

BERCEO	141	85-114	Logroño	2001
--------	-----	--------	---------	------

LA PLANIFICACIÓN DEL CRECIMIENTO URBANO DE LOGROÑO

Adoración Cabrerizo Cristóbal*

RESUMEN

El presente trabajo tiene por objeto analizar, dentro del proceso de urbanización que afecta a Logroño, la repercusión espacial que ha tenido la planificación urbana en el desarrollo de la ciudad. Como “planificación urbana” se entiende que es el estatuto jurídico que permite a la Administración ordenar de forma voluntaria el desarrollo en superficie de los núcleos urbanos y dar respuesta a las demandas (viviendas, infraestructuras, dotaciones y equipamientos) y a los conflictos de intereses surgidos entre los diferentes agentes (poderes públicos, promotores inmobiliarios, propietarios del suelo, y ciudadanos) que intervienen en la formación de la ciudad.

Palabras clave: desarrollo urbano, legislación urbana, ciudad, Logroño, España.

This work analyses the spatial implications for the city of Logroño caused by town planning decisions on the city development. By “town planning” we understand the juridical statute that allows the public administration to voluntarily organise the development of the urban areas and to respond to all the requests (housing, infrastructures, endowments and equipment) and to the interests conflicts emerged among the different agents (public authorities, property developer promoters, landowners and citizens) that are involved in the city formation.

Key-words: urban development, urban legislation, city, Logroño, Spain

0. INTRODUCCIÓN

La implantación del planeamiento urbano sobre la ciudad heredada del pasado, en relación a las fases del proceso de urbanización experimentado por Logroño, ha seguido las pautas que caracterizan el desarrollo de este fenómeno a escala nacional. A pesar de ello, al ascender en la escala de estudio a nivel intraurbano, ha sido posible apreciar

* Investigadora Agregada del Instituto de Estudios Riojanos.

una serie de características particulares que difieren de la dinámica seguida por el resto del país, y en particular por las capitales de provincia de tamaño medio, menos homogéneas que las grandes metrópolis tanto por la influencia de factores de tipo local, como por el carácter endógeno de su desarrollo.

En este sentido, se debe de tener en cuenta que la planificación del crecimiento urbano de Logroño se ha realizado a partir de la implantación, a nivel nacional, de una serie de medidas legislativas que en diferentes etapas, caracterizadas por una coyuntura económica, social y política concreta, han tratado de orientar el crecimiento de la trama urbana, a partir de diversas formulaciones teóricas sobre el fenómeno urbano y el modelo de ciudad ha conseguir¹.

Así, en ocasiones, se incorporaron a Logroño modelos de organización espacial ajenos a la realidad existente y poco adecuados a la demanda de viviendas, polígonos industriales, dotaciones y servicios, infraestructuras y espacios verdes necesarios para garantizar las futuras ampliaciones del casco urbano, la calidad del espacio construido, y la conservación del entorno natural y del patrimonio histórico.

El desajuste existente entre la planificación del crecimiento urbano y el desarrollo en superficie de la ciudad han generado problemas que, como la congestión del área central, el freno que supone la vía del ferrocarril a la expansión urbana, la falta de integración del río en el paisaje residencial, o la escasa vinculación de la ciudad con los asentamientos periféricos de su entorno, condicionan sus posibilidades futuras de ampliación, y la posibilidad de potenciar su área de influencia fuera de los límites propios de la Comunidad Autónoma.

Por ello, se ha considerado acertado abordar el estudio de la planificación del crecimiento urbano experimentado por Logroño; definiendo ésta como el instrumento que, emanado de la Administración, intenta conjugar tanto el interés de los agentes que intervienen en la formación de la ciudad, como encauzar de forma voluntaria y ordenada el crecimiento de ésta.

1. LA PLANIFICACIÓN URBANA EN ESPAÑA: REFERENCIA AL MARCO LEGISLATIVO

Antes de analizar cronológicamente las diferentes etapas que han hecho posible la ampliación de Logroño y la aportación de la planificación urbana al desarrollo del proceso de urbanización que ha experimentado la ciudad, se ha considerado acertado hacer una breve referencia al marco legislativo y a la coyuntura política y económica que, en

1. Los contenidos teóricos de la planificación urbana han ido evolucionado de forma paralela al desarrollo del proceso de urbanización a escala mundial hasta convertirse en el estatuto jurídico que permite a la Administración: garantizar la correcta distribución de los asentamientos a escala interurbana, evitando los desequilibrios territoriales derivados del rápido crecimiento de las ciudades frente al receso económico de las áreas rurales; optimizar el funcionamiento de la ciudad a partir de una ordenación del espacio que sea capaz de generar beneficios para todos los agentes que intervienen en su construcción (poderes públicos, propietarios del suelo, promotores, y ciudadanos); regular y reglamentar tanto las fases que intervienen en la urbanización de un territorio, como las modificaciones que afectan a la trama preexistente; y establecer una distribución de los usos del suelo que garantice la calidad y habitabilidad del espacio construido.

cada momento, ha dado paso a la implantación de dichas medidas a nivel nacional, autonómico o municipal.

En España, al igual que en el resto de los países occidentales, la necesidad de ordenar el desarrollo de los núcleos urbanos dio paso a la intervención de los poderes públicos en la forma de hacer ciudad. Las primeras medidas legislativas en esta materia fueron los Planes de Alineación y Ensanche que se sucedieron desde la Real Orden de 19 de diciembre de 1859, que obligaba a levantar el plano geométrico de todas las poblaciones de más de 8.000 habitantes, hasta la aprobación de la Ley del Suelo (1956). Estos Planes mostraron una visión fragmentada del hecho urbano que, diferenciando las características de la edificación y los usos del suelo correspondientes a los centros históricos y a los “ensanches”, establecieron la primera zonificación de los usos del suelo, que separó la industria de la función residencial.

En el periodo comprendido entre 1950 y 1970, el país se vio afectado por una serie de transformaciones estructurales que favorecieron la implantación del proceso de urbanización, por lo que la necesidad de coordinar el desarrollo del territorio a escala nacional llevó a recopilar la legislación existente a través del primer Anteproyecto de la Ley del Suelo (1953).

A pesar su concepción orgánica y cerrada², se observó un claro avance ideológico en el planeamiento al incorporar a éste tanto formulaciones teóricas de etapas precedentes, como los avances que en este campo se habían producido en otros países. Sus objetivos se centraron en la jerarquización del planeamiento a diversas escalas (nacional, provincial y parcial); en la clasificación del suelo en rústico, urbano y de reserva; y en la creación de un patrimonio municipal de suelo que permitiese el crecimiento escalonado de los núcleos urbanos.

Como la entrada en vigor de la Ley del Suelo coincidió con el final de la etapa de autarquía, se primó el desarrollo socioeconómico del país, a través de la industrialización y del fomento del turismo, a su puesta en práctica. Aunque la Ley del Suelo formuló un esquema válido para hacer frente a la urbanización del país, su mala aplicación y la falta de capacidad de la Administración para poner en marcha sus contenidos limitaron su eficacia. Por ello, las ciudades aumentaron su superficie sin un Plan General de Ordenación que estableciese el esquema básico de su desarrollo o a partir de un instrumento de planificación precario, que trataba de anticipar la situación final de la ciudad al cabo de un periodo de previsión.

La falta de flexibilidad del planeamiento, su incapacidad para ajustarse a cualquier hecho inesperado, y el carácter dinámico del fenómeno urbano llevaron a proponer la revisión de la Ley³, planteando la necesidad de conjugar el planeamiento físico con el desarrollo de las actividades económicas. Por ello, se intentó acomodar la progresiva industrialización del país al soporte espacial que ofrecía la estructura de la red urbana.

La entrada en vigor del nuevo texto coincidió tanto con la repercusión, a escala nacional, de la crisis económica de 1973, como con los cambios políticos, económicos

2. LEY, de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana. (B.O.E. 14/05/1956).

3. LEY 19/1975, de 2 de mayo, de Reforma de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. (B.O.E. 05/05/1975).

y sociales derivados de la transición hacia la democracia. Por ello, la Ley del Suelo intentó conjugar la ampliación de los núcleos urbanos con el espíritu que habría de inspirar la Constitución⁴; centrando sus objetivos en el derecho que tienen los ciudadanos a disfrutar de una vivienda digna, en regular la utilización del suelo para impedir la especulación, y en recuperar para la colectividad las plusvalías que genera la acción urbanizadora de los entes públicos.

La reforma de la Ley del Suelo dotó a la planificación de un instrumento normativo más flexible y operativo que la legislación precedente, que dio paso a importantes modificaciones tanto en la forma de concebir la ordenación del territorio, como en el modo de hacer ciudad. A partir de una concepción dinámica del fenómeno urbano, a escala municipal, el Plan de Ordenación fija la estructura general y orgánica del territorio, cuyas previsiones pueden desarrollarse a partir de varios instrumentos que garantizan la continuidad de la trama urbana.

El comienzo de la década de los noventa estuvo marcado por la implantación de importantes proyectos especiales⁵ y por la vuelta a una escala de reflexión de la ciudad más general y preocupada por el futuro. La redefinición de los presupuestos teóricos subyacentes en la planificación propusieron para el desarrollo territorial y regional planes estratégicos, apoyados en criterios ya existentes, como la comarcalización.

Al modificarse la forma de hacer ciudad, los habitantes de las áreas urbanas demandan, junto a viviendas de nueva planta, equipamientos, infraestructuras, y una calidad ambiental acorde con su modo de vida. Por ello, la planificación intenta compaginar el crecimiento de la ciudad con el desarrollo ecosostenible demandado; aunque no se puede dar respuesta satisfactoria a dichas demandas debido a la escasez de suelo urbano o urbanizable, factor que se ha convertido en el mayor obstáculo al que debe hacer frente el crecimiento de la ciudad para lograr el desarrollo armónico del territorio a nivel intraurbano y regional.

Para evitar la escasez de suelo, y de este modo la especulación en los procesos expansivos, la planificación ha incluido entre sus presupuestos metodológicos la dimensión metropolitana de la dinámica territorial con el fin de racionalizar tanto la distribución de usos, como la localización de las actividades en el territorio. Por ello, la Administración debe planificar y programar el crecimiento de la ciudad a través de los Planes Generales de Ordenación Urbana, que deben conformarse como un marco estable y consensuado que garantice la urbanización del territorio a medio y largo plazo.

Los inconvenientes derivados de la presión de los efectivos demográficos y de las actividades económicas sobre el espacio construido (densificación, falta de suelo, degradación ambiental) y las dificultades de la Administración para hacer frente al crecimiento de las ciudades han generado desequilibrios intraurbanos que marginan a los centros históricos y a sus residentes, sobredimensionan el valor del suelo, incrementan

4. REAL DECRETO 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. (B.O.E. 17/06/1976) y CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA, de 27 de diciembre de 1978. (B.O.E. 29/12/1978).

5. REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/1992, de 26 de junio, que aprueba la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. (B.O.E. 30/06/1992).

el tráfico rodado, y ponen en peligro la supervivencia de los entornos naturales próximos a las áreas urbanas.

La necesidad de adecuar la localización y crecimiento de las estructuras productivas a la demanda de bienes y servicios, y de favorecer la habitabilidad de las áreas urbanas han dado pie a una extensa producción bibliográfica interdisciplinar que, tras analizar los problemas estructurales existentes en materia de urbanismo y suelo, propone diversas recomendaciones⁶ a las que se suman los esfuerzos de la Administración por establecer y arbitrar en la forma de hacer ciudad y gestionar el territorio⁷.

Por ello, se plantea la necesidad de establecer un pacto sobre el territorio que vinculen tanto a la Administración del Estado, como a las diferentes Autonomías; destacando por su importancia: la adopción de un Programa Estratégico del Suelo que aproveche el potencial que generan las inversiones del Estado en las ciudades, mediante el desarrollo de Programas Municipales de Suelo que solventen la demanda de viviendas y las necesidades de las actividades productivas; la rehabilitación de ámbitos degradados que permitan la recuperación de las áreas que han quedado obsoletas, perdiendo parte de su funcionalidad; el desarrollo de una política territorial adecuada que resalte la importancia a las áreas urbanas intermedias y de las regiones metropolitanas, fomentando la calidad de vida, la posibilidad de empleo y el acceso a la vivienda; y la simplificación del planeamiento urbanístico y la flexibilización los Planes de Ordenación Urbana, agilizando su ejecución, garantizando su transparencia, y favoreciendo la participación ciudadana.

