

VIII.

EL PROBLEMA DEL TRÁFICO EN LA REFORMA INTERIOR DE LA CIUDAD DE ZARAGOZA EN ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

Isabel Yeste Navarro

Las sendas, la red de líneas habituales o potenciales de movimiento a través del complejo urbano, son los únicos medios más poderosos que pueden servir para ordenar el conjunto.

KEVIN LYNCH. *La imagen de la ciudad*

1. A menudo cuando enunciamos los distintos elementos u objetos que forman parte de una ciudad, nos referimos a sus habitantes, calles, plazas, edificios, automóviles, autobuses, ruido, contaminación, etc. Esta enumeración que hoy nos parece obvia no lo hubiera sido así en épocas pasadas. La ciudad antigua se proyectó a la medida del hombre, la actual a la medida de las comunicaciones que en ella se precisan. El tráfico es hoy un componente más de la ciudad y en cierta medida su "modelador" más activo.

Desde que en 1861 se inauguró en Londres el primer tranvía de tiro animal, pasando por 1885, fecha en la que Daimler y Benz construyeron el primer vehículo con motor de gasolina, y llegando por fin hasta la actualidad, el tráfico rodado ha ido paulatinamente incrementando su velocidad y presencia en nuestras ciudades. Esto ha condicionado la progresiva adaptación del casco histórico de la ciudad a las nuevas necesidades y en consecuencia la situación de sus antiguas infraestructuras viales por otras modernas.

Para mejorar las comunicaciones interiores en la ciudad antigua, se han abierto nuevas vías de penetración, las cuales han modificado notablemente su primitivo trazado. Ya en la segunda mitad del siglo XIX, se llevó a cabo en Zaragoza un ambicioso proyecto urbanístico que habría de alterar considerablemente su antiguo trazado romano, *la apertura de la calle Alfonso I*. Con fecha 13 de agosto de 1858, el Ayuntamiento acordó encargar a los arquitectos municipales Miguel Jeliver y José de Yarza, el estudio necesario para la formación de una calle que comenzando en el Coso -a la altura de la calle del Trenque- culminara en la plaza del Pilar. El 27 de septiembre de este mismo año, José de Yarza presentó a la aprobación municipal el

citado anteproyecto, el cual proponía la apertura de una gran vía de diez metros de anchura -posteriormente y a petición del Gobernador Civil de Zaragoza ésta se amplió a doce metros- y cuatrocientos de longitud¹.

La apertura de esta calle se justificaba para Yarza, por el hecho de no existir desde el Coso "...una comunicación espaciosa, recta y cómoda hacia el interior de la población, si se exceptúa la incompleta de la calle de S. Gil, asimismo el grandioso templo Metropolitano de Nuestra Señora del Pilar (...) no tiene una calle regular que conduzca directamente a su espaciosa plaza..."².

2. A partir de 1900, Zaragoza inicia una serie de transformaciones que la convertirán en la ciudad que es actualmente. Comienzan a proyectarse diversos ensanches que amplían un perímetro que se había mantenido durante siglos, por otra parte, ambiciosos proyectos de reforma interior alteran profundamente su antiguo trazado.

Entre los primeros proyectos redactados para la reforma interior de la ciudad, podemos señalar los siguientes: alineación y ensanche de las calles San Jorge y Mayor, prolongación del paseo de la Independencia y apertura de la calle del Portillo. Los proyectos de *alineación y ensanche de las calles San Jorge y Mayor*, fueron redactados por el arquitecto municipal Ricardo Magdalena en abril de 1902 y junio de 1903 respectivamente. Ambas reformas vinieron condicionadas a la resolución de un problema que comenzaba a hacerse patente, el tráfico rodado. En el caso de la calle Mayor este problema adquiriría gran importancia al ser ésta una vía principal que, junto a las calles Espoz y Mina y Manifestación, atravesaba el casco antiguo de la ciudad en el sentido Este-Oeste, antiguo decumano romano³.

