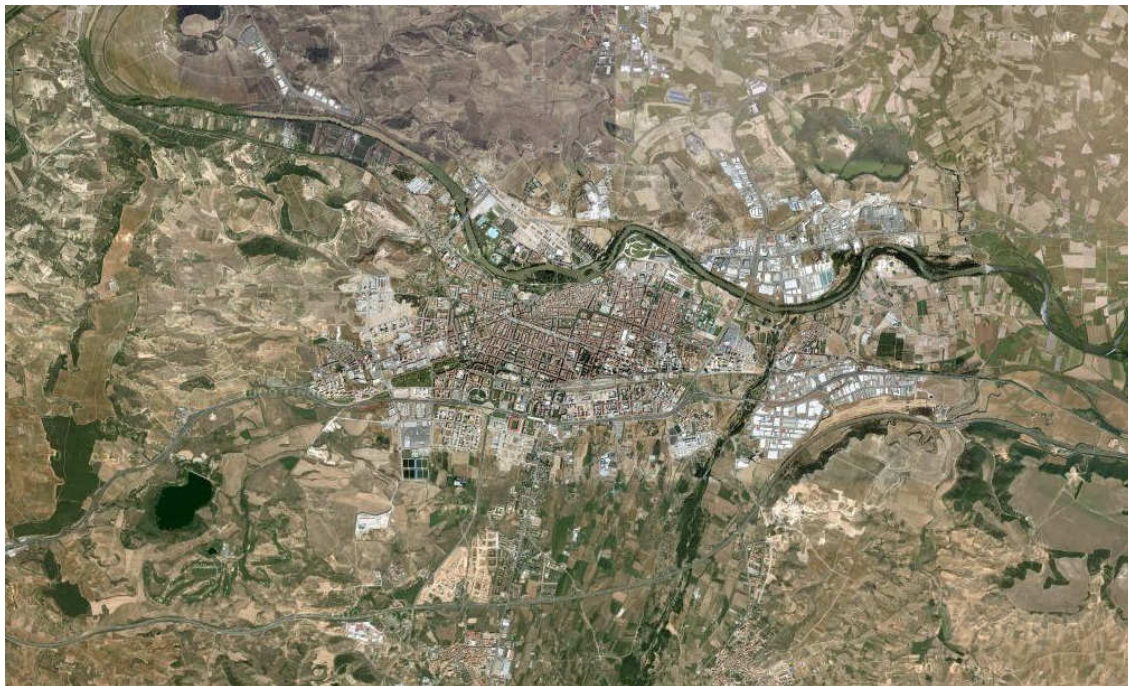


LOGROÑO, DESARROLLOS URBANOS 1950-2000

José Ramón Bergasa Pascual,
Jefe del Área de Urbanismo del M. I. Ayuntamiento de Alfaró, (La Rioja),
Arquitecto,
jrbergasa@hotmail.com



La preocupación por el futuro es una constante de la humanidad. Así, tanto en momentos de bonanza económica como de crisis, las sociedades necesitan de orientaciones globales que les permitan anticiparse al cambio, de modo que no sólo se sienten unas bases sólidas de futuro, sino que puedan influir en él para que este sea favorable. Ello exige modificaciones profundas, nuevas infraestructuras, cambio de actitudes y comportamientos, y se sitúa en la perspectiva del largo plazo, gestionando el cambio en sentido favorable.

En el caso de Logroño, no se puede entender su desarrollo sin entender su provincia, La Rioja, y el actual momento especialmente particular por la concurrencia de varias circunstancias de oportunidad que han favorecido y ayudado a su definición.

La primera se deriva de la adopción de una política de ordenación territorial a escala europea relativamente reciente. El primer acuerdo de medidas ratificadas por los ministros responsables de ordenación, denominada como Estrategia Territorial Europea (ETE) se produce el año 1999 en Postdam. En paralelo, un grupo de técnicos internacionales procedentes de los 15 países de la Unión llevaron a cabo una experiencia piloto con la elaboración del Study Programme on European Spatial Planning, SPESP y una de las principales conclusiones del trabajo realizado entre los años 1998 y 2000 fue la necesidad de poner en marcha un observatorio en red dedicado a examinar la ordenación del territorio europeo. Este observatorio se ha creado y constituye lo que se conoce como ESPON que se ha conformado como un Programa Operativo financiado a partir de la iniciativa Interreg III, en el que España participa a través del Ministerio de Medio Ambiente.