Se demanda una normativa que regule las dotaciones colectivas, adaptándose a los cambios que experimenta la sociedad en cuanto a temas ambientales y nuevas formas de ocio, de tal forma que se devuelva la calle al peatón, ya que el aumento ilimitado del espacio público no supone una mejora de la calidad de hábitat si no existe una distribución racional del viario y los recursos. Por ello, se intenta compaginar la planificación con una política integral de transporte donde las infraestructuras se conviertan en ele-

6. A propuesta del MOPTMA se creó una comisión de expertos que analizó los problemas existentes sobre suelo y urbanismo. Del documento final (Informe sobre Suelo y Urbanismo) se extrajo una parte que condensa las propuestas o conclusiones de dicha comisión (Recomendaciones finales de avance Normativo y Política de Suelo), conocido como Documento Salamanca. MOPTMA (1995): "Recomendaciones finales de avance normativo y política de suelo", en Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales, nº 103, pp. 165-187.

7. El Tribunal Constitucional estableció tanto el alcance y los límites de competencia que en materia de urbanismo tienen las Comunidades Autónomas, como las competencias del Estado, que sólo puede regular los aspectos básicos del derecho a la propiedad y la valoración del suelo en caso de expropiación. Por ello, se declaró nula la disposición derogatoria última del Texto Refundido de 1992 y la planificación debe efectuarse siguiendo los criterios del REAL DECRETO, 1346/1976, de 9 de abril, que aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (B.O.E. 16/06/1976 y 17/06/1976); del REAL DECRETO-LEY 3/1980, de 14 de marzo, sobre Creación de suelo y agilización de la gestión urbanística (B.O.E. 15/03/1980); del REAL DECRETO-LEY 16/1981, de 16 de octubre, de Adaptación de Planes Generales de Ordenación Urbana (B.O.E. 22/11/1981); y la LEY 7/1997, de 14 de abril, de Medidas Liberalizadoras en Materia de Suelo y Colegios Profesionales (B.O.E. 15/04/1997). En este sentido, las novedades más interesantes se centran en el régimen del suelo, cuya clasificación se reduce a tres tipos: urbano, urbanizable (delimitado y no delimitado) y no urbanizable, por lo que desaparece el suelo urbanizable programado y el urbanizable no programado. SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL 61/1997, de 20 de marzo, que establece el alcance y las competencias de las Comunidades Autónomas en materia de urbanismo. (B.O.E. 24/03/1997).

mentos estructuradores de la jerarquización del sistema urbano nacional, y del crecimiento de las ciudades.

2. LA PLANIFICACIÓN DEL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

La planificación del crecimiento de Logroño debe analizarse siguiendo un criterio cronológico que refleje tanto la evolución legislativa en materia de planeamiento, como la coyuntura social, política y económica por la que atravesaba el país en cada momento, prestando especial atención a las características particulares de la ciudad.

Por ello, con relación a las edades del fenómeno urbano, el desarrollo del proceso de urbanización que ha afectado a la ciudad se ha dividido, a partir de la etapa industrial, en siete fases que reflejan tanto la ampliación física de la trama urbana, como la repercusión que sobre dicho desarrollo ha tenido la planificación urbana⁸.

2.1. La formación de la ciudad contemporánea: Los Planes de Alineación y Ensanche

Hasta finales del siglo xv el elemento que estructuró el crecimiento de Logroño fue su muralla⁹ al delimitar un espacio susceptible de ser urbanizado que diferenciaba, en función de los usos del suelo, el espacio urbano del entorno rural. La muralla permitió adoptar el modelo propio de los asentamientos situados en la ruta jacobea, caracterizado por la disposición longitudinal de los núcleos urbanos siguiendo la vía de peregrinación (ciudad itinerario).

Este modelo de estructura urbana se extinguió con la demolición de las murallas, dando paso a la primera expansión horizontal del casco urbano. Dicha expansión se apoyó en los caminos rurales que fluían del casco urbano medieval, permitiendo la ampliación de la ciudad en varias direcciones, a través de los “ensanches”: hacia el oeste, a través del camino de Fuenmayor (Marqués de Murrieta); hacia el este, a través del camino de Calahorra (Avda. de la Paz); y hacia el sur, a través del camino de Lardero (Vara de Rey).

La construcción del ferrocarril, coetánea al derribo de las murallas (1863), introdujo un nuevo elemento estructurador en el tejido urbano, pues su trazado (más o menos paralelo a la muralla) supuso la incorporación de un centro económico a unir con el resto del espacio edificado, convirtiéndose en un eje espontáneo del “ensanche”, al conectar el Casco Histórico con las industrias que se localizaron en el entorno de la vía.

8. Se ha intentado identificar los factores que han hecho posible en cada momento la ampliación del espacio urbanizado; destacando la importancia cualitativa que cada uno de ellos ha aportado al crecimiento de la trama urbana, e incidiendo en la distribución de los usos del suelo, por ser el elemento más dinámico y cambiante de la dinámica urbana, cuya evolución refleja las transformaciones que experimentan las funciones urbanas según las necesidades y las actividades económicas que desarrolla la población.

9. Su trazado partía de la puerta del Camino, seguía por 11 de Junio, Bretón de los Herreros, Muro de la Mata y del Carmen, hasta el Palacio de los Chapiteles y de allí bajaban por detrás de San Bartolomé hasta el Hospital y el Puente de Piedra, a morir en la primera torre de éste, que unida al castillo de la ciudad ocupaba las primeras casas de la Ruavieja actual. En este punto se unía también la muralla que desde el Cubo del noreste (hoy conocido como El Revellín) bajaba por detrás de Santiago, a lo largo del camino de San Gregorio.

A partir de este momento, las figuras que intentaron regular tanto la evolución del Casco Histórico, como las sucesivas ampliaciones de la trama urbana fueron los planes de alineación y ensanche que se sucedieron entre 1893 y las Ordenanzas de Edificación de 1938. Sus objetivos se centraron en conectar el Casco Histórico con los terrenos situados al otro lado del ferrocarril, y en reglamentar cómo debía realizarse el crecimiento de los ensanches.

Con un retraso de treinta años con respecto a la Real Orden de 19 de diciembre de 1859, se aprobó el Plan General de Alineaciones de Logroño (1893). Fue el primer documento que planteó la necesidad de ordenar el crecimiento del Casco Histórico y de los “ensanches” de forma conjunta, diferenciando las características de la edificación y las Alineaciones en función de la zonificación de los usos del suelo; separando las normas urbanísticas relativas al Casco Histórico de las que afectarían al resto de la ciudad. Sus objetivos se centraron en erradicar el modelo de ciudad medieval, y en mantener la homogeneidad del centro frente a los ensanches.

La reglamentación del crecimiento se los “ensanches” se realizó a través de las Ordenanzas Municipales de 1900. Debido a los obstáculos que el casco urbano debía afrontar en su desarrollo hacia el oeste y norte¹⁰, se consideró que su ampliación debía encauzarse hacia el sur y este de la ciudad; a pesar del freno que suponía la vía. Su trazado se superó mediante el uso de una pasarela de hierro que salvaba el paso del ferrocarril en la intersección de Vara de Rey con Gran Vía y Jorge Vigón, así como mediante el empleo de numerosos pasos a nivel.

El crecimiento de la ciudad hacia el sur se desarrolló mediante la prolongación de Vara de Rey, en el tramo comprendido entre Gran Vía y el emplazamiento actual de la estación de autobuses. La necesidad de potenciar el desarrollo de la ciudad hacia el este facilitó la redacción del Plan de Alineaciones de la Zona Oriental, que abarcaba desde Jorge Vigón –por el oeste– a los terrenos situados junto a la Plaza de Toros –por el este– y desde la línea férrea –por el sur– hasta la calle situada al norte del Cuartel de Caballería.

Paralelamente al desarrollo de los “ensanches”, se adoptó como sistema de planeamiento el modelo de “gran vía” utilizado por Haussman en la remodelación de París (1853-1871), que consistía en romper la trama urbana heredada del pasado mediante avenidas jalonadas de edificios convergentes en grandes plazas. Este modelo de planeamiento tuvo una gran implantación en las ciudades españolas. Aunque su trazado modificó substancialmente el plano de aquellas que, como Valencia, Córdoba o Granada, poseían una morfología irregular y compacta; en algunos casos, como Vitoria, León o Logroño, el trazado de la “gran vía” no rasgó el tejido urbano, sino que se consolidó como eje principal del ensanche, al enlazar el casco histórico con la vía.

10. La ampliación hacia el oeste se realizó mediante de la apertura de Marqués de Murrieta. El desarrollo de este colector estuvo ligado tanto a los establecimientos militares anexos al Cuartel de Infantería, como a la localización de la industria conservera y a la Real Fábrica de Tabacos en Portales. La ubicación del Cuartel y la existencia de numerosos edificios oficiales retrasaron su urbanización hasta la modificación del trazado de la vía. Hacia el norte, el crecimiento se vio frenado por los problemas derivados de la integración del río en la dinámica urbana. Por ello, la margen izquierda quedó relegada del crecimiento de la ciudad, y el incremento de la superficie construida se realizó a expensas de la industria vinculada a las explotaciones ganaderas y agrícolas.

La apertura de Vara de Rey, entre Muro del Carmen y Miguel Villanueva, así como su conexión con Sagasta, comunicaron definitivamente el Casco Histórico con la estación del ferrocarril. Por otro lado, la concentración de industrias que tuvo lugar junto a la vía definió la primera zonificación de los usos del suelo en un espacio antes caracterizado por su multifuncionalidad. Por ello, a pesar del reducido tamaño de Logroño, que en 1900 contaba con 19.237 habitantes, se puede considerar como “gran vía” a este colector.

La macización y verticalización del espacio urbano no fueron capaces de resolver el problema de la vivienda obrera, aumentando considerablemente la densidad del Casco Histórico, y empeorando las condiciones de vida en los barrios más poblados, que no fueron capaces de absorber el flujo inmigratorio a pesar del hacinamiento. Durante las tres primeras décadas del siglo XX, los poderes públicos denunciaron tanto la insalubridad y abandono que presentaba el Casco Histórico, como el deber de renovar el mismo.

Las clases sociales medias ante la dificultad para acceder a una vivienda en el centro, ocupado por los grupos sociales más acomodados, y teniendo en cuenta las características del Casco Histórico, comenzaron a fijar su residencia en el extrarradio, al final de los ensanches, donde el precio del suelo era más asequible.

A través de la creación de cooperativas para la construcción de viviendas (Cooperativa Popular de las Casas Baratas de Logroño, 1924¹¹), se intentó evitar la acusada sobresaturación del Casco Histórico, y facilitar el acceso a una vivienda en propiedad mediante subvenciones, y créditos a bajo interés. Durante su vigencia se edificaron dos manzanas en el extrarradio, entre la Carretera Zaragoza y la vía, casi contiguas, que albergaban un total de 46 viviendas unifamiliares, adosadas, con huerto que en la actualidad aún perduran en el trazado urbano.

2.2. El urbanismo racionalista en Logroño

La promulgación del Estatuto Municipal obligó a elaborar un Plan de Ensanche a aquellos ayuntamientos que hubiesen experimentado un crecimiento de población superior al 20% en el decenio comprendido entre 1910 y 1920. Por ello, los objetivos del Plan de Reforma Interior y Extensión (1928), se centraron tanto en mejorar la habitabilidad de la ciudad, como en garantizar la conexión de los ensanches con el extrarradio. Por otro lado, introdujo en el plano teórico conceptos tan novedosos como la necesidad de acometer una planificación integral; la descomposición del plano en manzanas, o la zonificación de los usos del suelo a través la separación de las actividades industriales del uso residencial.

Siguiendo la vía abierta a la planificación urbana tanto por el Estatuto Municipal (1924), como por el XI Congreso Nacional de Arquitectos (1926), se convocó un “Concurso de estudios sobre reforma de alineaciones, plan general de extensión y acceso a las diferentes zonas del ensanche de la ciudad”¹², que abordó el análisis de los obstáculos

11. LEY, de 12 de junio de 1911, de Casas Baratas; REAL DECRETO-LEY, de 10 de octubre de 1924, sobre la reforma de la ley de Casas Baratas y REAL DECRETO-LEY, de 29 de junio de 1929.

12. AA. VV. (1935): “Concurso de estudios sobre la reforma de alineaciones. Plan General de Extensión y acceso a las diferentes zonas del Ensanche de la ciudad de Logroño”, en *Arquitectura* XVII nº 6. Monográfico. Colegio de Arquitectos de Zaragoza, Aragón y Rioja. Logroño, pp. 190-241.

más importantes a los que debía hacer frente las futuras ampliaciones del casco urbano: el trazado de la vía del ferrocarril y la necesidad de integrar el río en la ciudad.

