDIO PLAZO [PR+SU(NC)+SUZ(D)]:</b>	<b>59.983</b>	<b>39.044</b>	<b>99.027</b>
<b>CAPACIDAD A LARGO PLAZO [PR+SU(NC)+SUZ(D)+SUZ]:</b>	<b>70.496</b>	<b>56.176</b>	<b>126.672</b>

Considerando las reservas cuantitativas en las distintas categorías y zonas de suelo calificado, la revisión de 2001 señaló los siguientes medios para que las sucesivas corporaciones pudieran desarrollar actuaciones de vivienda con arreglo a sus propios programas:

- 1) Desarrollos prioritarios de áreas de suelo urbano no consolidado.
- 2) Redacción de planeamiento de iniciativa municipal.
- 3) Porcentaje de reserva para viviendas protegidas, fijado en 2001 en el 20% del aprovechamiento real en suelos no consolidados de renovación integral y en el 25% en suelos urbanizables; este porcentaje incluía la participación municipal en el aprovechamiento. Desde 2011, el régimen legal de estas reservas se ha modificado en varias ocasiones; en octubre de 2024 está vigente la ley estatal 12/2023, de 24 de mayo, por el derecho a la vivienda, que modifica mediante su disposición final cuarta el texto refundido de la ley de suelo y rehabilitación urbana de 2015, elevando el porcentaje de reserva de suelo destinado a vivienda protegida del 30% al 40% de la edificabilidad residencial en actuaciones de nueva urbanización de suelo rural, y del 10% al 20% en actuaciones de reforma o renovación de la urbanización en suelo urbanizado; se dice que la legislación autonómica sobre ordenación territorial y urbanística podrá permitir la disminución excepcional de estas reservas en ciertos municipios o actuaciones, siempre que, en actuaciones de nueva urbanización, el planeamiento garantice el cumplimiento íntegro de la reserva dentro de su ámbito territorial y una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social.
- 3) Utilización del 10% de participación municipal en el aprovechamiento medio que prevé por la ley para fines propios del patrimonio municipal del suelo.
- 4) Establecimiento de reservas de suelo de posible adquisición para incremento del patrimonio municipal del suelo.
- 5) Convenios con otras administraciones.

**XI.10. EL DESARROLLO DEL SUELO PRODUCTIVO**

En 2024, el plan general de Zaragoza califica 1.611'98 hectáreas de suelo urbanizable de usos productivos, todo él no delimitado. Si se suman a esta superficie las de las zonas H y F productivas, la extensión de suelo de este uso prevista por la revisión de 2001 y sus modificaciones aisladas posteriores, alcanza las 2.071 hectáreas.

El suelo productivo calificado por el plan general se amplió con los proyectos supra-municipales aprobados desde 2001 por la Comunidad Autónoma. El llamado Parque Tecnológico del Reciclado (PTR), de promoción privada, tiene una extensión de 836 hectáreas; se trata de él en el apartado IV.1.5 de esta memoria. El proyecto supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) se aprobó por acuerdo del Gobierno de Aragón de 22 de marzo de 2002 (texto refundido en BOA 29/11/2002), y de

él resultó un polígono industrial de 1.192 hectáreas. Desde entonces, el proyecto se ha modificado 11 veces:

- Modificación 1, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 6 de mayo de 2003 (BOA 16/5/2003).
- Modificación 2, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 10 de mayo de 2005 (BOA 13/5/2005).
- Modificación 3, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 25 de octubre de 2005 (BOA 5/11/2005).
- Modificación 4, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 18 de julio de 2006 (BOA 28/7/2006).
- Modificación 5, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 18 de diciembre de 2007 (BOA 5/1/2008).
- Modificación 6, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de 21 de octubre de 2008 (BOA 25/11/2008).
- Modificación 7, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 15 de diciembre de 2009 (BOA 11/1/2010).
- Modificación 8, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 14 de junio de 2016 (BOA 5/8/2016).
- Modificación 9, aprobada por acuerdo del Gobierno de Aragón de 25 de marzo de 2020 (BOA 3/4/2020; texto refundido en BOA 14/7/2020).
- Modificación 10, aprobada por orden VMV/923/2021, de 20 de julio (BOA 6/8/2021).
- Modificación 11, aprobada por orden VMV/923/2021, de 20 de julio (BOA 6/8/2021).
- Modificación 12, aprobada por orden FOM/256/2024, de 11 de marzo (BOA 22/3/2024).