Con la ETE, los Estados miembros de la Unión, y la propia Comisión, se han comprometido a asumir un “enfoque territorial” y dicho compromiso supone la coordinación de diversas “políticas” con incidencia territorial para cumplir los objetivos de cohesión social, económica y territorial. Para la cual acordaron:

“Alcanzar un sistema de ciudades equilibrado y policéntrico, a partir de promover la integración económica de zonas externas al corazón de Europa, identificado en el pentágono formado por Londres, París, Milán, Munich y Hamburgo, así como promover la cooperación entre zonas urbanas y rurales”.

“Garantizar el equilibrio en el acceso a la infraestructuras y los conocimientos”.

“Trabajar por un desarrollo sostenible mediante una gestión prudente y mediante la protección de la naturaleza y del patrimonio cultural”.

Estos tres grandes ejes son los que también articularán la Estrategia Territorial de La Rioja, y se adaptan a las peculiaridades regionales.

La Rioja ha sido una de las primeras comunidades, de entre las más de doscientas cincuenta regiones europeas, en reaccionar a esta inquietud estableciendo un documento de Estrategia Territorial no solo como el instrumento de ordenación de mayor rango para La Rioja (recogido en la nueva ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja), sino en la excelente oportunidad que supone par vislumbrar los retos de la región, definir un modelo específico de desarrollo, proponer líneas estratégicas para alcanzarlo; y contar con un instrumento de planificación para los próximos años.

Una segunda circunstancia favorable se encuentra en el “tempo” del cambio generacional. En vísperas de celebrar el primer cuarto de siglo de Autonomía regional y con veinticinco años de trayectoria que aportan ya una perspectiva de este período acorde con su dimensión histórica.

La tercera circunstancia es el especial momento que está viviendo la sociedad riojana. La población y la economía están creciendo a un ritmo sin precedentes. Una región que durante años proporcionó saldos migratorios hacia otras regiones, se ha convertido en receptora de personas que llegan a la región debido, fundamentalmente, a los más que notables índices económicos y sociales de la misma. Así, el incremento de la población en el último quinquenio (un 14%, es decir, que uno de cada siete riojanos ha llegado o nacido después del año 2000) la ha mostrado como una de las regiones más dinámicas de Europa.

Para finalizar, hay que añadir que, a pesar de su pequeño tamaño y de su juventud autonómica (una de la últimas regiones en constituirse y con escasas tradiciones autonómicas previas), en La Rioja ha anidado como en pocos sitios el pensamiento y la reflexión estratégica.

Dimensión Poblacional

La distribución de la población dentro de la región es en La Rioja, desigual. Aunque en épocas históricas los valles serranos contuvieron una parte significativa de la población riojana (hasta un cuarto del total), actualmente viven en ellos menos de un 3% de la población total. En cuanto al resto de la población tiende a concentrarse cada vez más en las zonas de carácter más urbano, especialmente Logroño y su entorno inmediato y, en menor medida, en Haro y en algunas poblaciones de La Rioja Baja. Si hace cincuenta años en ellas solamente vivía el 40% de la población, la cifra llega ahora al 70% (más del 50% en la capital y su área) y sigue creciendo constatándose así que la Rioja es cada vez más una sociedad principalmente urbana.