La resolución del concurso propuso la necesidad de conjugar todas las propuestas realizadas, por lo que se acordó aprobar no un proyecto en su conjunto sino las soluciones que para cada problema planteado se adecuaban más a la realidad de la ciudad. Como se procuró mantener la ciudad heredada del pasado, el desarrollo del plano se estructuró a partir de los ejes viarios que conectaban el Casco Histórico al extrarradio, mediante la disposición de la trama urbana en forma de abanico y la consolidación del modelo radial.

La zonificación de los usos del suelo propuesta y la división del plano en manzanas distribuidas a partir del desarrollo del viario integraron el Casco Histórico con los ensanches, y delimitaron los espacios susceptibles de ser planificados. En cuanto a la red de alcantarillado y a la distribución de aguas se acordó establecer un colector que, paralelo al Ebro, recogiese tanto los caudales que desembocaban en el casco urbano, como los procedentes del ensanche. Se intentó canalizar todos los vertidos hacia un punto de la ribera lo suficientemente alejado del centro, como para permitir la creación de una estación depuradora de aguas residuales.

A partir de las estadísticas anexas a las bases del concurso, se estimó que el ritmo de crecimiento de la población en el periodo comprendido entre 1900 y 1934 había sido de un 2% anual. Como el Estatuto Municipal había previsto que la vigencia de los planes de extensión fuese de quince años, se pensó que la ciudad podría contar con 55.700 habitantes en 1955. Por ello, se fijó la densidad de las nuevas áreas residenciales en 200 habitantes por hectárea.

Para contrarrestar la compacidad del plano, se consideró acertado agrupar el parcelario en el interior de la ciudad, y sustituir la manzana cerrada en el ensanche por bloques de dos o tres plantas dispuestos en hilera, sin patios interiores. La fachada principal se orientaría hacia el mediodía, y se crearían espacios libres que contribuyesen al ocio. Se decidió reproducir la tipología de las “casas baratas” en el extrarradio, ya que la incorporación de un pequeño huerto a la vivienda serviría de ayuda a la economía familiar, y mantendría el paisaje característico de la franja que separaba la ciudad del campo, donde predominaban las explotaciones agrícolas.

A pesar de que alguno de los objetivos parciales recogidos en este Plan, se llevaron a la práctica con anterioridad a su aprobación definitiva (1938); la mayoría de ellos, pese a su coherencia y racionalidad, nunca llegaron a tener la plasmación espacial que hubiera supuesto el fin del desorden urbanístico que venía apoderándose de la ciudad. La Guerra Civil congeló drásticamente el crecimiento espacial y económico de Logroño hasta muchos años después de haber acabado la contienda.

2.3. La planificación desarrollista en Logroño

El Plan de Extensión redactado entre 1942 y 1948, a partir del Plano de Ensanche proyectado por los arquitectos D. LUIS GONZÁLEZ y D. RAFAEL FONTÁN¹³, centró sus obje-

13. GARCÍA PRADO, J. (1949): La ciudad de Logroño. Estudio Geográfico de una ciudad. Ayuntamiento de Logroño. Logroño.

tivos en la ampliación de la superficie urbanizada, a expensas de los terrenos ocupados por el entramado viario. El citado Plan partía de una concepción orgánica del hecho urbano, que reproducía las ideas urbanísticas del régimen. La ciudad no sólo estaba formada por su casco urbano, sino también por el conjunto de asentamientos de distinta naturaleza que se encontraban diseminados por todo el término municipal, los extremos o satélites del casco urbano.

Por ello, el Plan de Extensión dividió la ciudad en siete unidades: El Cortijo, La Estrella, la ciudad de Logroño, término de La Guindalera, caserío de las Tres B.B.B. (Buenas, Bonitas y Baratas), caserío de Las Tres Provincias (barrio de San Antonio), y Varea. Dando paso, al menos en teoría, a una planificación integrada y la posibilidad de llevar a cabo este planeamiento a distintas escalas: ciudad, barrio, o manzana. A pesar de su buena voluntad, las actuaciones llevadas a cabo no fueron tan efectivas como cabría esperar, limitándose a comunicar entre sí, y dotar de infraestructuras básicas las distintas unidades urbanas.

Aunque el ritmo de crecimiento de la población no superó las previsiones realizadas (debido a la represión política y a la penuria económica derivadas de la contienda), el comienzo del éxodo rural y la degradación de Casco Histórico incrementaron la demanda de edificaciones de nueva planta. La falta de inversión privada motivó la intervención del Estado en este campo, a través de la creación la Obra Sindical del Hogar (1943), que se erigió en el órgano de dirección, planificación, y financiación del Instituto Nacional de la Vivienda (1939).

La proliferación de viviendas ultraeconómicas se inició en 1944, coincidiendo con la creación de la Obra Sindical del Movimiento, que llevó a cabo la urbanización o reordenación de los sectores más alejados del casco urbano con el fin de alojar a la población económicamente más desfavorecida ante una demanda creciente de alojamiento.

Junto al casco urbano propiamente dicho, Logroño incluía en su término municipal dos barrios de características netamente rurales: El Cortijo y Varea. A partir del Plan de Extensión, y derivado de la nueva concepción orgánica del hecho urbano, se pretendió vincular estos asentamientos con el resto del espacio urbanizado, aunque la única actuación que se llevó a cabo fue la de facilitar su acceso a la ciudad.

Dado el incremento de los efectivos demográficos y, ante la dificultad de alojar a la población inmigrante en el Casco Histórico, se consideró oportuno poner en marcha la urbanización de un poblado de nueva construcción. Por ello, el barrio de Yagüe se ubicó en el sector más occidental del municipio (Valdegastea), separado del resto de la ciudad por el trazado de la vía. Su morfología y trazado siguió el modelo propuesto por el régimen para este tipo de asentamientos: plaza mayor, iglesia, alcaldía, casa del partido y campo anejo de concentraciones para las reuniones del Movimiento.

El Plan de Extensión se completó con importantes obras de infraestructura que, como los Pantanos de Ortigosa y Pajares, beneficiaban tanto a la ciudad, como a su área de influencia. En cuanto a la red de alcantarillado y a la distribución de aguas, se amplió el número de colectores y se adjudicó la contrata para la realización de un colector general en Ebro Chiquito, en el espacio comprendido entre los dos Puentes. Por otro lado, se intentó destacar la importancia política, religiosa y económica del centro de la ciudad a través de la renovación de su caserío, de la ampliación y reforma del Paseo del Espolón,

y mediante la localización de diversos edificios públicos en su interior (Gobierno Civil, Juzgados y Delegación de Hacienda).

El Plan General de Alineaciones de Logroño¹⁴ carecía de los documentos y previsiones que, según el artículo noveno de la Ley del Suelo (1956), requerían los Planes Generales¹⁵. Mantuvo su vigencia durante quince años, y se convirtió en el instrumento de planificación que contribuyó al desarrollo del casco urbano durante la década de los sesenta, al definir los límites del casco urbano y fragmentar el territorio susceptible de ser urbanizado en sectores.

La prolongación natural de los ensanches mantuvo el crecimiento en mancha de aceite que había caracterizado la ampliación del plano en etapas precedentes. A pesar de ello, el Plan de Alineaciones intentó fijar el desarrollo de la ciudad en cinturones sucesivos de edificación, que iban ocupando gradualmente el territorio comprendido entre los límites del casco urbano.

Aunque la necesidad de modificar el trazado de la vía ya se había analizado en 1935, los costos de dicha infraestructura retrasaron la obra hasta 1958. Una vez superado el obstáculo físico que suponía la estación y las dependencias anexas a ésta, se urbanizó el espacio comprendido entre Gran Vía y Pérez Galdós, quedando rebasado este eje, que desempeñaba las funciones características de las vías de circunvalación, e incorporado a la trama urbana.

Las actividades económicas se organizaron siguiendo los criterios de zonificación fijados: la industria consumidora de espacio se ubicó fuera del casco urbano; y el interior se reservó a los usos residenciales y dotacionales. El crecimiento discontinuo y a saltos que caracterizó la ampliación del casco urbano durante la década de los sesenta concentró las áreas residenciales en la periferia. El fomento a la construcción primó el incremento del caserío a la clasificación del suelo vigente. Por ello, la ubicación de los polígonos residenciales se localizó sobre terrenos alejados del centro, pero bien comunicados con éste a través del viario (Residencial Lobete, Plan Chile, Río Cava y Claros de Rioja).

Aunque el desplazamiento de la vía¹⁶ del tren hacia el sur liberó para la gestión urbana los terrenos antes ocupados por el entramado viario, el desarrollo de la franja comprendida entre Gran Vía y Avda. de Pérez Galdós se vio obstaculizado por la existencia de numerosas industrias, por lo que se acordó la ubicación del Polígono Industrial Cascajos en los terrenos comprendidos entre Avda. de Lobete, Ctra. de Soria y Piqueras.

14. RESOLUCIÓN MINISTERIAL, de 28 de diciembre de 1957, por la que se aprueba con carácter provisional el Plan General de Alineaciones de la ciudad de Logroño. (B. O. E. 17/12/1957).

15. Carecía de Estudio Económico-Financiero, de Plan de Actuación, "quedando sin definir la delimitación del perímetro urbano y la situación de los centros urbanos y edificios e instalaciones de interés público", PLAN COMARCAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LOGROÑO (1974): Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Logroño. (sin editor). Imprenta Moderna. Logroño, pp. 3.

16. La posibilidad de crecer en varias direcciones, una vez modificado el trazado del ferrocarril, se desaprovechó de tal forma que la edificación se diseminó a lo largo del casco urbano, dejando numerosos vacíos en la trama urbana. La prolongación natural de los ensanches mantuvo el crecimiento en mancha de aceite que había caracterizado la ampliación del plano. A pesar de ello, el Plan de Alineaciones intentó fijar el desarrollo de la ciudad en cinturones sucesivos de edificación, que iban ocupando gradualmente el territorio comprendido entre los límites del casco urbano.

En este marco el único documento que, de forma expresa, intentó reorganizar la trama urbana heredada del pasado fue el Plan Parcial “Ruavieja” (1971) que afectó a la franja de suelo que se apoya en la ribera del Ebro, en su margen derecha. En un intento por renovar su imagen, se inició una política de adquisición y demolición del caserío más obsoleto (Ruavieja-San Gregorio), que perseguía la renovación de las manzanas, manteniendo el parcelario como memoria urbanística de la ciudad; la proyección de nuevas unidades residenciales; la conservación de los restos de la muralla; y la creación de un parque en el Ebro.

2.4. El Plan Comarcal de Ordenación Urbana

El Decreto de 21 de febrero de 1969 hacía extensivo a Logroño el II Polo de Desarrollo Industrial (1968-1971). Dicho Polo proponía entre sus objetivos tanto la consolidación del eje urbano e industrial del corredor del Ebro, como la interacción del mismo con los dos ejes de crecimiento que articulaban la mayor parte del territorio nacional, al unir las Vascongadas con Madrid (a través de Burgos y Valladolid), y con Cataluña, siguiendo el Valle del Ebro, mediante los Polos de Zaragoza y Logroño.

Aunque las características de la actual estructura industrial no están directamente relacionadas con su entrada en vigor, se puede afirmar que en su día éste tuvo un importante impacto espacial, que se hizo extensivo a los municipios próximos al entorno logroñés. En el caso concreto de Logroño, el citado Polo sirvió, además, para iniciar un cambio de la base urbana, al incorporar la industria a las funciones básicas de la ciudad.

La necesidad de conjugar el desarrollo de la ciudad con el de los municipios de su entorno motivó la redacción de un Plan Comarcal de Ordenación Urbana¹⁷, que afectase a todos los asentamientos. Su entrada en vigor modificó los planteamientos teóricos que habían inspirado la planificación precedente, ya que introdujo en el subsistema urbano los procesos de contagio espacial que permitían difundir el crecimiento de Logroño a su área de influencia, e incorporó a la ciudad un planeamiento coherente que, apoyado en una información urbanística rigurosa, proyectaba su desarrollo hacia el futuro. El incremento de la superficie urbanizada que tuvo lugar durante la década de los sesenta planteó la revisión anticipada del Plan de Alineaciones, para dotarlo de mayor base legal y subsanar las incongruencias detectadas¹⁸; por ello, a partir de las normas urbanísticas propuestas se redactó el Plan Parcial del Área Interior (1976).

A partir de criterios rigurosos, se estableció una clasificación de los usos del suelo que restringía el urbano a sectores muy puntuales; evitando la densificación excesiva que había caracterizado al Plan de Alineaciones. Las posibilidades de expansión se centraron en el desarrollo de los núcleos residenciales existentes tanto en el interior de la ciudad, como en los barrios anexos a ésta.