Tras estas modificaciones, la superficie de PLAZA ha aumentado hasta 13.457.239 m<sup>2</sup>, con aprovechamiento homogéneo de 4.447.357 m<sup>2</sup><sub>h</sub> y aprovechamiento medio de 0'330481 m<sup>2</sup><sub>h</sub>/m<sup>2</sup>. De la superficie total señalada, se destinan a zonas verdes públicas 2.599.010 m<sup>2</sup>, a equipamiento social 106.653 m<sup>2</sup>, a áreas de servicios e infraestructuras 266.174 m<sup>2</sup>, a viario y reserva viaria 2.253.570 m<sup>2</sup>, y a parcelas productivas 4.784.443; esta última superficie se divide en 3.775.482 m<sup>2</sup> calificados como área logístico-industrial (ALI), 292.054 m<sup>2</sup> de área comercial (AC) y 716.907 m<sup>2</sup> de área logístico-industrial comercial (ALIC).

El 2 de diciembre de 2022, el Gobierno de Aragón aprobó inicialmente un plan de interés general de Aragón (PIGA: denominación dada por la ley 8/2014, de modificación

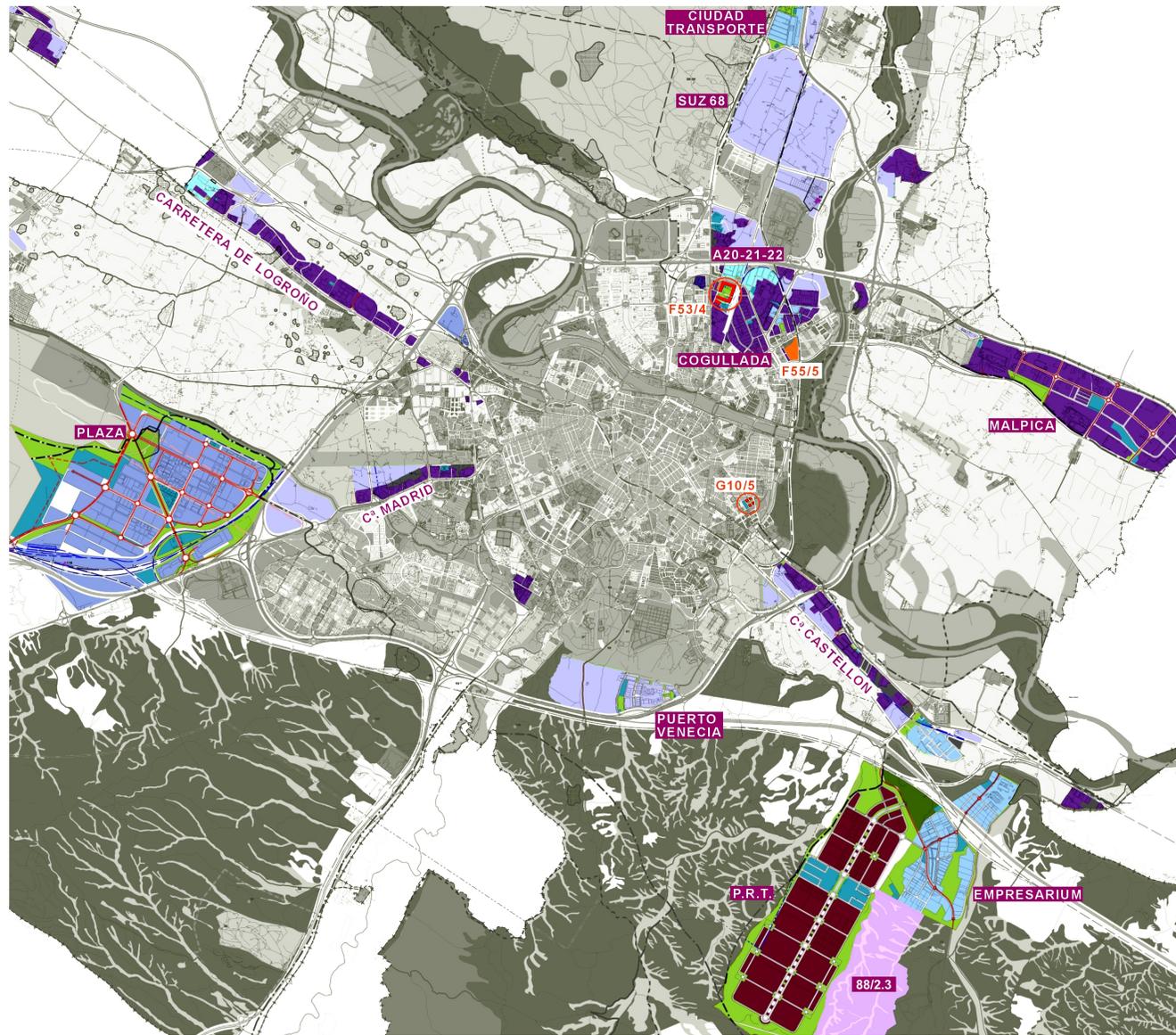
de la ley de ordenación del territorio de Aragón, a los anteriores proyectos supramunicipales) para la llamada «Plataforma Logística PLAZA 4.0» (BOA 12/12/2022). Este nuevo desarrollo industrial calificado directamente por la Comunidad Autónoma no es de iniciativa pública, sino instado por la sociedad mercantil Cipsa Norte, S.L., beneficiaria de las expropiaciones del suelo que no posee en el ámbito. El proyecto de PIGA ordena como zona industrial y terciaria («centro logístico destinado al uso logístico, industrial, empresarial