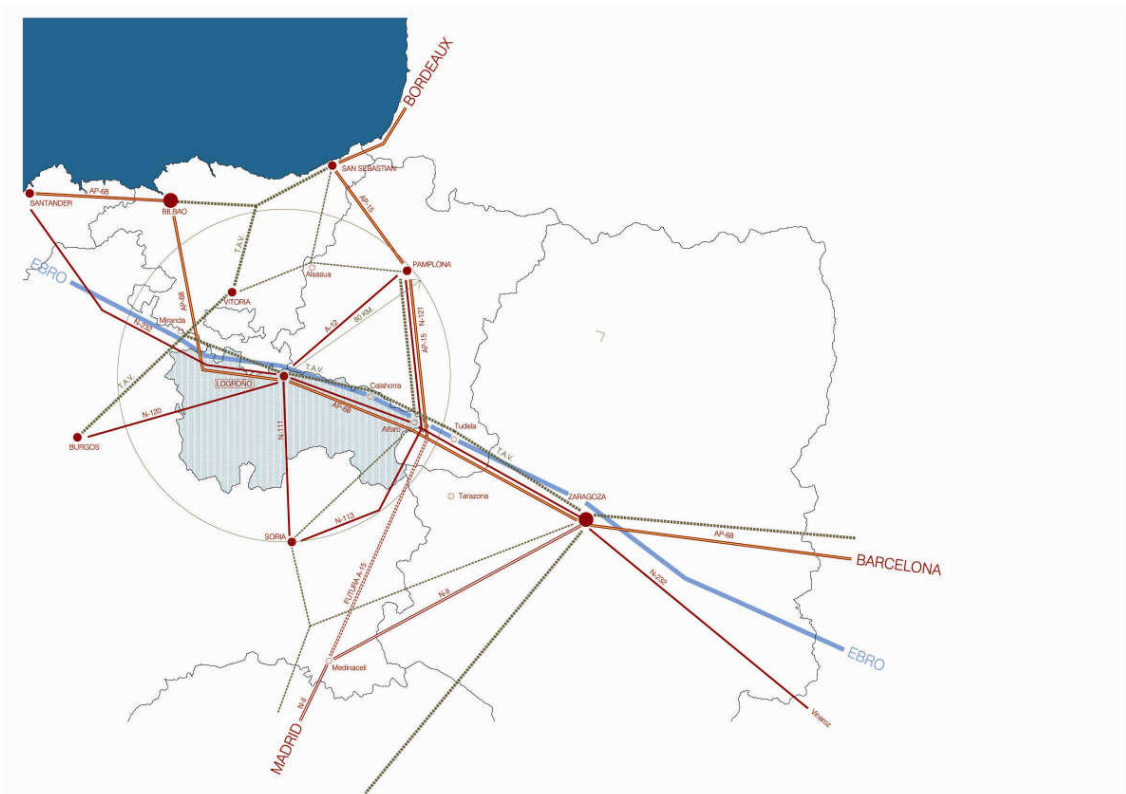
Igualmente, a lo largo de toda su historia reciente, la población de La Rioja ha crecido muy lentamente, por debajo de la media española y europea, y con cifras inferiores al crecimiento natural de la población, es decir de la diferencia entre nacimientos y fallecimientos. Esto ha significado que La Rioja sea tradicionalmente tierra de emigración, aunque a pequeña escala, sin sufrir colapsos o crisis poblacionales. Esta situación cambia en los años setenta cuando por la combinación de la reducción de la natalidad, el aumento de la esperanza de vida y el comienzo de la industrialización y del desarrollo de los servicios modernos (enseñanza, salud, financieros...), la región deja de tener un saldo migratorio negativo. Aún así, en estas mismas circunstancias y durante veinte años el crecimiento de la población ha sido lento y las perspectivas a medio y largo plazo, si no cambiaba alguno de los factores, como la natalidad, apuntaban a una fuerte reducción.

Sin embargo, aproximadamente en el año 2001 se vive un cambio de tendencia importante con la aparición de la inmigración. Casi cuarenta mil personas, en su mayoría jóvenes en edad de trabajar, se han incorporado a la región. Aunque todavía este incremento no está consolidado y pueden producirse descensos o, incluso nuevos incrementos importantes, ya ha supuesto un cambio profundo de la población riojana, así como de sus perspectivas de futuro.

La Capital y su naciente Área Metropolitana

Logroño es una ciudad de mediano tamaño, que reúne una parte importante de la población, la actividad y los servicios regionales, tal y como es habitual en regiones pequeñas y uniprovinciales. Su velocidad de desarrollo ha sido históricamente bastante mayor que la de cualquier otro punto de la región, aunque sorprendentemente en los últimos años su crecimiento ha quedado por detrás de las poblaciones de la Rioja Baja, que se han mostrado enormemente dinámicas. Una vez alcanzado el estatus de capital regional y creada la red básica de servicios modernos (administrativos, sanitarios, universitarios...) el grado de liderazgo respecto a toda la región ha aumentado cualitativamente. La pérdida de influencia de la mayor parte de cabeceras comarcales y el cambio de la accesibilidad intrarregional han reforzado aún más ese liderazgo en todas las zonas rurales, especialmente con respecto a la Sierra.

Aunque su concentración poblacional no es grande en comparación con las ciudades del entorno, sus funciones han hecho que la distancia con respecto a ellas (Vitoria, Pamplona, Burgos) se haya ido acortando. Esta tendencia que empezaba a notarse incluso en un período de estancamiento en el crecimiento, se ha reforzado con el empuje demográfico del último quinquenio.