La terciarización de la economía urbana y el papel de la capital como cabecera del subsistema urbano potenciaron la reurbanización del centro de la ciudad. Se inició una

17. PLAN COMARCAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LOGROÑO (1974): Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Logroño. (sin editor). Imprenta Moderna. Logroño.

18. AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (1984): “Especial, Plan General de Ordenación Urbana”, en Boletín de Información Municipal, nº 6. Gráficas Ochoa. Logroño, pp. 8.

política de rehabilitación del caserío, que favoreció la salida de población en beneficio del incremento de centros y funciones terciarias.

La proximidad del área más terciarizada al Casco Histórico planteó la necesidad de renovar su trama urbana a través de un Plan Especial, que frenase su deterioro medioambiental. Dentro de esta coyuntura, se intentó compatibilizar la revitalización socioeconómica del Casco Histórico, con una política de reconversión y rehabilitación que recuperase para la colectividad la singularidad y los hitos históricos acumulados durante el paso del tiempo. La actuación urbanística más importante se centró en la creación de 116 viviendas promovidas por el Ayuntamiento en el solar comprendido entre las calles Ruavieja y San Gregorio.

Además, se intentó que todas las modificaciones que afectasen a este área preservaran la disposición del viario y la parcelación característica de los solares, por considerar ambos elementos básicos para la legibilidad de la ciudad antigua y aspectos fundamentales de la historia urbana de Logroño. La inadecuación del viario a las necesidades de desplazamiento rodado se resolvió tanto a través la peatonalización de varias calles, como mediante la restricción del tráfico de paso, a ciertas franjas horarias, en Portales.

El Plan Especial del Casco Histórico¹⁹ afectó a su entorno inmediato, con la intención de resolver los problemas que el mantenimiento de la estructura urbana originaba en su interior: ausencia de aparcamientos, dotaciones y equipamientos. Por ello, se cuestionó el emplazamiento del Cuartel de Artillería Alfonso XII. Su localización planteó la posibilidad de modificar la ubicación del Ayuntamiento; descongestionar el tráfico del área central; e integrar el río en la ciudad, mediante la creación de una vía peatonal que conectase El Espolón con el Ebro.

El incremento de población y la densificación de casco urbano plantearon la necesidad de incrementar el número de áreas residenciales a través de la colonización de la periferia este. Por ello, el desarrollo de la ciudad se hizo extensivo tanto al barrio de La Estrella, como a Madre de Dios, cuya urbanización se completó con la delimitación del campus universitario (Plan Parcial “La Estrella”, Plan Parcial “Madre de Dios”, y Plan Parcial “Tacón de Madre de Dios”).

El desalojo de los polígonos industriales hacia la periferia, dispuestos a modo de orla semiconcéntrica en torno a la ciudad, incrementó la posibilidades del expansión hacia el sudoeste. Por ello, manteniendo la vigencia de la planificación precedente, se ampliaron los límites de las áreas residenciales hasta rebasar el trazado de la vía del ferrocarril (Planes Parciales “Río Cava I” y “Río Cava II”). El desarrollo residencial de este sector se apoyó en la remodelación de los ejes viarios preexistentes. La prolongación de Chile, Labradores, y República Argentina delimitó los solares a urbanizar, y resolvió la conexión de Avda. Club Deportivo con el resto de la ciudad.

Por otro lado, el Plan Comarcal centró el desarrollo del casco urbano en la prolongación de Vara de Rey hacia la Ctra. de Soria (Plan Especial “Carretera de Soria” y Plan Parcial “Montesoria”). El valor paisajístico del entorno y las características de la edificación incrementaron su atractivo de tal forma que los grupos más acomodados desalo-

19. LEÓN PABLO, J. M. y LÓPEZ ARAQUISTAIN, J. (1982): “Comentarios sobre el Plan Especial del Casco Histórico de Logroño”, en *Aldaba*, nº 2, pp. 17-21 (pág. 18).

jaron el centro, dando paso a un proceso de desurbanización que todavía no ha concluido. El vaciado demográfico que experimentaron los ensanches, sobre todo las vías más próximas al Espolón, modificó la distribución de los grupos sociales en el interior de la ciudad, y aceleró la terciarización del área central.

La necesidad de conectar los núcleos de población ya consolidados modificó el emplazamiento de la vía de circunvalación (Avda. de Pérez Galdós); la nueva ronda bordeó el casco urbano por su sector más meridional (Avda. de Salustiano Olózaga), comunicando la red viaria con las salidas de la ciudad hacia las carreteras de Soria, Zaragoza y Burgos.

2.5. El Plan General de Ordenación Urbana de 1984

Los cambios que introdujo la reforma de la Ley del Suelo en la forma de concebir la planificación urbana llevaron a plantear la revisión anticipada del Plan de Reforma Interior tanto por el tiempo transcurrido desde su aprobación definitiva, como por el cambio de coyuntura económico y social. La adaptación del Plan al Texto Refundido optó por sustituir el modelo comarcal por un Plan General de Ordenación Urbana centrado en Logroño.

Las previsiones de suelo urbanizable englobaron unidades capaces de hacer frente al futuro crecimiento de la ciudad y a la demanda de viviendas, buscando un efecto de acabado en el paisaje residencial²⁰. Se mantuvo la totalidad de las áreas residenciales en ejecución y los Planes Parciales que no se habían completado. Por ello, los objetivos del Plan se centraron en el suelo ocupado por la propia ciudad (vid. Plano 1 y 2), ya que el crecimiento discontinuo y a saltos que caracterizó la etapa culminante de la expansión urbana dejó numerosos vacíos que alteraban la morfología de la ciudad, pues dejaban entrever un paisaje residencial inacabado.

El incremento de plazas públicas y parques se llevó a cabo tanto sobre suelo urbano, y como no urbanizable. Se estableció un sistema general de espacios libres escalonado, a diversas escalas (zonas naturales protegidas, grandes parques urbanos y pequeñas unidades vecinales), que pretendía mejorar la habitabilidad del espacio construido y potenciar el atractivo paisajístico de su entorno.

Ante la imposibilidad de obtener terrenos adecuados para tal fin en el interior, se procedió a incluir en el sistema general de espacios libres la mayor parte del suelo urbanizable propuesto por el Plan Comarcal para la periferia, ya que no había llegado a consolidarse en áreas residenciales. Por ello, las plazas y espacios verdes periféricos adoptaron una disposición en cuña que permitía conectar sin transiciones bruscas la ciudad con su entorno rural, y expandir aquellas hacia el exterior.

El Plan mantuvo, por otro lado, la vigencia del Plan Especial del “Casco Histórico”, incrementando las ayudas económicas, a través de la creación de la Oficina Municipal de Rehabilitación. Su reurbanización se completó con la peatonalización de numerosos

20. AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (1984): Plan General de Ordenación Urbana. Memoria y Normas Urbanísticas. Unidad Técnica de Urbanismo. Ayuntamiento de Logroño. Gráficas Ochoa. Logroño.

colectores (Once de Junio, Norte, San Francisco, y San Gregorio), y con la apertura de una plaza junto a la Iglesia de Santiago.

El área más terciarizada se trasladó definitivamente de Portales a las inmediaciones de El Espolón (primer tramo de Vara de Rey, Muro de la Mata, primer tramo de Gran Vía, Miguel Villanueva, Avda. de La Rioja, Bretón de los Herreros), potenciando los desplazamientos en sentido N-S (Ruavieja-Mayor-Portales-Espolón-Gran Vía) como una de las corrientes de crecimiento de la ciudad.

La modificación funcional que tuvo lugar alertó sobre la necesidad de potenciar la accesibilidad de este espacio y renovar el caserío existente. Se comenzó por una adecuación de los colectores urbanos a los flujos de tráfico rodado y de peatones derivados de la concentración de centros de gestión y decisión. Su regularización revalorizó el precio del suelo e impulsó la recuperación del parque inmobiliario. Los edificios proyectados redujeron al mínimo la función residencial, primando la localización de actividades terciarias. Esta terciarización de la economía urbana, y la ocupación del área central por empresas y servicios, expulsaron a los residentes hacia la periferia; consolidando Avda. Madrid como un sector de elevada calidad ambiental y baja densidad residencial.

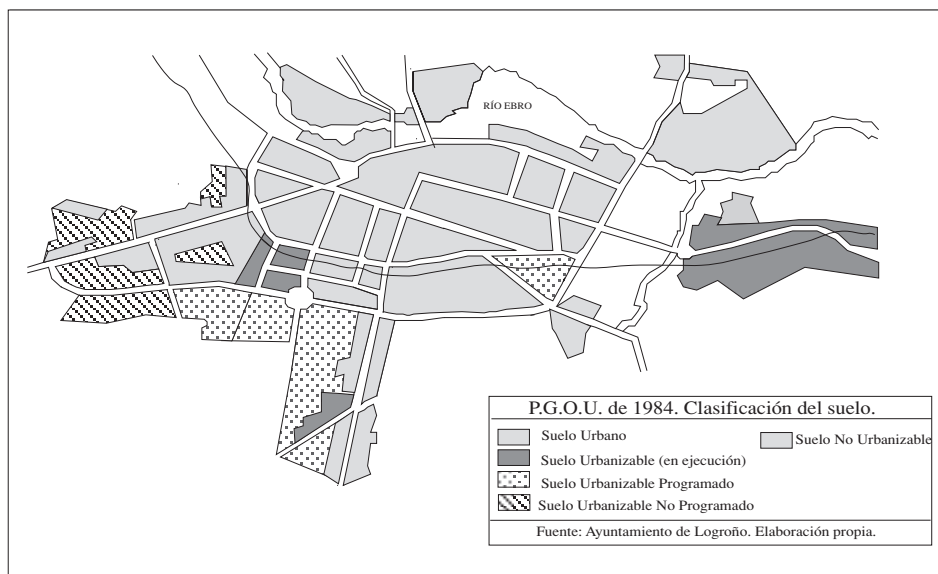
Manteniendo la propuesta del Plan Comarcal que pretendía mejorar la conexión de la ciudad con los barrios anexos al casco urbano, se modificó la morfología y trazado de los ejes periféricos (Circunvalación sur y accesos a la autopista).

En este sentido, las actuaciones más importantes completaron el semianillo de ronda ejecutado en el tramo final de Duques de Nájera en su enlace con Vara de Rey; convirtiéndose en una importante ronda interior (Avda. de Lobete-Duques de Nájera) que agiliza los desplazamientos interiores en un recorrido alternativo a la circunvalación. Por otro lado, la conexión de la ciudad con la periferia se reforzó mediante remodelación del acceso a la autopista, y a través de la apertura de un nuevo puente sobre el río, que desvía el tráfico procedente del polígono industrial Cantabria, Álava o Navarra hacia la Ctra. de Circunvalación.

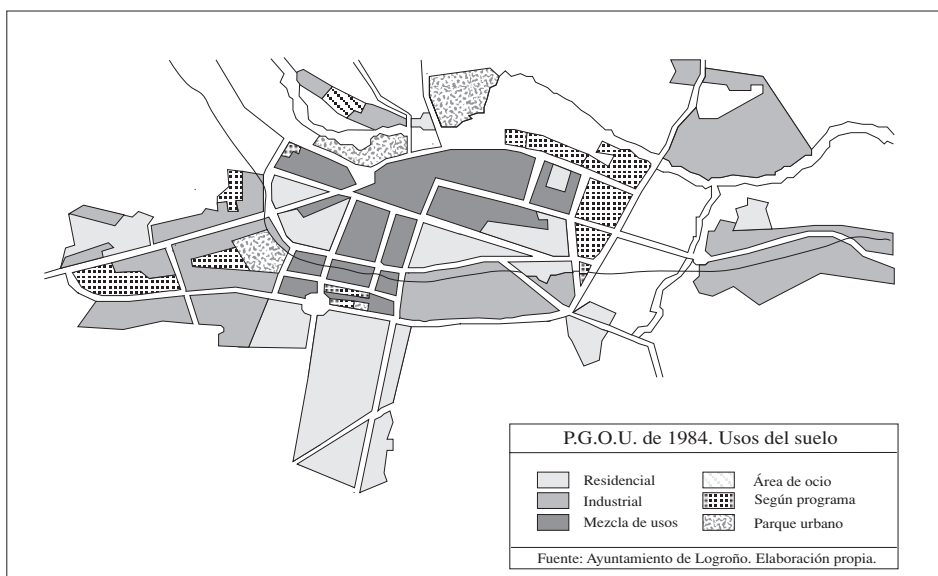
Los cambios bruscos que afectaron a la intensidad de los usos del suelo plasmaron de forma espacial las innovaciones introducidas por la planificación urbana en la forma de hacer ciudad. El crecimiento discontinuo y a saltos de la etapa precedente dio paso un desarrollo centrado en cinturones sucesivos de edificación, abiertos a la periferia a través de la penetración en cuña de espacios verdes y plazas públicas. A partir del “crecimiento en mancha de aceite”, derivado de una concepción orgánica del territorio, la ampliación de la ciudad se centró sobre los colectores que articulan su plano (Vara de Rey, Chile, Marqués de Murrieta y Avda. de la Paz), ya que la posibilidad de crecer en varias direcciones potencia los desplazamientos peatonales, y reduce la congestión del centro.