terciario y dotacional») 2.086.131 m<sup>2</sup> de suelo lindante con la margen sur de la carretera de Madrid, frente a PLAZA, que el plan general califica como no urbanizable especial; en el término municipal de La Muela se suman a la superficie anterior otros 335.140 m<sup>2</sup>, para formar un polígono de 2.421.271'03 m<sup>2</sup>. En octubre de 2024, el PIGA aún no se ha aprobado definitivamente.

Aún se puede añadir a estos ámbitos el afectado por el plan de interés general aprobado por el Gobierno de Aragón el 14 de marzo de 2023 en los terrenos de la Universidad Laboral de Malpica, calificados por el plan general como sistema general de equipamiento de enseñanza, con una superficie de 456.094 m<sup>2</sup> y pertenecientes a la sociedad estatal SEPES (135.558 m<sup>2</sup>, 33'67%) y a la propia Comunidad Autónoma (302.536 m<sup>2</sup>, 66'33%). El PIGA promovido y aprobado por esta administración suprimió el sistema general, reservó para equipamientos y espacios libres públicos sólo 36.488 m<sup>2</sup> (justo el 8% de la superficie reordenada, según los datos manejados en el PIGA, aunque algo menos según el PGOU y Catastro) y recalificó como suelo industrial convencional 419.606 m<sup>2</sup> de suelo, con una superficie edificable lucrativa de 419.606 m<sup>2</sup>. No se especificó para esta superficie un uso concreto que fuera más allá de la genérica atribución de usos industriales, ni se destinó a la implantación de una empresa determinada.