La *prolongación del paseo de la Independencia* surgió a propuesta del concejal Sr. Franco en mayo de 1905. No obstante no era ésta la primera vez que el tema se trataba, ya que de forma un tanto imprecisa, se consideraba "...una antigua aspiración de la ciudad". Los problemas que esta reforma debía subsanar, eran de varios tipos. Por una parte, las condiciones higiénicas en que se encontraban los edificios que componían la zona, aconsejaban, según el Sr. Franco, su sustitución por otros nuevos; por otra parte, esta prolongación habría de dotar al casco antiguo de la ciudad de una amplia vía de comunicación interior y, finalmente, la realización de este gran proyecto, vendría a solucionar el conflicto social provocado por el paro

¹ Negociado de Policía Urbana. Núm. de registro general 837, año 1855. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

² Negociado de Policía Urbana. Núm. de registro general 315, año 1859. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

³ Proyecto de alineación y ensanche de la calle San Jorge: Comisión de Fomento. Planos. Núm. de registro general 916, armario 31, legajo 24, año 1902. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

Proyecto de alineación y ensanche de la calle Mayor: Comisión de Fomento. Planos. Núm. de registro general 731, armario 59, legajo 3, año 1903. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

obrero, para que quedara reducido, al emplear en su ejecución a un gran número de trabajadores. La reforma no obstante quedó aplazada⁴.

El proyecto de *apertura de la calle del Portillo* -hoy Conde de Aranda-, fue redactado por José de Yarza en abril de 1915. El objetivo fundamental de esta reforma era facilitar las comunicaciones entre la plaza del Portillo y el Coso, haciendo que una calle de "orden inferior", pasara a ser de primera categoría⁵.

En la década de los veinte, la actividad remodeladora del casco antiguo de Zaragoza es mínima. Tan sólo un proyecto merece la pena destacarse: la *urbanización del paseo María Agustín* en el tramo comprendido entre la plaza del Portillo y la ribera del Ebro. Este proyecto fue redactado por Miguel Ángel Navarro en marzo de 1928. La reforma consistía en la pavimentación y ampliación de este tramo del paseo, con el objeto de facilitar el tráfico rodado -"...no sólo presente sino también futuro..."- y hacer que éste se desplazara hacia las rondas perimetrales en vez de circular por el interior del casco antiguo⁶.

A comienzos de los años treinta, se retoma uno de los proyectos ya mencionados. En 1930, se puso sobre la mesa el tema de la *prolongación del paseo de la Independencia* y en 1933 los arquitectos Secundino Zuazo y José Derqui redactaron para ello un anteproyecto. En él se alude al reencuentro de la ciudad con el Ebro, a partir de la creación de un nuevo puente sobre el mismo culminando dicha prolongación también, a la conservación de edificios de valor histórico-artístico -casa Pardo, palacio de los Torrero, iglesia de Santa Cruz...-, desviando ligeramente el eje de esta nueva vía, con respecto al del paseo⁷.

Tras la guerra Civil, en octubre de 1939, se redacta el *Plan de Reforma Interior* de la ciudad de Zaragoza. En este plan, se planteó la reforma global del casco histórico de la población, ya que los planes parciales no abarcaban el problema de la ciudad en su conjunto y habían de ser modificados, al relacionarlos con los de los otros sectores de la misma⁸.

Este plan de reforma estaba destinado a solucionar de manera conjunta los problemas que presentaba el casco antiguo de la ciudad, problemas que para sus autores eran los siguientes: tráfico, salubridad y estética. En cuanto al primero de estos problemas, el esquema viario de la ciudad presentaba según Borobio y Beltrán,

⁴ Comisión de Fomento. Planos. Núm. de registro general 1.003, armario 59, legajo 23, año 1905. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

⁵ Comisión de Fomento. Planos. Núm. de registro general 580, armario 88, legajo 32, año 1915. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

⁶ Comisión de Fomento. Núm. de registro general 1.120, año 1928. Ayuntamiento de Zaragoza, Archivo Municipal.