La alteración de los mecanismos que habían propiciado el desarrollo en superficie del plano, sustituyó la demanda de viviendas y suelo industrial por un interés generalizado por la calidad que ofrece el espacio construido. La preocupación por lograr un efecto de acabado en el paisaje residencial incrementó la oferta de dotaciones, equipamientos y áreas de ocio en la periferia, y redujo la densidad de la edificación frente a la compacidad característica del centro.

Plano 1. Plan General de Ordenación Urbana (1984): Clasificación del suelo.



Plano 2. Plan General de Ordenación Urbana (1984): Usos del suelo.



2.6. El modelo de ciudad circular: El Plan General de Ordenación Urbana de 1992

La necesidad de conjugar la existencia de fuerzas centrífugas que desplazan la ampliación de la ciudad hacia la periferia, y otras de carácter inverso que favorecen la reurbanización del centro, llevaron a proponer un modelo de desarrollo semiconcéntrico que favoreciese el crecimiento abierto hacia el exterior, y potenciase tanto la estabilidad residencial del área central, como los desplazamientos peatonales. Por ello, el nuevo Plan²¹ supuso la adopción de un modelo territorial que pretendía incorporar a la trama urbana las barreras físicas que impedían su desarrollo, u orientaban éste en una o varias direcciones muy puntuales.

Para lograr el modelo de “ciudad redonda” propuesto se alteraron las previsiones de suelo urbano realizadas en 1984, incorporando numerosos sectores localizados en la periferia, con la intención de ocupar los solares vacíos y reemplazar los usos industriales por áreas residenciales, mediante su recalificación²² (vid. Planos 3 y 4). El mayor volumen de suelo urbanizable se ubicó en el sector sur, en la zona denominada “Siete Infantes de Lara”. Esta unidad de ejecución se localiza en el sudoeste de la ciudad y constituye una prolongación natural de las áreas residenciales de San Adrián y Río Cava hacia el Polígono de San Lázaro.

En el noroeste, la ocupación de suelo urbanizable se limitó a los sectores de “El Cubo” y “Río Bajero”, al quedar su crecimiento obstaculizado por el trazado de la vía. Por ello, se señaló un área de ensanche amplia, dentro de la cual se programó exclusivamente la parte no afectada por el ferrocarril. A pesar de ello, ésta puede ser una de las direcciones de expansión residencial más clara para la ciudad si se consigue eliminar dicha barrera.

En el sudeste, las actuaciones previstas planteaban la necesidad de comunicar el grueso del casco urbano con La Estrella, puesto que su proximidad al centro y la intensa urbanización que ha experimentado en los últimos años, han potenciado la creación de un continuo urbano, a través de la calle Piqueras, que resta representatividad a las actividades agrícolas e industriales existentes. El sector Piqueras ocupa una posición estratégica para el crecimiento residencial en esta dirección y, aunque condicionado por las barreras del ferrocarril y la Ctra. de Circunvalación, se convertirá en la pieza de enlace que comunique Avda. Lobete y La Estrella, consolidando el continuo urbano.

Además, el P.G.O.U. intentó incrementar la oferta residencial que existe en los terrenos situados al sur de la Ctra. de Circunvalación y al oeste de Avda. Madrid (“Río Lacalzada”). Su urbanización supone tanto un incremento de la oferta residencial, como la remodelación de los principales ejes viarios que conectan este sector, en sentido norte-sur, con el grueso del casco urbano. Su edificación continúa las actuaciones urbanísticas emprendidas en los últimos años en el tramo final de la calle Chile, futura entrada a Logroño desde Soria.

21. AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (1992): Plan General de Ordenación Urbana. Memoria y Normas Urbanísticas. Unidad Técnica de Urbanismo. Ayuntamiento de Logroño. Gráficas Ochoa. Logroño.

22. Como la posibilidad de edificar en el interior se reducía a la sustitución de los inmuebles ya existentes, debido a la ausencia de vacíos sobre los que llevar a cabo actuaciones que contribuyesen a incrementar el parque de viviendas, la mayor parte del suelo urbanizable programado se localizó principalmente al otro lado del ferrocarril, sobre terrenos carentes de edificaciones. Por ello, se incrementó el número de áreas residenciales de baja densidad en la periferia, para asegurar la perfecta conexión de los barrios exteriores con el casco urbano, y la estabilización residencial del centro, donde se hacía necesaria la renovación del caserío.

La necesidad de ampliar la oferta residencial planteó la posibilidad de sustituir las instalaciones industriales existentes en el interior de la ciudad por usos residenciales, ya que su inadecuado emplazamiento suponía un obstáculo para el crecimiento de ésta. Por ello, se pretendió actuar en los sectores industriales inmediatos al casco urbano, con el fin de consolidar las zonas residenciales localizadas al otro lado del ferrocarril y de facilitar la conexión del centro con los barrios periféricos. Se propusieron actuaciones de este tipo para ampliar el caserío de la margen izquierda del río Ebro, mediante la edificación de los solares ocupados por industrias obsoletas; sustituir paulatinamente los usos industriales del Polígono San Lázaro, ya que mediante su reconversión a suelo residencial sería posible conectar el centro con el barrio de Yagüe; y reconvertir a uso residencial el Polígono Industrial Cascajos, ya que su proximidad frena la expansión urbana hacia el sur, dividiendo en dos sectores el espacio edificado. La ampliación de la trama urbana debe completarse con el soterramiento de una parte de la vía y el traslado de la estación de mercancías.

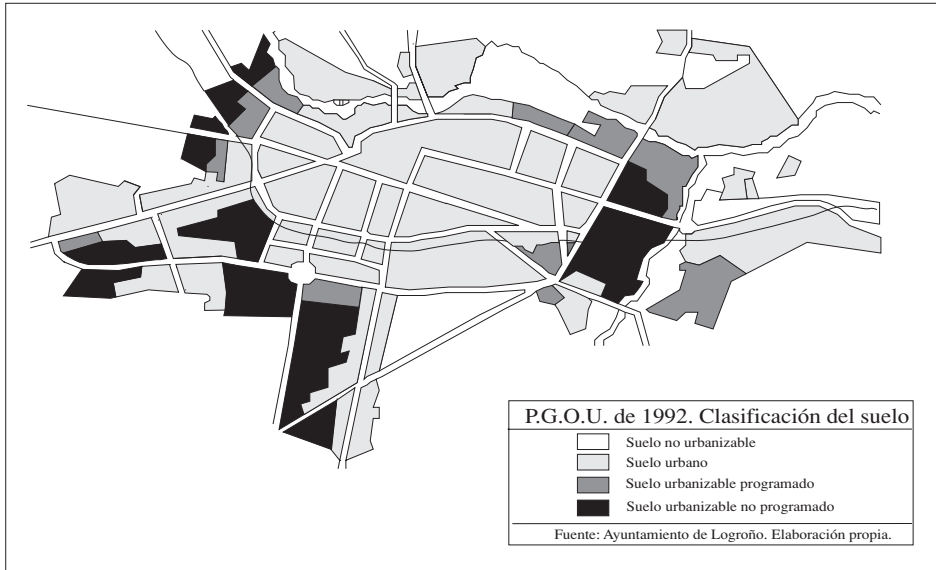
La reurbanización del Casco Histórico, iniciada en etapas precedentes, pretende fomentar el desarrollo del sector terciario (revitalización), y potenciar el atractivo residencial de un área cuya evolución y desarrollo ha seguido pautas muy diferentes a las del resto de la ciudad, por sus especiales características morfológicas. De manera paralela a la rehabilitación física ha tenido lugar una revitalización económica que pretende evitar la pérdida de centros terciarios, y favorecer los flujos de peatones. Con este fin, se ha llevado a cabo la remodelación de casi todas las arterias de la zona, y la progresiva peatonalización de numerosas calles, estableciendo recorridos de servicio con direcciones únicas que funcionan en horario limitado.

Por otro lado, se han localizado junto a la calle Portales diversos organismos y entidades relacionadas con la gestión autonómica y municipal que han incrementado el número de desplazamientos que tienen como destino el Casco Histórico, acelerando con ello su inserción en el funcionamiento cotidiano de la ciudad. La localización de entidades públicas, el desarrollo del sector terciario y la renovación y/o rehabilitación del parque inmobiliario han incrementado el número de actividades relacionadas con el ocio (pubs, cafeterías y bares en general), reforzando su atractivo durante los fines de semana, al aumentar la oferta de servicios destinados a satisfacer las demandas de la población más joven.

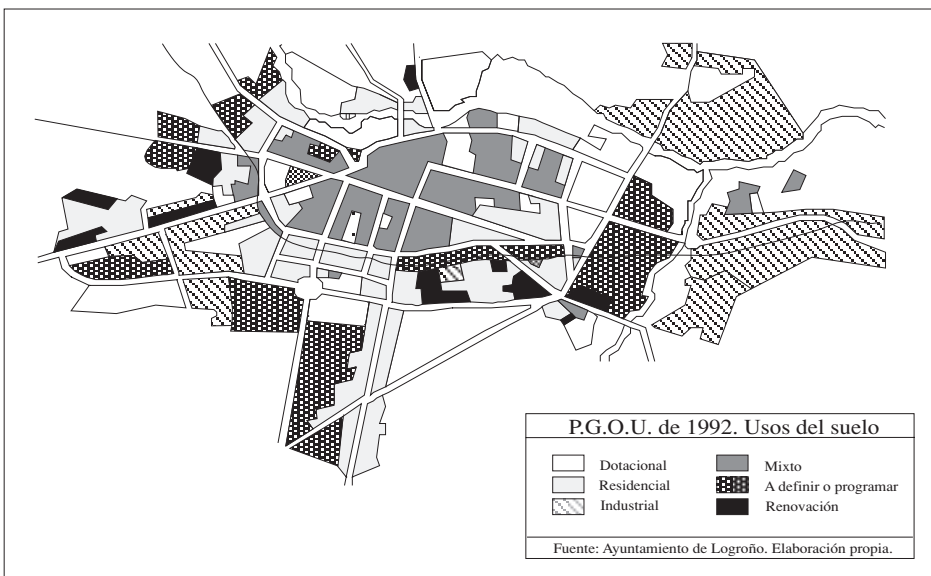
La reurbanización del Casco Histórico se pretendía consolidar con el P.E.R.I. "Herrerías", que afecta a Avda. de Navarra, La Cadena, Puente, tramo final de Marqués de San Nicolás y Hospital Viejo. Sus objetivos se centran en llevar a cabo una remodelación integral del Casco Histórico, y en dar continuidad a las actuaciones ejecutadas en Avda. de Navarra, los muros, Plaza de San Bartolomé y Rodríguez Paterna. Sus reducidas dimensiones se justifican en el deseo de acotar una zona lo suficientemente amplia como para que las actuaciones sean cualitativamente importantes, y al mismo tiempo realizables.

La intervención más importante se localiza en el triángulo de viviendas situadas junto a la entrada del Puente de Piedra. La remodelación del sector incluye su derribo, la edificación del vacío resultante, y la creación de una zona verde en el entronque de las calles Marqués de San Nicolás, Puente, y Avda. de Navarra, que mejorará tanto el aspecto que ofrece la entrada a Logroño por el Puente de Piedra, como la intersección de los accesos del puente con las calles San Gregorio y San Francisco.

Plano 3. Plan General de Ordenación Urbana (1992): Clasificación del suelo.



Plano 4. Plan General de Ordenación Urbana (1992): Usos del suelo.



Las medidas correctoras empleadas para agilizar la distribución del tráfico en el interior de la ciudad incluían la peatonalización de las vías que bordean el centro, la regulación del tráfico rodado, mediante la implantación de un sistema de aparcamientos vigilados, y la creación de aparcamientos subterráneos en los colectores que soportan mayor número de vehículos.