Con las 1.346 hectáreas de PLAZA, las 835 del PTR y las 46 de Malpica, el nuevo suelo productivo calificado directamente por el Gobierno de Aragón y que no contempló el plan general ni se sujetó a su modelo de ocupación del suelo y ordenación urbana alcanza las 2.227 hectáreas y supera por sí solo en un 7'53% (156 hectáreas) la superficie total de los suelos urbanizables y urbanos no consolidados calificados por este instrumento. Si se aprobara el PIGA de PLAZA 4.0, la superficie de suelo recalificado por el Gobierno de Aragón alcanzaría las 2.436 hectáreas, un 17'62% (365 ha) de la superficie de nuevo suelo productivo ordenado por el plan general de Zaragoza en 2001.

Las reservas de suelo productivo calificadas por la revisión se han desarrollado muy débilmente tanto en suelo urbano no consolidado como en urbanizable no delimitado, y, además, lo han hecho en momentos muy tempranos de la vigencia de ese instrumento o, lo que es igual, antes de la puesta en marcha efectiva de los polígonos promovidos por la Comunidad Autónoma, y especialmente de PLAZA.

Como se vio en el apartado 2 del capítulo X de esta memoria, en el suelo urbano no consolidado cuentan con plan de desarrollo (cuando es preciso), proyecto de reparcelación y proyecto de urbanización tres zonas F y seis H, con 31 y 46 hectáreas de superficie, respectivamente. Por tanto, están calificadas pero pendientes de desarrollo completo 382 hectáreas.



[Suelo de uso productivo en 2008.]

Merece más atención el suelo urbanizable no delimitado, con áreas de cierta extensión concentradas en el entorno del cinturón Z40 y de las carreteras de Madrid, Castellón, Huesca y Logroño. Desde 2001, sólo se han desarrollado tres de las 23 áreas calificadas, con una superficie conjunta de 392'56 hectáreas: SUZ69/1 (Puerta Norte), en la carretera de Huesca (21'05 hectáreas; plan parcial aprobado en 2004 y reparcelación de 2007), SUZ88/2.1-2 (Empesarium), en la carretera de Castellón (311'75 hectáreas; plan parcial y reparcelación de 2002) y SUZ88/1.3 (Puerto Venecia), en el tramo sur de la circunvalación Z40 y con uso comercial (59'76 hectáreas; plan parcial de 2004 y reparcelación de 2005). Las tres tienen la urbanización ejecutada y buena parte de la edificación construida.

Siguen sin plan parcial 20 áreas de suelo urbanizable no delimitado productivo, con una superficie total de 1.219'42 hectáreas, que equivale al 75'62% de la calificada por el plan general. Sumada esta cifra a las 382 hectáreas de suelo urbano no consolidado pendiente de desarrollo urbanístico completo, se tiene una superficie de suelo productivo en esta situación de 1.601 hectáreas.

En la carretera de Madrid, destaca el SUZ90/1, situado entre Arcosur, PLAZA y los urbanizables residenciales de Miralbueno, y a través del que el plan general prevé un nuevo vial de sistema general urbanizable (SGUZ), pendiente de ejecución, que constituirá un importante acceso a la plataforma logística. El área tiene 72'46 hectáreas y puede desarrollarse en un solo plan parcial o en más de uno, siempre que su superficie sea mayor de 4 hectáreas. Se admiten actividades industriales y de todos los demás grupos de usos productivos, aunque el anejo VI de las normas del plan general indica, sin mayor precisión normativa, que tendrán prioridad los relacionados con la logística y el transporte.

Cerca del área SUZ90/1, hacia el nordeste, está la SUZ56/6, de 37'99 hectáreas, enclavada entre los polígonos existentes en la margen norte de la carretera de Madrid y el parque Oliver. Se admiten también usos de todos los grupos productivos.