1.- INTRODUCCIÓN HISTÓRICA, Logroño hasta 1950

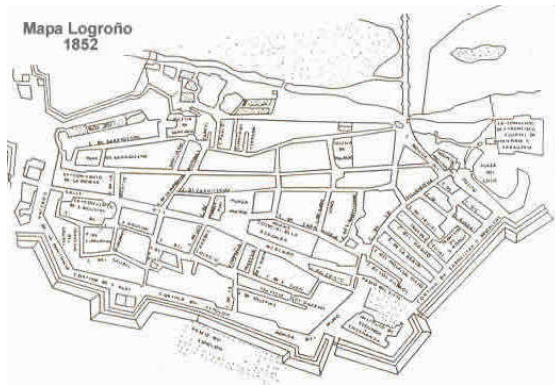
Logroño es un municipio situado en el norte de España, capital de la Comunidad Autónoma y Provincia de La Rioja. También es su localidad de mayor población, concentrando casi la mitad del total de la comunidad, así como su centro económico, cultural y de servicios.

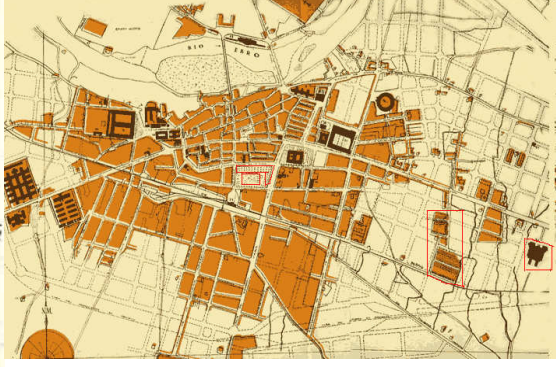
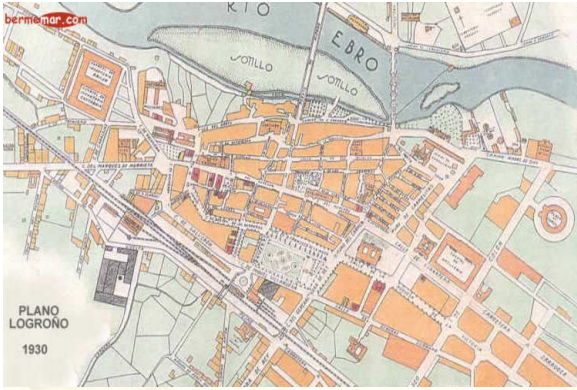
Los orígenes de la actual ciudad de Logroño han de asociarse a los de la romana Vareia (actualmente un municipio integrado dentro la moderna ciudad). También a la celtibera población de Cantabria, devastada por las tropas del rey Godo Leovigildo (año 575) En época romana (y durante toda la Edad Media hasta el siglo XI), un embarcadero situado junto al monte Cantabria en el río Ebro, abastecía al comercio de la ciudad y la relacionaba con el resto de la Hispania romana.

Trascendental importancia para la configuración de la ciudad durante la Edad Media, tiene el hecho de que el Camino de Santiago cruzaba (y cruza) por ella, así como su situación fronteriza entre los reinos de Castilla, Navarra y Aragón. El puente, su fortaleza defensiva y el cordón de edificaciones que se apoyan en él formarían una primera fase, de estructura lineal, que se amplía en un crecimiento hacia el sur mediante calles principales sensiblemente paralelas a la inicial y transversales de escasa importancia. Una muralla rodeaba el conjunto, dejando fuera por el este un barrio que se incorporaría al resto de la ciudad en una operación posterior de ampliación de la cerca. En los siglos sucesivos la limitación física al crecimiento se tradujo en un aumento de la altura de los edificios y en la ocupación de los espacios libres interiores de las parcelas. La Guerra de la Independencia afectó a los edificios principales, especialmente los conventos utilizándose muchos de ellos como cuarteles. La desamortización de bienes de la Iglesia que se produjo el siglo XIX culminó este proceso, arruinando algunos edificios o transformando profundamente otros, como el convento de la Merced (fábrica de tabacos). La posición fronteriza de la ciudad en las guerras carlistas retrasó el derribo de la muralla (de hecho se reformó y amplió) y la construcción extramuros. Portales se constituiría en ese siglo como calle principal de la ciudad, sustituyendo a la Mayor. En 1833 se convierte en capital de la denominada Provincia de Logroño, aunque no sería hasta los años treinta del siglo XX cuando superó los treinta mil habitantes.