⁷ No ha sido posible localizar el proyecto de Secundino Zuazo en los archivos municipales. El material del que se ha dispuesto, ha sido localizado en una carpeta perteneciente a Miguel Ángel Navarro, Arquitecto Jefe Municipal. Esta carpeta -junto a otros estudios y trabajos- estaba todavía sin archivar, esto hace que se a imposible dar su referencia y número de registro para su localización en dichos archivos.

⁸ Plan de Reforma Interior de la ciudad de Zaragoza. Sin signatura. Ayuntamiento de Zaragoza, Dirección Municipal de Arquitectura.

puntos de estrangulamiento de la circulación y carencia de vías directas que enlazaran zonas urbanas de intenso tráfico.

El Coso quedaba estrangulado en la zona de la antigua Universidad, pasando de 20 a 10 metros. Asimismo, el enlace de éste con el paseo del Ebro en la zona del Mercado, se hacía con gran dificultad a través de las calles Cerdán, Escuelas Pías y Antonio Pérez.

La calle D. Jaime, vía de gran afluencia de tráfico, quedaba colapsada en su confluencia con la calle del Pilar por la estrechez de esta última.

El eje longitudinal Predicadores-Manifestación-Mayor resultaba por su estrechez en determinados puntos -ancho medio de cinco metros para la calle Mayor y estrangulamiento de Predicadores en la plaza de Santo Domingo-, insuficiente a la hora de canalizar el tráfico Este-Oeste de casco urbano de la ciudad.

El barrio de san Pablo acogía un importante contingente humano y una intensa actividad comercial, las comunicaciones interiores del mismo sin embargo, se realizaban con suma dificultad, debido a la estrechez de las calles que lo componían.

Se contemplaban también en este Plan de Reforma, los enlaces entre el casco histórico de Zaragoza y el resto de la misma. En este sentido destacaban dos puntos en los que el problema del tráfico debía resolverse. Por una parte el tránsito entre el barrio de Hernán Cortés y la ciudad antigua, el cual se realizaba a través de la Puerta del Carmen, punto en el que confluía también la carretera de Valencia. La falta de una vía suficientemente amplia como para canalizar este tráfico hacia el interior de la ciudad, dificultaba extraordinariamente las comunicaciones entre estos dos sectores de la población. Por otra parte, era preciso según los autores del plan, ampliar el estrangulamiento que la calle General Franco -Conde Aranda- presentaba en la zona del Portillo. Esta vía era una de las más importantes de Zaragoza y canalizaba un importante volumen de tráfico en sentido longitudinal, comunicando el populoso Barrio de Delicias con el centro de la ciudad y sirviendo igualmente como entrada a la población de las carreteras de Madrid y Logroño.

Las reformas más importantes que incorpora el Plan de Reforma Interior de 1939 son las siguientes: Calle de la Yedra -San Vicente de Paúl, creando una nueva vía de comunicación Norte-Sur paralela a la de Don Jaime-, reforma de alineaciones en el barrio de sepulcro, plaza de Nuestra Señora del Pilar -unión de las plazas del Pilar y de La Seo creando un amplio espacio unitario-, prolongación del paseo de la Independencia, barrio de San Pablo -ampliando las calles de San Blas, San Pablo y Mayoral-, creación de una vía de enlace de la Puerta del Carmen con San Juan de los Panetes, regularización de la plaza de la Magdalena, prolongación de la calle Valenzuela, eliminación de manzanas intermedias en la plaza de San Felipe, urbanización de sectores no edificados -huertas de los conventos de Santa Inés, Santa Lucía y Fecetas: sector de Encarnación y Hospicio; y extremo Este de la población comprendido entre la ronda y la desembocadura del río Huerva- y pequeñas modificaciones en la alineación de algunas calles ya existentes -ampliación de la calle General Franco en la zona del Portillo-.

La ejecución de estas reformas suponía en la argumentación de Borobio y Beltrán, la solución a los problemas de tráfico, salubridad y estética antes mencionados.

El tráfico en sentido longitudinal, se facilitaba extraordinariamente al suprimir los estrangulamientos del Portillo y la Universidad en el eje General Franco-Coso, igualmente se favorecía al ampliar el eje secundario Predicadores-Mayor.