En el tramo sur de la circunvalación Z40 quedan por desarrollar las 101'93 hectáreas del área SUZ88/3 que no ocupó Puerto Venecia, donde se admiten usos de los grupos 3 y 4 descritos por el artículo 5.4.3 de las normas urbanísticas del plan general; es decir, edificios para la venta mayorista o minorista en determinados sectores comerciales (materiales de construcción, maquinaria y bricolaje; vehículos; accesorios y piezas de recambio; combustibles; muebles y equipamiento del hogar y de oficina; instrumentos médicos y ortopédicos; artículos de deportes; armas y artículos de pirotecnia; semillas, abonos, plantas y pequeños animales), además de oficinas, locales de reunión o negocios, servicios personales, hoteles, hostelería, ocio y otros análogos.

En la carretera de Castellón se aprobó el 30 de mayo de 2008 la modificación aislada número 8 del plan general, que calificó como suelo urbanizable no delimitado la nueva área SUZ88/2.3, de 411'51 hectáreas, para la que luego no se tramitó el pertinente plan parcial. Esta nueva área amplía Empesarium hacia el sur y limita con el Parque Tecnológico del Reciclado a lo largo de su borde oriental; se admiten todos los usos productivos contemplados por el plan general, aunque para el 3 y el 4 se establece

una superficie máxima conjunta de suelo neto equivalente al 1% de la superficie del sector. La modificación 8 del plan general, instada por Terinza 26, S.L., entonces propietaria del suelo, determinó que toda el área se desarrollara en un solo sector. De acuerdo con el convenio de 13 de julio de 1990 entre el Ayuntamiento y Tudor, modificado según acuerdo plenario de 28 de junio de 2002, corresponderá al Municipio suelo con capacidad para el 30% del aprovechamiento medio; con una edificabilidad sobre superficie bruta de 0'36 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, esto supondría 444.426 m<sup>2</sup>, ventaja a considerar porque todas las áreas productivas calificadas por el plan general son de propiedad única o fundamentalmente particular, de modo que, si se actuara por los sistemas de compensación o cooperación, como es habitual, el Ayuntamiento no obtendría más suelo lucrativo que el de la cesión gratuita (10% del aprovechamiento medio, salvo SUZ88/2.3) y el que pudiera corresponderle por sus propiedades actuales.

En la carretera de Castellón faltan por desarrollar en 2024 otras cuatro áreas de suelo urbanizable productivo, aunque de tamaño mucho menor que la anterior: la SUZ 38/6, de 16'67 hectáreas divididas en tres porciones discontinuas; la SUZ86/1, de 15'21 hectáreas; la SUZ86/2, de 10'69 hectáreas, y la SUZ86/3, de 6'20. Además, el sector de usos mixtos SUZ38/4, también sin plan parcial aprobado, incluye una porción de suelo productivo no industrial. En las áreas SUZ38/6 y SUZ86/3 se admiten todos los grupos de uso productivo, y en la SUZ86/1 y SUZ86/2 sólo el 1 y el 2, de naturaleza estrictamente industrial (industria tradicional de fabricación o de servicios, talleres y almacenamiento, y venta mayorista o exposiciones con venta minorista en establecimientos de más de 2.000 m<sup>2</sup> especializados en materiales de construcción, maquinaria y bricolaje, vehículos, accesorios y piezas de recambio, y carburantes).

En Santa Isabel se califica la pequeña área SUZ-SI/3, entre el barrio y el polígono de Malpica, con una extensión de 3'51 hectáreas, usos de todos los grupos y superficie mínima de sector igual a la del área. En Montañana, el plan general califica el área productiva SUZ-MN/3 (12'53 hectáreas), con usos de los grupos 1 y 2, y superficie mínima de sector de 2 hectáreas. En Garrapinillos se prevé otra área reducida, la SUZ-G/3, de 6'47 hectáreas, con usos de los grupos 1 y 2, y exigencia de un plan parcial único que la desarrolle junto con las áreas de suelo urbanizable no delimitado de uso dominante residencial SUZ-G/1 y SUZ-G/2. En la carretera de Logroño hay dos áreas de suelo urbanizable no delimitado industrial en Monzalbarba (SUZ-MZ/3, de 18'85 hectáreas, y SUZ-MZ/4, de 17'09) y otras dos en Casetas (SUZ-C/3, de 11'92 hectáreas, y SUZ-C/4, de 12'84); en la MZ/4 se admiten los cuatro grupos de uso productivo y en las demás sólo el 1 y el 2; en todos los casos, el tamaño mínimo de sector es de 2 hectáreas.