La importancia de los flujos de tráfico y peatones que acuden a las franjas comerciales más próximas al centro planteaban problemas de movilidad, relacionados tanto con la morfología de los colectores como con el estacionamiento de los vehículos. Por ello, se inició una política de peatonalización que ha afectado tanto a las vías más próximas al Paseo del Espolón (Miguel Villanueva, Víctor Pradera y Muro de la Mata), como al Casco Histórico, a pesar de la escasa implantación con que contaba esta iniciativa en la ciudad. En este sentido, la actuación más importante ha sido la peatonalización de Calvo Sotelo, Juan XXIII, Doctores Castroviejo, y Ciriaco Garrido. A pesar de que en un principio esta medida ocasionó desavenencias entre la administración municipal, los comerciantes y los residentes, se ha convertido en el área peatonal de mayores dimensiones de la ciudad.

Aunque aún es pronto para evaluar el impacto de esta medida sobre la distribución del tráfico, se pueden observar ciertos desajustes relacionados con el acceso restringido de vehículos y la no reglamentación de los horarios de carga/descarga, el acceso de los residentes cuyas plazas de garaje están dentro de la zona, y la congestión de las vías adyacentes. Estos problemas se han intentado solucionar mediante la implantación de un sistema de aparcamientos vigilados que potencia la rotación de vehículos y permite el acceso a un mayor número de usuarios. Este sistema afecta tanto en las vías que bordean el área peatonal, como en el resto de las arterias que, incluidas en el centro funcional, bordean el Casco Histórico (Miguel Villanueva, Muro de la Mata, Bretón de los Herberos, Once de Junio, o Siervas de Jesús).

El mayor obstáculo al que debía hacer frente el Plan General era la integración del trazado del ferrocarril en el paisaje residencial. Las soluciones más interesantes mantienen el emplazamiento de la vía, soterrando su trazado total o parcialmente. Su soterramiento total se encuentra condicionado tanto por el coste de las obras, como por la necesidad de mantener el nivel freático, que en algunos sectores es muy alto. Por ello, la opción que más posibilidades tiene de llevarse a cabo plantea una solución mixta: deja parte de la trinchera al descubierto, parte con cubrimiento, y otra totalmente soterrada. El soterramiento se propone para el tramo comprendido entre Vara de Rey y La Estrella, que incluye tanto la estación de pasajeros, como la de mercancías, que se trasladará al Polígono de El Sequero.

Cuando se lleve a cabo el proyecto se resolverá tanto el restañamiento del corte producido por el ferrocarril en el tejido urbano, como la conectividad de ambas márgenes. Por otro lado, se liberarán los terrenos hoy ocupados por la plataforma de la estación, permitiendo la implantación de usos residenciales. Hasta la aprobación definitiva del proyecto, el Plan ha adoptado una serie de medidas transitorias que pretenden solucionar temporalmente los problemas que plantea la falta de integración del ferrocarril con la trama urbana. Entre los acuerdos adoptados destaca la reparación de la trinchera del tren, mediante reposición de mallas y la colocación de postes intermedios, en los tramos comprendidos entre Marqués de Murrieta, Gonzalo de Berceo y el Parque de La Lagu-

na, entre la calle Barrera y Siete Infantes de Lara, entre Chile y Divino Maestro, y tramos intermitentes entre República Argentina y Vara de Rey.

Las actuaciones que se lleven a cabo sobre la vía deben ser paralelas a la consolidación del trazado de la Circunvalación. La necesidad de potenciar una vía exterior que agilice los desplazamientos, y evite la congestión del tráfico interior, modifica tanto los accesos a la ciudad (mediante el desdoblamiento de la Ctra. de Burgos), como la variante de la Circunvalación sur, y su enlace con la calle Piqueras.

Todas las modificaciones que afectan al viario pretenden potenciar el desarrollo del modelo de “ciudad redonda” propuesto. La singularidad que aporta el crecimiento en cinturones sucesivos de edificación ha contribuido al desarrollo de un esquema semi-concéntrico al que se ajustan todas las vías, salvo los accesos que conectan con la red nacional, comarcal o local.

La necesidad de aprovechar las ventajas que ofrece el plano concentrado pretenden incorporar las características del modelo radioconcéntrico al desarrollo de las infraestructuras. La falta de coordinación entre la planificación urbana y la planificación del transporte incrementa la congestión, por lo que la inadecuación del viario a las necesidades de movilidad se convierte en un freno para la expansión urbana. La propuesta de un modelo de “ciudad redonda”, que sea accesible para el peatón, debe apoyarse en la remodelación de los accesos. La consolidación de sus funciones (circunvalar, conectar, distribuir y penetrar) evita la congestión del centro, y favorece el crecimiento en todas direcciones, ya que estas vías se convierten en un elemento estructural que extiende el crecimiento de la ciudad fuera de sus propios límites.

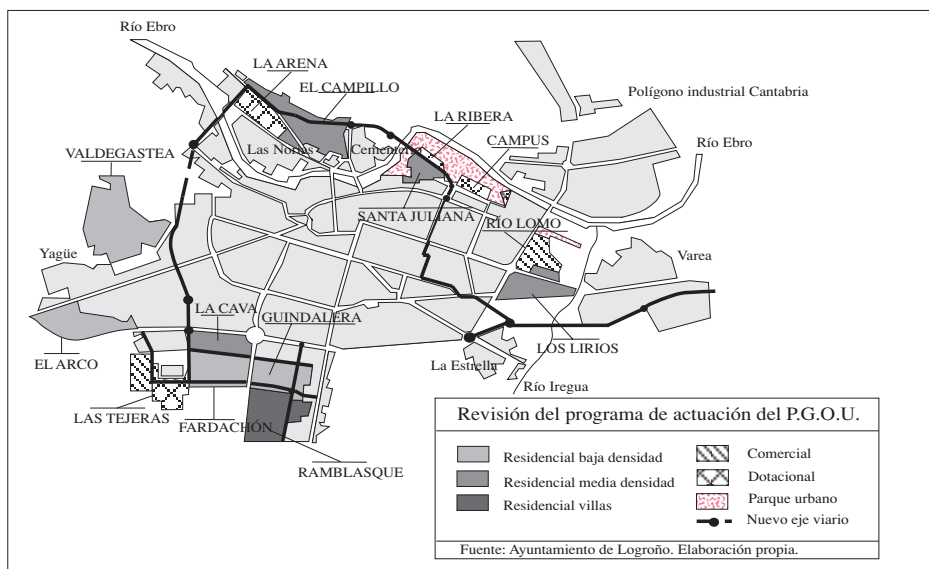
Coincidiendo con la entrada en vigor del Plan Especial de Protección al Medio Ambiente Natural de La Rioja se propone clasificar como suelo no urbanizable los terrenos que por sus valores de orden agrícola o paisajístico, deban de ser objeto de protección, a fin de impedir su incorporación a las áreas edificadas y evitar su degradación. La figura propuesta para gestionar su desarrollo es el Plan Especial, que afectará a las siguientes unidades: Huerta del Iregua, Huerta de Varea, Río Ebro (Pozo Cubillas y Soto de los Americanos), La Grajera y Camino de Santiago. El P.G.O.U. cuenta entre sus objetivos el integrar en la trama urbana los espacios naturales que bordean la ciudad, y potenciar el atractivo paisajístico de terrenos que deberán permanecer sin edificar.

Por otro lado, la recuperación de los entornos naturales más próximos a la ciudad pretenden integrar en la trama urbana las huertas y la ribera del Ebro. Al norte de la ciudad, desde el Puente de Piedra hasta la desembocadura del Iregua, y entre el Ebro y el borde del casco urbano coexisten restos de explotaciones agrícolas, pequeños enclaves marginales y áreas de ocio que restan atractivo a un entorno natural de gran valor paisajístico. Su localización, la disposición contigua junto al borde de la trama urbana, la abundancia de agua, y las vistas que ofrecen de la ciudad plantean la necesidad de evitar su deterioro. La propuesta básica consiste en el acondicionamiento de este espacio mediante la creación de un parque de escala regional junto al cauce, constituido por una sucesión de parques urbanos de diferente carácter.

La integración de la ribera pretende abordarse de forma global, ya que las actuaciones anteriores tan sólo han afectado a sectores muy puntuales de la misma. Por ello, el proyecto inicial abarca desde El Cubo hasta el Pozo Cubillas, haciéndose extensivo a

ambas márgenes del río. Por otro lado, se pretende mejorar la conexión de la ciudad con la margen derecha mediante el Plan “salto del Ebro”. Su ejecución abre tres frentes con el fin de que el río se transforme en un elemento integrador de la trama urbana: uso deportivo con la ampliación de Las Norias, uso residencial con la recalificación de “El Campillo”; y la construcción de una nueva red arterial, que comunicará las carreteras de Laguardia, Oyón y Mendavia e incluye dos puentes sobre el río: él previsto a la altura de Las Norias hacia El Cubo y, otro, que cruzará con la carretera de Oyón, por detrás del Cementerio, conectando con la carretera de Mendavia.

Plano 5. Revisión del Programa de actuación del P.G.O.U.



2.7. La nueva ordenación del territorio y del urbanismo en Logroño: Programa de actuación y modificaciones al P.G.O.U. de 1984

La entrada en vigor de la Ley 10/1998, de 2 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo en La Rioja²³, obligó a los municipios de la Comunidad Autónoma a adecuar la planificación vigente a la nueva normativa. Por ello, el Ayuntamiento de Logroño procedió a modificar el Plan General de Ordenación Urbana de 1984.

El modelo de ciudad redonda-ciudad circular que se había propuesto como forma de ordenación del espacio intraurbano se completó durante la vigencia del P.G.O.U. de 1992, mediante la urbanización de los cinturones sucesivos de edificación en los que se había apoyado el crecimiento de la ciudad desde la década de los sesenta.

23. LEY 10/1998, de 2 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo en La Rioja. (B.O.R. 09/07/1998).

Al completarse la urbanización de espacio comprendido entre la margen derecha del río Ebro y la vía del ferrocarril, el crecimiento de la ciudad debe apoyarse en la creación de nuevas áreas residenciales localizadas en la periferia (vid. Plano 5).

Por ello, las modificaciones hechas al P.G.O.U. sustituyen el modelo de ciudad redonda-ciudad circular por un desarrollo polinuclear localizado en la periferia, que conecta con el casco urbano a través de la prolongación del viario existente. Para lograr este objetivo, se pretende:

- consolidar residencialmente la periferia e incrementar el volumen de suelo público y privado para la construcción de nuevas viviendas, mediante la urbanización de los siguientes sectores: “Madre de Dios”, “La Ribera” y “Santa Juliana” (norte), “Fardachón”, “La Guindalera”, “Ramblasque” y “La Cava” (sur), “Los Lirios” (este) y “El Arco” y “Valdegastea” (oeste).
- reforzar el continuo urbano que se ha desarrollado entre la ciudad y los barrios anexos a ésta, favoreciendo el crecimiento de Varea, La Estrella y Yagüe y concentrando la industria en polígonos de Cantabria y La Portalada.
- integrar el río en el paisaje urbano, a través de la “operación Salto del Ebro” y mediante la urbanización de los sectores “Las Arenas” y “El Campillo”.
- consolidar y ampliar las zonas verdes (Parque del Ebro y Parque de San Miguel), garantizando la supervivencia del entorno natural que envuelve a la ciudad (Huer-tas de Varea y del Iregua) y la recuperación de sotos y riberas del Ebro.
- superar el obstáculo que para el desarrollo urbano implica el ferrocarril, modifi-cando su trazado e integrando los terrenos resultantes en la trama urbana (conexi-ón de Cascajos con el resto de la ciudad).
- dotar de nuevas infraestructuras a la ciudad, que a nivel intraurbano desconges-tionen el tráfico rodado (Nudo de La Estrella, y apertura de dos nuevos puentes sobre el río Ebro), y a nivel regional conecten la provincia con los ejes de desa-rrollo urbano e industrial que ponen en conexión la red urbana nacional con la Unión Europea (aeropuerto de Agoncillo, estación intermodal de mercancías en El Sequero, tren de alta velocidad, etc.).
- implantar de actividades económicas de nuevo cuño, como las superficie comer-ciales (sectores de “Las Tejas” y “Río Lomo”), y garantizar la ampliación de la Universidad.