En el barrio de San Pablo se establecía una vía rápida de circulación -calle san Blas- que había de posibilitar las comunicaciones interiores del barrio.

La apertura de una vía de enlace entre la Puerta del Carmen y San Juan de los Panetes, solucionaba dos de los problemas antes mencionados. Por una parte eliminaba las dificultades de acceso al centro de la ciudad desde el barrio de Hernán Cortés y por otra facilitaba la comunicación entre el Coso y el Paseo de Ebro a través de la ampliación de la calle Cerdán.

La angostura de las calles situadas entre los templos del Pilar y de La Seo, impedía la fluidez del tráfico en este importante sector de la ciudad. La supresión de las edificaciones entre ambos templos a partir de la ejecución del proyecto de la nueva plaza del Pilar, hacía desaparecer el problema. Junto a este proyecto y enlazado con él, la prolongación del paseo de la Independencia, permitía la rápida comunicación de esta plaza con el resto de la población.

A comienzos de la década siguiente -1943-, José de Yarza redactó el *Plan General de Ordenación Urbana* de Zaragoza. Este plan incorpora para el casco antiguo de la ciudad, el ya descrito Plan de Reforma Interior de 1939. En la memoria de este plan, se abogaba no obstante por la supresión de la prolongación del paseo de la Independencia porque complicaba la situación del tráfico en el casco antiguo de la ciudad más que lo solucionaba, ya que introducía una vía rápida en un entorno de calles estrechas que no permitían salidas transversales a la misma; porque suponía la ruptura del primitivo trazado romano y de su ambiente y finalmente porque al crear una nueva calle de relación, se aumentaba considerablemente la densidad de población de la zona⁹.

Para Yarza debía conservarse la ciudad antigua "...en su mayor integridad posible...", desplazar el comercio hacia la plaza de Aragón, poniéndolo así en relación con los modernos ensanches y reducir la circulación en el primitivo recinto romano, desviando el tráfico hacia el Arrabal a través de la construcción de dos nuevos puentes en los extremos del Coso.

La oposición que a esta supresión del proyecto manifestó Regino Borobio, autor junto a José Beltrán como ya se ha dicho del Plan de Reforma Interior de 1939, hizo que el mismo se mantuviera. Para Borobio la prolongación del paseo de la Independencia se justificaba en pro de facilitar peregrinaciones religiosas y desfiles cívicos hacia la plaza del Pilar. Finalmente estas razones coyunturales se

⁹ YARZA, José de; BELTRÁN, José, y BOROBIO, Regino. "Ordenación Urbana de Zaragoza" en *Revista Nacional de Arquitectura*. Núm. 95, año IX. Madrid, noviembre de 1949. Pág. 481-188.

mantuvieron frente a aquellas que pretendían una proyección al futuro desarrollo de la ciudad.

El *Plan General de Ordenación Urbana de 1957*, redactado por José de Yarza, no introdujo variación alguna a la situación existente en torno al casco antiguo de Zaragoza, recogiendo únicamente en el mismo las ligeras modificaciones fijadas para algunos de los proyectos que ya en marcha, se habían planeado en la reforma interior de 1939¹⁰.

En la década de los años sesenta, continuó la polémica en torno a la conveniencia de la prolongación del paseo de la Independencia. Frente a las mociones en favor a la misma, presentadas por el concejal Emilio Larrodé en julio de 1965 y basadas en la conveniencia de crear una vía que facilitara el acceso al templo del Pilar y en la situación de un caserío en estado de ruina progresiva, por otro compuesto de edificios nuevos que hicieran, según él, del centro de Zaragoza, "...el más bonito de España", se manifestó la opinión de Emilio Larrodera, el cual, consideraba perjudicial la prolongación puesto que creaba una zona de intenso tráfico en el casco antiguo de la ciudad, que permitía la construcción de nuevos edificios que habían de contrastar notablemente con su entorno y ya que la realización del mismo, suponía la desaparición de zonas de interés ambiental de Zaragoza de "...contenido humano y afectivo"¹¹.