Se ha dejado para el final el corredor de la carretera de Huesca o del Gállego, al que el plan general le otorga, con diferencia, las mayores expectativas de desarrollo industrial en razón de sus excepcionales infraestructuras y los polígonos que ya están en uso. Como se ha visto en el apartado V.3.3 de esta memoria, este corredor ha de constituir un área productiva especializada en actividades complementarias centradas en la logística de transporte y distribución por carretera y ferrocarril, la tecnología y la investigación agroalimentaria, y otros sectores afines que aprovechen la proximidad

de Mercazaragoza, la Ciudad del Transporte, el Aula Dei y otros centros de distribución situados en Villanueva.

Al este de la carretera de Huesca se encuentra el área SUZ68-83/1, de 354'54 hectáreas según la revisión de 2001. Es la mayor área de suelo urbanizable productivo del término, aun cuando en 2019 la modificación aislada 161 le restó 94.956 m<sup>2</sup> que pasaron a ser sistema general urbanizable de servicios públicos urbanos SGU-SP(PU)83.11, para posibilitar la ampliación de las actuales instalaciones de Mercazaragoza. Está limitada, al sur, por el sistema general SGU-SP(PU)83.11 y el suelo urbanizable residencial SUZ-SG/2 (ampliación hacia el norte del barrio de San Gregorio); al oeste, por la carretera nacional N330 (de Alicante a Somport); al norte, por la Ciudad del Transporte, y, al este, por la autovía A23 (de Sagunto a Francia) y la futura prolongación hasta la A23 del enlace de la ronda Hispanidad con la autopista AP-2, del Mediterráneo. Atraviesa el área de norte a sur la línea férrea de Zaragoza a Huesca y Canfranc y a Lérida y Barcelona, de la que derivan hacia el sur los tramos que llevan a la terminal ferroviaria de transporte de mercancías Zaragoza Arrabal (situada entre Cogullada y SAICA). Es, por tanto, un ámbito inmejorablemente comunicado con la ciudad, con el territorio nacional y con la frontera francesa, tanto por carretera como por ferrocarril. Forma parte de un corredor industrial ya potente pero con grandes expectativas de crecimiento, que comienza al sur en SAICA, el polígono de Cogullada y sus ampliaciones hacia el este, e incorpora las zonas industriales del ACTUR (A20 y A21-22), el área de suelo urbanizable productivo no desarrollada SUZ83/1, Mercazaragoza y su futura ampliación, la propia área urbanizable SUZ68-83/1, la Ciudad del Transporte (PP69-A), el área de suelo urbanizable productivo no desarrollada SUZ-SJ/3 y el polígono Puerta Norte (SUZ69/1).

Si se suman las 345'05 hectáreas de la actual SUZ68-83/1, las 25'79 de la SUZ83/1 y las 47'94 de la SUZ-SJ/3 (San Juan de Mozarrifar), resultan 418'78 hectáreas de suelo de uso industrial calificado por el plan general en el corredor de la carretera de Huesca y todavía sin desarrollar. Si se añade el contiguo SUZ83/2, al sur del barrio de San Gregorio, el total crece hasta las 432'14 hectáreas. Sumadas Mercazaragoza (61'33 ha), la Ciudad del Transporte (72'47 ha) y Puerta Norte (21'05 ha), se alcanzan las 587 hectáreas, por contar sólo los terrenos industriales emplazados al norte de la autopista del Mediterráneo. Al sur está el área SUZ53-54/1, con otras 20'24 hectáreas.