La necesidad de ofertar un medio de transporte que sustituya el uso indiscriminado del vehículo privado ha motivado la puesta en marcha de numerosas líneas de autobús que conectan tanto el centro de la ciudad con la periferia, como las nuevas áreas resi-denciales entre si. La necesidad de desplazarse al centro para acceder a los distintos organismos públicos y al comercio especializado dio paso a la creación de una terminal de pasajeros (Estatua de El Labrador), en la que convergen todas las líneas y desde donde se puede acceder al área central desde las diferentes partes de la ciudad. Las ocho líneas de autobuses existentes se pueden clasificar, en función de la implantación de ejes alternativos al uso del vehículo privado, en urbanas, periféricas, mixtas y estacionales. Las líneas urbanas han sobrepuesto al tráfico rodado dos ejes, uno en sentido este-suro-este (Universidad-Pradoviejo), y otro en dirección este-noroeste (Madre de Dios-El

Cubo), que conectan la totalidad del casco urbano, permitiendo acceder desde las áreas residenciales ya consolidadas en la periferia al centro de la ciudad.

Las líneas periféricas se articulan sobre dos ejes, en sentido este-oeste (Varea-Yagüe), y norte-sur (Universidad-Lardero), que permiten conectar el casco urbano con los barrios de Varea y Yagüe y con Lardero. Con la intención de facilitar los desplazamientos entre la ciudad y los municipios de su entorno, se puso en marcha la línea de autobús a Villamediana de Iregua y Alberite. Las líneas mixtas permiten conectar la ciudad con los barrios de El Cortijo y La Estrella y acceder, debido a la amplitud de su recorrido, a distintas áreas residenciales que, como en el caso de Cascajos, quedarían incomunicadas debido al trazado del ferrocarril.

La comunicación del Casco Histórico y de la margen izquierda de río con el sur de la ciudad se ha resuelto mediante la implantación de la línea Las Norias-Lardero, que cuenta con un importante volumen de pasajeros, frente al carácter estacional de los desplazamientos de las otras líneas que cubren este recorrido. Por otro lado, las líneas estacionales permiten acceder desde el interior a las edificaciones localizadas en la margen izquierda del Ebro. El escaso uso que hacen de ellas los residentes en el barrio de San Antonio explica el carácter estacional de los desplazamientos, cuyo uso masivo coincide con el periodo estival, y facilita el acceso a las instalaciones deportivas de Las Norias y al parque de La Grajera.

Aunque la necesidad de modificar el trazado del ferrocarril se encontraba recogida en el P.G.O.U. (P.E.R.I. nº 3: "El Ferrocarril"), como actuación prioritaria, para impulsar el crecimiento de la ciudad hacia el sur²⁴, todavía no se ha llevado a cabo. Las soluciones para llevar a cabo la modificación del trazado del ferrocarril, se han sintetizado en dos opciones que, propuestas por los grupos políticos mayoritarios en el Ayuntamiento (Partido Popular y Partido Socialista e Izquierda Unida), tienen los siguientes puntos comunes: mantener el trazado del entramado viario, y cubrir la trinchera del ferrocarril en su totalidad; llevar a cabo la depresión de la vía entre Marqués de Murrieta y el camino de Fuenmayor, y entre Vara de Rey y el río Iregua; el enlace de las calles Eliseo Pinedo con Pedregales, y de Avda. de Colón con Gustavo Adolfo Bécquer; eliminar la estación de Mercancías, y construir una nueva estación de pasajeros en superficie; y efectuar un aprovechamiento de la superficie resultante.

Las posibilidades que abría el soterramiento la vía del ferrocarril para el desarrollo de la ciudad se han concretado, fuera de los límites de ésta, en la construcción de una terminal de mercancías en El Sequero. El proyecto, aprobado por el Ministerio de Fomento e incluido en el Plan Director de Infraestructuras de La Rioja, prevé el traspaso de las instalaciones de carga a dicho polígono. Su objetivo es dotar al transporte riojano de instalaciones más modernas y amplias, puesto que las actuales están infrutilizadas, debido a su difícil acceso y carencia de equipamientos. A escala regional, la reubicación de estas instalaciones en El Sequero permitirá efectuar actuaciones

24. Por otro lado, la recalificación a uso residencial del Polígono Industrial Cascajos ha dado paso a la creación de una nueva área residencial, que se encuentra separada del resto del conjunto urbano por el entramado viario. El obstáculo que supone la vía para acceder a esta zona se ha resuelto mediante la creación de una pasarela peatonal (entre Avda. de Lobete y la calle Piquete, a la altura de Bodegas Campo Viejo), que comunica Cascajos con el resto de la ciudad.

intermodales que combinen el transporte por carretera, con el ferrocarril y el avión, mediante la construcción de un aeropuerto civil de tercer nivel en Agoncillo.

Por otro lado, se pretende llevar a cabo la construcción de una autovía que comunique Logroño con Pamplona, la liberalización de peaje de la autopista entre Cenicero y Agoncillo, el desdoblamiento de las carreteras en dirección a Burgos y a Zaragoza, y el reforzamiento de la conexión ferroviaria de la ciudad con Zaragoza para aprovechar el AVE a Barcelona y Madrid, disponiendo así de un trazado propio de alta velocidad en este trayecto del Valle del Ebro.

A nivel intraurbano, las actuaciones previstas sobre el viario intentan evitar el efecto barrera que supone la Circunvalación para el crecimiento de la ciudad hacia el sur, a partir del efecto colonizador derivado de la recalificación a uso residencial de Piqueras, de la proximidad del Hospital San Pedro, y de la ampliación del barrio de Varea. Se pretende conectar los sectores que orientan la expansión del casco urbano, agilizar los desplazamientos hacia Zaragoza, y consolidar el continuo urbano existente entre la ciudad y La Estrella.

El “Nudo de la Estrella” comprende un complejo entramado de obras, a lo largo de más de 6 kilómetros, que se ha convertido en la infraestructura urbana más importante realizada en la Comunidad. Su puesta en funcionamiento permitirá desplazarse, por vías rápidas tipo autovía, desde el Polígono Industrial La Portalada II (en el punto en el que la N-232 sobrevuela el trazado ferroviario) hasta el cruce con la N-120 entre Fuenmayor y Navarrete. La creación de este Nudo no sólo implica una mejora del tráfico en el arco sudeste de Logroño sino que, además, contribuirá tanto a la integración de la Ctra. de Circunvalación en el viario, como al desarrollo de un cinturón de edificaciones que permitan consolidar el continuo urbano que conecta el casco urbano con la calle Piqueras.

En dirección a Zaragoza, se propone la creación de una variante a la N-232, con sección de autovía, hasta entroncar con la actual carretera de Zaragoza, pasado el puente del ferrocarril sobre el río Iregua. El proyecto incluye un puente de 300 metros sobre el río, que pretende convertirse en una entrada emblemática a la ciudad. Esta actuación se completará con la ejecución de una vía rápida de cuatro carriles, que discurrirá soterrada entre los nudos de Chile (Rotonda San Adrián) y La Estrella, dejando en superficie una vía doméstica que evite la barrera que supone la ronda este.

Además, se pretende ampliar la Circunvalación mediante la creación de una ronda norte, que enlazará con la ciudad la N-120 que proviene de Burgos, la N-111 hacia Pamplona, y las carreteras de Mendavia, Laguardia y Oyón. La ronda norte se extenderá desde la calle Portillejo (oeste) hasta la prolongación de San Millán y Luis de Ulloa (este), incorporando la margen izquierda del río. El cruce del Ebro se resolverá mediante la creación de un nuevo puente, al oeste de Las Norias, que permitirá salvar por el sur los altos de Caracocha y El Corvo. La creación de esta vía exterior permitirá descargar el tráfico de la Circunvalación sur; canalizar el tráfico de las áreas alejadas sin necesidad de atravesar el interior, donde la continuidad de los desplazamientos este-oeste es escasa; incrementar la accesibilidad del borde norte; e incorporar el río en la trama urbana. Por otro lado, la conexión del municipio con las vías de acceso hacia la Rioja Alavesa y Navarra ampliará el área de extensión e influencia de la ciudad central.

En el interior de la ciudad, las modificaciones propuestas se centran en la renovación de las aceras y redes de saneamiento del Casco Histórico, en la urbanización del solar “de los pimientos” (tramo final de Jorge Vigón-General Sanjurjo), y en la ejecución del P.E.R.I. “Excuevas-Cuarteles”. Su ejecución, cuyo proyecto se inició antes de la modificación del Plan, se acogerá a algún régimen de protección pública y habrá dos modalidades de concurso: una para las casas de tres alturas que se edificarán en el centro de la manzana, y otra para los edificios más altos, que servirán de unión entre la zona y la ciudad. Su urbanización se completará con la construcción de un aparcamiento bajo el bulevar de la calle Avda. de Bailen, que permita cubrir las necesidades de los residentes y de los comercios de la zona y del Casco Histórico, debido a su proximidad. La comunicación entre ambos sectores se resolverá modificando el trazado de algunas vías secundarias (Trinidad, Canalejas, Guardia Civil y Antonio Sagástuy), y mediante la creación de un paseo peatonal que unirá el Parque del Ebro con el Revellín.

Durante los tres últimos años, la reurbanización del Casco Histórico ha sufrido un receso importante, ya que no se han llevado a cabo actuaciones estructurales que contribuyan a mejorar la calidad ambiental de este conjunto urbano. Por ello, se pretende poner en marcha un nuevo P.E.R.I.: “Mercaderes”, delimitado por las calles Ruavieja, al norte, Marqués de San Nicolás, al sur, Travesía de Palacio, al este, y Mercaderes, al oeste. La sustitución del caserío pretende llevarse a cabo mediante la expropiación de los inmuebles o a través de un sistema de cooperación entre el Ayuntamiento y los propietarios, en un plazo de ejecución que oscila entre los dos y seis años, a partir de la aprobación definitiva de la modificación del Plan.

Además, se pretende poner en marcha un Plan de Reforma Interior que afecte a la manzana conocida con el nombre de “Casa de la Virgen”, entre las calles Mayor, Ruavieja, Sagasta y Mercaderes. Se prevé tanto la recuperación del edificio, como el traslado al mismo de la Oficina Municipal de Rehabilitación. El P.E.R.I. “Carnicerías” afectará a la manzana delimitada por la plaza de Martínez Zaporta y las calles Mayor, Carnicerías, Sagasta. La propuesta prevé en la calle Carnicerías la ampliación de la plaza de Martínez Zaporta, la agrupación del parcelario, y la creación de viviendas unifamiliares. Para la calle Mayor, la propuesta se centra en la construcción de viviendas de una planta, que continúen con la reducción de alturas iniciada en Sagasta.

3. CONCLUSIONES

Hasta mediados del siglo XIX, la ciudad mantuvo una disposición y estructura medieval, cuyo crecimiento se efectuó dentro de los límites de la muralla mediante la yuxtaposición de edificios. La demolición de las murallas, la apertura hacia los ensanches (antiguos caminos medievales que comunicaban la ciudad con el exterior) y la inauguración de la vía del ferrocarril facilitaron la expansión física de la ciudad, cuyo crecimiento de ordenó a través de los Planes de Alineación y Ensanche que sucedieron hasta la entrada en vigor de la Ley del Suelo.

Todos los planes de alineación, extensión y ensanche tuvieron una visión fragmentada de la ciudad que pretendía ordenar su crecimiento mediante el desarrollo de una trama más o menos geométrica apoyada en la ampliación del viario. Sin una clara visión de conjunto, se optó por ampliar el casco urbano ordenando la edificación de los ensanches, mediante la regulación de los usos del suelo y de la prolongación del viario, que

se convirtió en el primer elemento estructurador del crecimiento urbano, al permitir su desarrollo en varias direcciones.

En el primer tercio del siglo xx se dieron cita los factores que hicieron posible la ampliación del caso urbano, hasta finales de los cincuenta. Por un lado, hay que señalar la llegada de un número importante de inmigrantes a la ciudad y, por otro, la localización en ella de un número considerable de industrias, en relación al resto del conjunto provincial. Estos factores impulsaron de manera definitiva la primera expansión contemporánea de la ciudad, aún cuando la plasmación espacial del planeamiento correspondiente a la etapa desarrollista (Plano de Ensanche, 1942) se limitase, durante la década de los cincuenta, al desarrollo del viario y a la urbanización de áreas residenciales alejadas del centro (viviendas ultraeconómicas).

El instrumento de planificación que contribuyó al desarrollo de la ciudad durante la década de los sesenta fue el Plan General de Alineaciones de Logroño (1958), bajo cuya vigencia la ciudad creció muy por encima de las expectativas previstas. A pesar de la innovación que supuso la zonificación de los usos del suelo en cuanto a la planificación precedente, su falta de flexibilidad contribuyó a la densificación de la trama urbana.