La década de 1860 supone para Logroño un fuerte impulso: se derriba la muralla y comienza a darse los pasos necesarios para el ensanche de la ciudad. Pero, dado que el río al norte era una barrera infranqueable, se creció en el resto de direcciones, con el Espolón como nuevo centro. Aunque se realiza por zonas, predomina un sistema ortogonal de ejes dominantes, el formado por las salidas a Zaragoza y a Soria. El ferrocarril (que llega en 1863) sería un nuevo elemento que condicionaría el crecimiento urbano, atrayendo actividades industriales y formando una barrera al crecimiento. Para unir su estación con la orilla izquierda se construyó un nuevo puente (puente de Hierro) y se abrió el único eje importante norte-sur en el casco antiguo (calle Sagasta) casi llegando al siglo XX.

En 1893 tiene lugar el plan de alineaciones de Barrón que suponía un estudio de la ciudad existente en ese momento y que nos sirve como punto de partida de nuestro estudio, pues hasta después de la guerra civil los cambios son fundamentalmente de instalaciones industriales y urbanizaciones en el extrarradio, aunque se plantean varios ensanches.



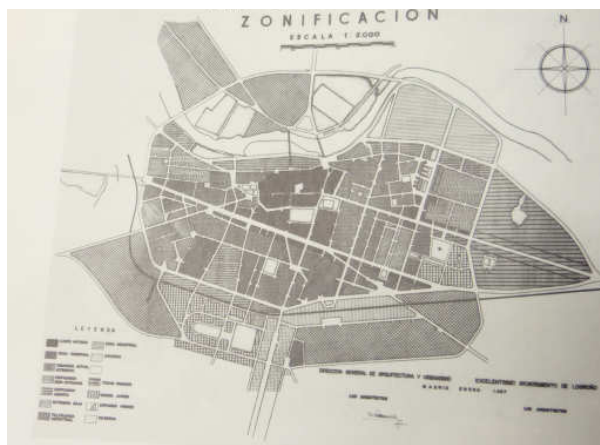


2.- LOS PRIMEROS AÑOS (1958-1974)

En continuidad con lo comentado en la introducción histórica anterior, Logroño se fue construyendo en la primera mitad del siglo XX fundamentalmente mediante el modelo de ensanche, aunque hay que recordar algunos asentamientos propios de ciudad jardín hacia el Sur de la ciudad. Sin embargo, esas expansiones, las nuevas instalaciones industriales y la cultura general urbanística que se estaba imponiendo aconsejaban un planteamiento más genérico que se tradujo al final en el Plan general de Alineaciones de 1958, redactado desde el Ministerio. El Plan adoptó una postura ecléctica entre los modelos de ciudad que se estaban produciendo hasta ese momento y, en ese sentido, supone un marco para las actuaciones urbanas de este primer período que consideramos. Además, fue quizá demasiado ambicioso en cuanto al alcance de las zonas industriales. Veremos dentro de este apartado los tres aspectos mencionados. Por un lado, el planteamiento del Plan General. Por otro, los desarrollos residenciales que, como eco de aquél, muestran una gran disparidad de modelos de ciudad, desde la ciudad jardín y el ensanche hasta un racionalismo ya muy elaborado y alejado de los bloques ortodoxos del Movimiento Moderno.

El Plan General de Alineaciones de 1958

El Plan General de Alineaciones supone, como en otras ciudades españolas, un punto final de todo el proceso anterior de desarrollo urbano dentro de un esquema unitario. A su vez, se puede considerar como el comienzo de una nueva etapa, marcada por las nuevas disposiciones legales (Ley del Suelo de 1956), por un intento de ordenar todo el conjunto municipal dentro de un planteamiento coherente y por la aparición de diversas tendencias nuevas que se yuxtaponen al modelo de ciudad anterior. El Plan recoge el nuevo trazado ferroviario y el emplazamiento de la estación, y define las zonas que quedan libres con el traslado de las instalaciones ferroviarias, y el trazado y edificación del ensanche sur. En términos generales su contenido es un paso atrás respecto a los proyectos presentados al "Concurso de estudios sobre la urbanización" de 1935. Plantea, como éstos, un gran crecimiento, con una inversión mediana respecto al soterramiento. Pero define una ciudad de forma muy compacta y continua, y además cerrada, sin plantear una posible ulterior expansión. Los límites son el río Ebro, las calles de ronda y el propio ferrocarril. Y al sur del ferrocarril y de la Estación dispone las zonas industriales. Es un planteamiento racionalizador en un proyecto que incluye reforma interior y ensanche, que propone la repetición a otra escala de la estructura urbanística de la ciudad de la segunda mitad del siglo XIX y de la primera del siglo XX, pero con menor papel de los ejes de salida de la ciudad, frente a los ejes interiores. Entre éstos destaca la Gran vía, la gran avenida que sustituye a una parte de las antiguas instalaciones ferroviarias, cuyos frentes son replanteados como grandes fachadas urbanas.