La polémica quedó finalmente zanjada, cuando Emilio Larrodera redactó en 1968 el nuevo *Plan General de Ordenación Urbana*. En él se tomó como base para la reforma interior, el plan redactado en 1939 por Regino Borobio. No obstante, se eliminaba del mismo, la prolongación del paseo de la Independencia por las razones antes mencionadas. El objetivo primordial del plan, consistía en reconquistar el caso antiguo de la ciudad, convertirlo en un lugar apto para el peatón y en donde el automóvil, no tuviera sino un acceso marginal a través de estacionamientos colectivos¹².

En la década de los años setenta, se ultimaron algunas de las reformas proyectadas en el Plan de Reforma Interior de 1939 y se redactaron también varios planes parciales para distintos sectores de la ciudad. Entre estos planes podemos destacar los siguientes:

1. *Plan Parcial Especial para el Barrio de La Seo*; redactado por la Comisión de Urbanismo en marzo de 1970 y destinado principalmente a la remodelación de la red viaria, formando espacios de reposo y creando perspectivas cerradas con cuerpos volados similares al Arco del Deán, pero con nuevas formas¹³.

¹⁰ AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA. *Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza* por José de Yarza García, Arquitecto Jefe de Urbanismo. Zaragoza, enero de 1957.

¹¹ Actas Municipales. Sesión Ordinaria del Ayuntamiento de Zaragoza de 9 de septiembre de 1965.

¹² Plan General de Ordenación Urbana Municipal, 1968. Sin signatura. Ayuntamiento de Zaragoza, Gerencia Municipal de Urbanismo.

¹³ Sección de Urbanismo. Núm. de registro general 15.883, año 1970. Ayuntamiento de Zaragoza, Gerencia Municipal de Urbanismo.

2. *Plan Especial de la plaza de Santa Cruz*; redactado en febrero de 1975 por el arquitecto J. Antonio Fernández. Este proyecto afectaba a la zona comprendida entre las calles D. Jaime I, Méndez Núñez, Espoz y Mina y Alfonso I. Los objetivos fundamentales del mismo consistían en la reducción del tráfico rodado, reservando un mayor espacio para el uso peatonal y la conservación del trazado existente y de los edificios de interés histórico-artístico¹⁴.
3. *Plan Especial para la reforma interior del sector de la Magdalena*; redactado por Elvira Adiego en 1976. La finalidad de este proyecto es similar a la del anterior¹⁵.

Por último, en 1988, el Área de Urbanismo e Infraestructuras del Ayuntamiento, presenta un *Plan de actuaciones para el Casco Histórico* de la ciudad bajo la propuesta "Zaragoza 1992". Este plan, fue redactado por el Arquitecto Jefe del Servicio del Caso Histórico, Miguel Ángel Navarro Trallero y comprende dos tipos fundamentales de proyectos¹⁶:

1. Proyectos tendentes a la mejora del hábitat: actuaciones en zonas que exigen un mínimo de intervención por su potencial definición, actuaciones tendentes a la sustitución del caserío obsoleto y actuaciones para la renovación de infraestructuras.
2. Proyectos de intervención y recalificación de elementos definidores del ser de la ciudad: Paseo de la Independencia, Avenida César Augusto en el tramo comprendido entre el Coso y el paseo Echegaray y Caballero, sector Alfonso, parte posterior de La Seo y plaza del Pilar.
3. La exposición de las distintas reformas urbanas llevadas a cabo en el casco histórico de Zaragoza con el objetivo de mejorar el tráfico interior y sus comunicaciones con el resto de la ciudad, nos permite reflejar finalmente una serie de reflexiones sobre el tema. Los problemas que para los técnicos municipales encargados del urbanismo de la ciudad presenta la zona más antigua de la misma han sido prácticamente los mismos a lo largo de más de un siglo. Un análisis del esquema viario del centro de la ciudad demostraba para los citados profesionales que éste presentaba puntos de estrangulamiento de la circulación y carencia de vías directas entre puntos de gran afluencia de tráfico rodado. La solución a estos problemas se

¹⁴ Sección de Urbanismo. Núm. de registro general 7.690, año 1975. Ayuntamiento de Zaragoza, Gerencia Municipal de Urbanismo.