El crecimiento “discontinuo y a saltos” que caracterizó el desarrollo del plano (crecimiento en mancha de aceite que permitió la urbanización del espacio comprendido entre Gran Vía y Avda. de Pérez Galdós) dejó numerosos vacíos en su interior, que permitieron la coexistencia de diferentes tipologías residenciales. La edificación, que se concentró junto a las vías de comunicación más importantes, rebasó la altura y los coeficientes volumétricos permitidos; desaprovechando la posibilidad de crecer en varias direcciones que ofrecía la modificación del primitivo trazado del ferrocarril.

La inclusión de Logroño en el II Polo de Desarrollo Industrial (1968-1971) introdujo la industria entre las funciones básicas de la ciudad. El Plan Comarcal de Ordenación, a través del cual debía implantarse sobre el territorio la inclusión de la ciudad en el eje urbano e industrial del valle del Ebro, favoreció el crecimiento de los municipios más próximos a Logroño y la concentración de población y empleo en la ciudad.

Los criterios urbanísticos recogidos el Plan Comarcal de Ordenación Urbana sirvieron de base al Plan de Reforma del Área Interior (1976), cuyos objetivos se centraron en la zonificación de los usos del suelo, que separaron definitivamente la función residencial de los polígonos industriales, que se ubicaron a modo de orla semiconcéntrica en torno a la ciudad. Por ello, el binomio industrialización-urbanización se convirtió en un factor básico para comprender las características del crecimiento urbano y demográfico experimentado por Logroño a partir de la década de lo setenta.

El crecimiento de la trama urbana se apoyó en la prolongación de los ejes viarios surgidos en la etapa anterior a partir de la modificación del trazado del ferrocarril (prolongación de Chile, Labradores, y República Argentina), completándose el plano mediante el desarrollo de cinturones sucesivos de edificación, que hacia el sur rebasaron el trazado de la vía, y favorecieron el desarrollo lineal de Vara de Rey hacia la Ctra. Soria.

Por otro lado, el desarrollo de estos cinturones sucesivos de edificación se hicieron extensivos a la periferia este (Plan Parcial “La Estrella”, Plan Parcial “Madre de Dios”, y Plan Parcial “Tacón de Madre de Dios”) y sudeste (Polígono Residencial Lobete) de la ciudad.

El modelo resultante de esta política de concentración de población y empleo en el interior del casco urbano incrementó las necesidades de transporte debido al incremento del número de vehículos; por lo que el desarrollo del viario ocupó, junto a la zonificación de los usos del suelo, un lugar privilegiado dentro de la planificación funcionalista de la década de los setenta. El desarrollo en superficie del plano aumentó la distancia existente entre las unidades residenciales y el lugar de trabajo, incrementando la longitud de los desplazamientos, la congestión del área central y la sobresaturación de los colectores urbanos.

En relación al viario, la actuación urbanística más importante modificó el emplazamiento de la vía de circunvalación, cuyo trazado fue absorbido por el crecimiento de la ciudad mediante la incorporación de Pérez Galdós a la trama urbana; la nueva ronda bordeó el casco urbano por su sector más meridional (Avda. de Salustiano Olózaga), comunicando la red viaria con las salidas de la ciudad hacia las carreteras de Soria, Zaragoza y Burgos.

La degradación ambiental del Casco Histórico planteó la necesidad de recuperar este área e incluirla en la dinámica urbana, continuando el desarrollo de los objetivos previstos en el Plan Parcial "Ruavieja" (1976). Por ello, el Plan Especial "Casco Histórico" (1981) intentó compatibilizar la revitalización socioeconómica con una política de conservación y regeneración de los valores culturales acumulados históricamente (disposición y trazado del viario), con la protección del patrimonio histórico, y con la recuperación de la función residencial (solar comprendido entre las calles Ruavieja y San Gregorio).

En Logroño, al igual que en otras ciudades españolas, la planificación correspondiente a la década de los ochenta se caracterizó por reivindicar los vestigios del pasado y la calidad y habitabilidad del espacio edificado²⁵. Por ello, los objetivos del P.G.O.U. de 1984 se centraron en buscar un efecto de acabado en el paisaje residencial, haciendo frente a los desequilibrios inducidos por la planificación anterior²⁶: discontinuidad de la trama urbana, falta de consolidación de las áreas residenciales iniciadas con anterioridad, ausencia de dotaciones y equipamientos, sobresaturación del viario (sobre todo de vías de acceso/salida), y a escasez de parques y plazas públicas.

Logroño había desarrollado las características propias del modelo de ciudad industrial a expensas tanto del incremento demográfico, como de la concentración de la industria en su casco urbano o en los municipios de su comarca. La reducción de la inmigración y la capacidad de los polígonos proyectados sustituyeron el consumo de suelo derivado de dichas demandas por la necesidad de servicios y dotaciones con los que mejorar la calidad del hábitat.

El crecimiento discontinuo y a saltos que caracterizó la etapa culminante de la expansión urbana dejó numerosos vacíos que alteraban la morfología de la ciudad, ya que deja-

25. A pesar de ello, la preocupación por las infraestructuras siguió ocupando un lugar destacado, ya que se pretendía mejorar la conexión de la ciudad con la red nacional. No hay que olvidar que la localización estratégica de Logroño dentro del eje del Ebro es uno de los motores principales de su desarrollo, de ahí que la mejora de las infraestructuras sea un factor primordial. Por otro lado, a escala urbana se realizaron intervenciones puntuales sobre el viario cuyo objetivo fundamental pretendía descongestionar el tráfico del área central de la ciudad.

26. A pesar de las ventajas que introdujo la planificación urbana en la habitabilidad de la ciudad, el desprecio por el urbanismo a escala regional o la negación del hecho metropolitano dieron paso desequilibrios territoriales importantes, que reforzaron la macrocefalia del subsistema urbano frenando el desarrollo de los niveles jerárquicos inferiores.

ban entrever un paisaje residencial inacabado. La necesidad de incrementar tanto el nivel de dotaciones escolares y sanitarias, como el número de plazas públicas y parques llevó a aprovechar los vacíos existentes para restar compacidad al plano y satisfacer las demandas de la población. Por ello, se implantó un sistema general de espacios libres que pretendía mejorar la habitabilidad del espacio construido y potenciar el atractivo paisajístico de su entorno. Los espacios verdes periféricos adoptaron una disposición en cuña que permitía conectar sin transiciones bruscas la ciudad con su entorno natural.

Sin finalizar las propuestas recogidas en el Plan General de Ordenación Urbana de 1984 se abrió una nueva etapa de planificación que ha concluido con la entrada en vigor de un nuevo Plan General y las modificaciones hechas a raíz de la Sentencia del Tribunal Constitucional de veinte de marzo de 1997.

Los contenidos de este documento no suponen una modificación significativa de los presupuestos teóricos recogidos en la planificación anterior, puesto que su objetivo principal se centra en la expansión de la ciudad, prestando especial atención a la creación de suelo residencial para la construcción de viviendas de nueva edificación.

El modelo de ciudad propuesto parte de la idea de aprovechar las ventajas derivadas de un plano concentrado, por lo que se pretende explotar el modelo de ciudad redonda accesible peatonalmente desde cualquier punto. Esta idea de ciudad redonda enlaza directamente con “la idoneidad de los movimientos de estructura radial y circular para minimizar la longitud de desplazamiento entre dos puntos interiores a un área urbana”²⁷.

Es precisamente el esquema radioconcéntrico el que mejor optimiza la resolución de estos movimientos. Por eso y, aunque el esquema viario de Logroño no responde a un modelo radioconcéntrico puro²⁸, puede decirse que desde la planificación se está admitiendo el esquema “circunvalación-penetración” característico de dichos modelos, ya que la mayor parte de los flujos de tráfico en la ciudad realizan estas funciones²⁹.

El citado Plan se caracteriza por proponer un crecimiento armónico del casco urbano, centrado en la expansión en varias direcciones que pretende estabilizar y descongestionar, desde el punto de vista residencial, el centro y cohesionar las diferentes unidades intraurbanas. Por ello, las modificaciones hechas al Plan de Ordenación Urba-

27. PUIG-PEY CLAVERÍA, P. (1993): “Actualidad y limitaciones funcionales del modelo radio-concéntrico”, en *Movilidad y territorio en las grandes ciudades: el papel de la red viaria*, (AA. VV.). Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. Madrid, pp. 145-155.

28. A partir del Casco Antiguo, el diseño del viario es el resultado de la combinación de las formas de crecimiento que ha experimentado la ciudad en sus etapas evolutivas (yuxtaposición, ensanches, crecimiento a discontinuo y a saltos, desarrollo de cinturones sucesivos de edificación y polinuclearización). Uno de los elementos que mayor singularidad otorga al proceso de urbanización experimentado por Logroño es la expansión en cinturones sucesivos de edificación, que han contribuido al desarrollo de un esquema viario semiconcéntrico, al que se ajustan todas las arterias menos las que conectan la ciudad con la red local, comarcal y nacional, que presentan una disposición claramente radial.

29. Las principales arterias urbanas tienen su origen en el centro, penetran en la trama urbana y se abren a la periferia, quedando intercomunicadas mediante su enlace con la circunvalación, que impide que el tráfico de paso atraviese la ciudad. Por otro lado, su conexión con vías secundarias y con ejes que dentro del casco urbano actúan como anillos circunvalatorios (Pérez Galdós, Huesca, Duques de Nájera y Avda. de Lobete) facilita la distribución del tráfico interno. Por ello, los desplazamientos dominantes son aquellos que se establecen entre el centro y la periferia, con una componente centrípeta por la mañana y centrífuga por la tarde.

na sustituyen el crecimiento en cinturones sucesivos de edificación por un desarrollo polinuclear centrado en la periferia.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad se ve frenado por una serie de barreras, que limitan sus posibilidades de expansión, como la integración del río en la dinámica urbana, el trazado del ferrocarril y de la circunvalación, y la existencia de polígonos industriales en el interior del casco urbano (Cascajos) o en su entorno inmediato (San Lázaro).

Como primer paso para liberar los terrenos potencialmente urbanizables que aún existían en el interior del casco urbano se procedió a recalificar a suelo urbanizable los polígonos industriales de Cascajos y San Lázaro³⁰, dando paso a la aparición de nuevas unidades residenciales en la periferia que han contribuido a incrementar y diversificar la heterogeneidad social que caracteriza al espacio construido.

La urbanización de numerosos sectores que se encuentran relativamente alejados del casco urbano tradicional, comprendido entre la margen izquierda del río y el trazado del ferrocarril, tiene por objeto descongestionar el área central y ofrecer un parque inmobiliario de nueva edificación que sea capaz de atender las preferencias residenciales de los ciudadanos.

La desurbanización del área central no sólo afecta a la función residencial, ya que se ha hecho extensiva al tráfico rodado, ya que el modelo de ciudad propuesto trata de crecer de forma coordinada en varias direcciones, potenciando la accesibilidad desde cualquier extremo. Por ello, las actuaciones sobre el viario se han centrado en la mejora de las conexiones centro-periferia y en la descongestión del tráfico intraurbano.

El desarrollo del proceso de urbanización ha resaltado la heterogeneidad de los grupos sociales que habitan la ciudad, se ha incrementado el número de áreas residenciales y las contradicciones internas acompañan a la distribución de la población. La segregación social, a través del mercado de la vivienda, acaba diferenciando la estructura interna de la ciudad, y pone de manifiesto la utilización que se da al espacio construido que, de ser un espacio socialmente neutro, pasa a reflejar la desigualdad social que existe en los grupos que habitan la ciudad.

La presión de los efectivos demográficos, la generalización del vehículo privado y la localización periférica de la industria aceleran la degradación del entorno natural y modifican el marco físico sobre el que se asienta y desarrolla la ciudad (contaminación atmosférica y aparición de "islas de calor", incremento de residuos sólidos, modificación del ciclo hidrológico, contaminación acústica, y modificación del paisaje).

La recuperación de los espacios naturales, la supervivencia de aquellos que aún no se ven afectados por el proceso de urbanización y la recuperación del medio ambiente no sólo depende de la voluntad de las Administraciones Públicas, sino que es un objetivo común a desarrollar por la planificación urbana y los ciudadanos. Se tiene que lograr un desarrollo ecosostenible que garantice el cuidado del marco físico en el que se desarrolla la vida urbana, aun cuando para ello los habitantes de la ciudad tengamos que modificar diversas actitudes que caracterizan nuestro comportamiento urbanitas.

30. Para compensar esta pérdida de suelo se ha tratado de potenciar la concentración de la actividad industrial en los polígonos de Cantabria y La Portalada. Sin embargo, las ventajas fiscales que ofrecen las comunidades vasca y navarra a las industrias que se localicen en su territorio han ocasionado tensiones entre los gobiernos autónomos de las tres comunidades y entre los empresarios riojanos y el Gobierno de La Rioja.