El plan general permite desarrollar el área SUZ68-83/1 en sucesivos sectores, cada uno con su plan parcial, siempre que el ámbito de cada uno no sea inferior a 4 hectáreas, y admite todos los grupos de uso productivo (1, 2, 3 y 4), aunque indicando la prioridad de la logística y el transporte. En las áreas SUZ53-54/1, SUZ83/1, SUZ83/2 y SUZ-SJ/3, pueden promoverse planes parciales sobre superficies de 2 hectáreas o superiores; en la SUZ83/1 y la SUZ-SJ/3 se admiten usos de los grupos 1 y 2, en la SUZ83/2 de los grupos 3 y 4, y en la SUZ53-54/1 de los cuatro grupos.

En 2024 es muy visible la ventaja del corredor de la carretera de Huesca, en el que hay una gran cantidad de suelo donde el Ayuntamiento podría completar un polo industrial y logístico moderno y de condiciones muy competitivas, con la posibilidad de

aplicar en todo o en parte sistemas de gestión similares a los empleados por el Gobierno de Aragón en PLAZA, esto es, expropiar el suelo por su valor como no urbanizable y enajenarlo por su valor como suelo urbano, una vez urbanizado y dividido en parcelas de extensión y condiciones adecuadas a los actuales requisitos de mercado.

Si se quiere impulsar este desarrollo, deberá tenerse presente que la ley de urbanismo de Aragón permite aplicar el sistema de gestión directa por expropiación, que implica la adquisición por el Ayuntamiento de todo el suelo incluido en una unidad de ejecución que no se acoja a la posibilidad de liberación contemplada por el artículo 149.2 del texto refundido de 2014, previa consignación del importe en presupuestos. Posteriormente, el Ayuntamiento podrá ceder los solares resultantes, conforme al régimen aplicable a los patrimonios públicos de suelo y siempre que en la transmisión se garantice la subrogación del adquirente en la posición del transmitente en cuanto al cumplimiento de los deberes urbanísticos pendientes.

Lo que no contempla la ley de urbanismo, aplicable a los instrumentos de ejecución del planeamiento municipal, es la expropiación con beneficiario prevista expresamente por el artículo 48.5 del texto refundido de 2015 de la ley de ordenación del territorio de Aragón para la ejecución de los planes y proyectos de interés general:

Los promotores de los planes y proyectos de interés general de Aragón, tanto si son particulares como si son organismos públicos, consorcios o empresas públicas, incluidas las sociedades urbanísticas reguladas en la legislación urbanística, tendrán la condición de beneficiarios de la expropiación en los términos establecidos en la legislación de expropiación forzosa. También tendrán dicha condición los organismos públicos, consorcios y empresas públicas cuando gestionen o ejecuten Planes o Proyectos de Interés General de Aragón.

La ausencia de este mecanismo, utilizado por ejemplo en el proyecto de PIGA de PLAZA 4.0, limita mucho las posibilidades de actuación por el Ayuntamiento y, consiguientemente, de desarrollo de las previsiones del plan general.

Por este motivo, sería muy deseable una modificación de la ley de urbanismo de Aragón que permitiera a los ayuntamientos desarrollar el planeamiento con herramientas similares a las que posee la Comunidad Autónoma para la ejecución de planes y proyectos no previstos por los planes generales, y con plazos también equiparables. De lo contrario, se da la paradoja de que resulta más sencilla, y a veces realmente viable, la promoción de actuaciones ajenas al modelo de ocupación del suelo y ordenación urbana aprobado que la de actuaciones que lo materialicen.



VERSION DEFINITIVA  
OCTUBRE DE 2024



**Zaragoza**  
AYUNTAMIENTO  
GERENCIA DE URBANISMO