¹⁵ Sección de Urbanismo. Núm. de registro general 23.876, año 1976. Ayuntamiento de Zaragoza, Gerencia Municipal de Urbanismo.

¹⁶ AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA. *Zaragoza. Actuaciones en el Casco Histórico. 1992-2000*. Zaragoza, 1988.

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA. *Zaragoza, plazas y plazos. Actuaciones en el Casco Histórico*. Zaragoza, junio de 1988.

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA. *Zaragoza, viviendas municipales de alquiler*. Zaragoza, diciembre de 1988.

lograba abriendo grandes vías de penetración en el interior de Zaragoza y ampliando el trazado de algunas ya existentes. Las reformas proyectadas se realizaron lentamente e incluso en algunos casos no llegaron a efectuarse, el resultado de todo ello no fue sino la pervivencia de antiguas y nuevas alineaciones, con la coexistencia por lo tanto de tramos amplios junto a otros muy estrechos.

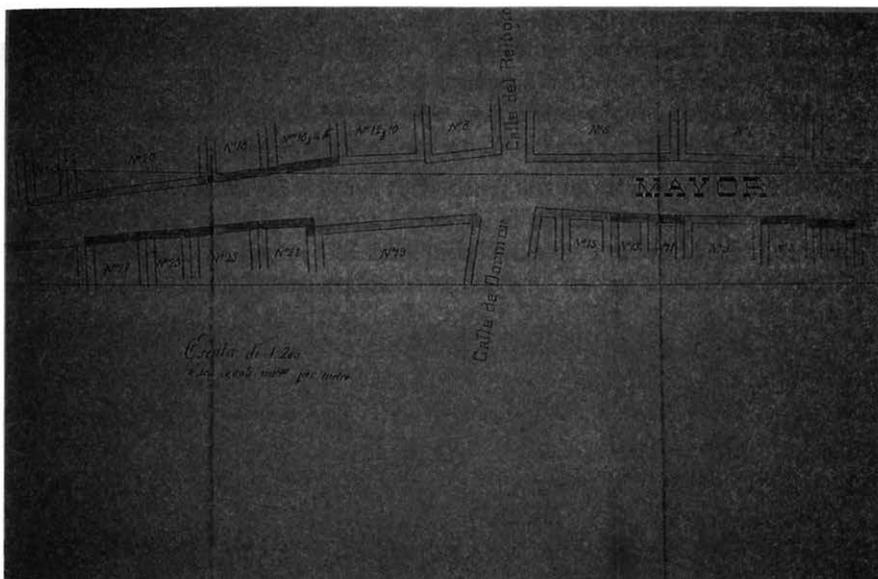
La apertura de nuevas vías que permitieran una mejor comunicación interior suponían a corto plazo una mayor fluidez en el tráfico, no obstante habrían de presentar a lo largo del tiempo dos serios inconvenientes. Por una parte, el hecho de que las previsiones de futuro realizadas en la fecha en que éstas se proyectaron quedaran totalmente desbordadas -calles como la de San Vicente de Paúl han quedado reservadas a un único sentido de circulación, otras como la de Alfonso I tienen en la actualidad un tráfico restringido y se está estudiando su posible peatonalización- y por otra, el que estas vías vinieran a desembocar en puntos muertos en donde el tráfico quedaba de nuevo colapsado -culminación de la prolongación del Paseo de la Independencia en la plaza del Pilar con la Casa Consistorial como barrera, estrechamiento de la Avenida de César Augusto en su tramo final por la conservación del edificio del Mercado central (conservación por otra parte acertadísima desde el punto de vista histórico-artístico) y creación de un "punto negro" junto al Portillo por la confluencia de vías de gran tráfico (General Franco -hoy Conde Aranda-, Avenida de Madrid y Paseo María Agustín)-.

Junto a los problemas que las vías citadas presentan en sus entradas y salidas, debemos añadir el hecho de que se creen graves congestiones en las confluencias laterales de las mismas, al introducir tráfico rápido en calles con una gran afluencia de peatones y de insuficiente amplitud para el establecimiento de una fluida convivencia entre ambos.

Finalmente, podemos apuntar el hecho de que el centro de Zaragoza, se había desplazado ya en 1939 hacia el entorno del paseo Independencia-plaza Aragón (Ensanches de Miralbueno y Miraflores, urbanización de la Huerta de Santa Engracia, formación del paseo Sagasta, etc.), la concentración proyectada con motivo del Plan de Reforma Interior de ese año de los edificios representativos de la ciudad -Casa Consistorial, Gobierno Civil, Juzgados y templos del Pilar y de La Seo- en un lugar del casco antiguo falto de comunicaciones e infraestructuras, representaba una vuelta atrás, la traslación al marco ciudadano de un centralismo imperante en el país, en el que las instituciones se concentraban en un lugar considerado emblemático y representativo - plaza del Pilar- que pasaba así a ser también el centro rector de la ciudad.



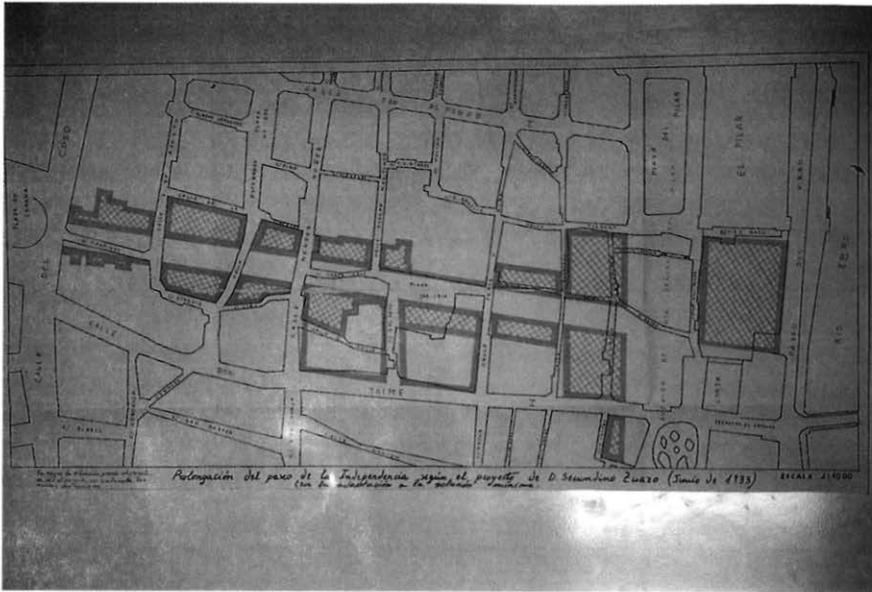
VIII.1 Vista de la calle Alfonso I desde el Coso. Proyecto redactado por el arquitecto municipal José de Yarza en 1858.



VIII.2 Proyecto de alineación y ensanche de la calle mayor redactado por el arquitecto municipal Ricardo Magdalena en 1903.



VIII.3 Vista de la calle Conde de Aranda. Esta calle se formó a partir del proyecto de alineación y ensanche de la antigua del Portillo redactado por José de Yarza en 1915.



VIII.4 Proyecto de prolongación del Paseo de la Independencia redactado por Secundino Zuazo y José Derqui en 1933.



VIII.5 La estrechez de gran parte de las calles que componen el casco antiguo de Zaragoza obligó en la primera mitad de este siglo a la elaboración de proyectos de alineación y ensanche que facilitarían la circulación rodada a través de las mismas. Estos criterios de sustitución han dado paso en la actualidad a otros de conservación en los que el citado casco antiguo de la ciudad, tiende a reconvertirse en lugar predominantemente peatonal.