Asentamientos residenciales

Estos planes son un muestreo de las diversas tendencias que se producían en los años inmediatamente posteriores al Plan General. Conforman un grupo heterogéneo en sus manifestaciones y se puede comprobar en el paso de las ideas de ciudad jardín y ensanche a la de los bloques abiertos en una disposición u otra. Encontramos ejemplos de ciudad jardín en el plan de los Claros de la Rioja, un proyecto ambicioso que no se llevó a cabo. Rúa Vieja, por su parte, es deudora de una aproximación con todo tipo de experiencias urbanas. Dada su situación cercana al casco histórico utiliza la manzana para articularse con él; y, en la medida en que se aleja, la tipología es cada vez más aproximada al bloque, pasando por unos estadios intermedios de tipo "redents". Por otro lado, se puede observar como ejemplo de racionalismo tardío el plan de Chile, mediante bloques lineales según una misma dirección, que empiezan a configurar espacios internos (una plaza) como precursor de los clusters. De los más interesantes es la propuesta de Lobete, a medio camino entre el uso del bloque singular y los desarrollos vecinales más propios de la elaboración posterior que se dio en España con reflejos del TEAM X, donde las torres y los bloques lineales conviven con las manzanas en 'redents' o forma grecada. Por último aparece una propuesta de forma más libre (por más reducida en su tamaño) que es la de Murrieta.

Plan Especial Claros de Rioja (1967)

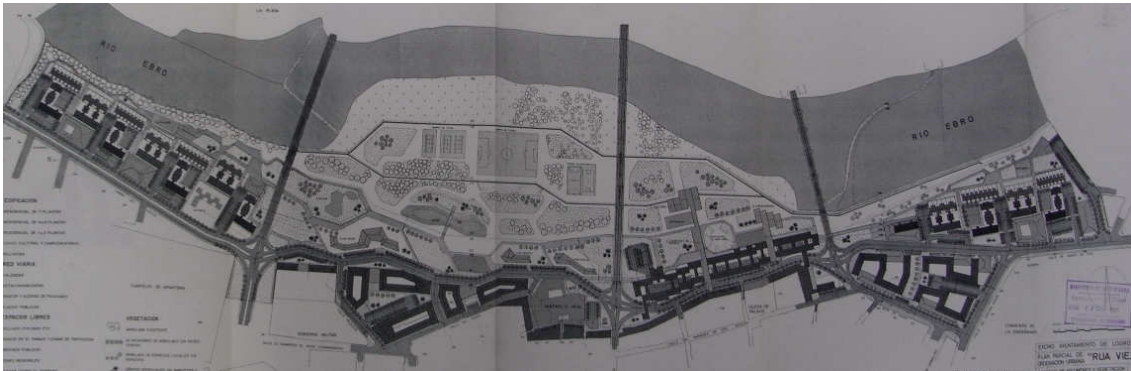
Situado aguas arriba del río Ebro con relación a la ciudad de Logroño. El centro de la actuación lo forman fundamentalmente 3 montes, el río Ebro y la vega del mismo. Teniendo como infraestructura principal la carretera dirección Vitoria que cruza el territorio del Noroeste al Sureste. La idea principal del proyecto es aprovechar las llanuras que conceden la orilla del río, así como la explanación de la carretera de Vitoria para colocar unas torres, que queden enlazadas entre ellas con bloques de apartamentos lineales y dejando el terreno más sinuoso a los chalets. El centro está atravesado por la carretera de Vitoria, precisamente esta vía y las vías que salen de esta a modo de caminos principales de distribución adaptados a la topografía (anteriormente caminos rústicos) son los que ordenan la zona. La edificación se divide en tres tipos, la de torre aislada de 10 plantas de altura, la de apartamentos lineales y la de chalets. La edificación para vivienda se complementa con zonas hoteleras, zonas de bungalows, así como zonas deportivas, zonas para clubs. La zona de parques públicos queda situada en las laderas de los montes.



Plan Parcial Rúa Vieja (1969)

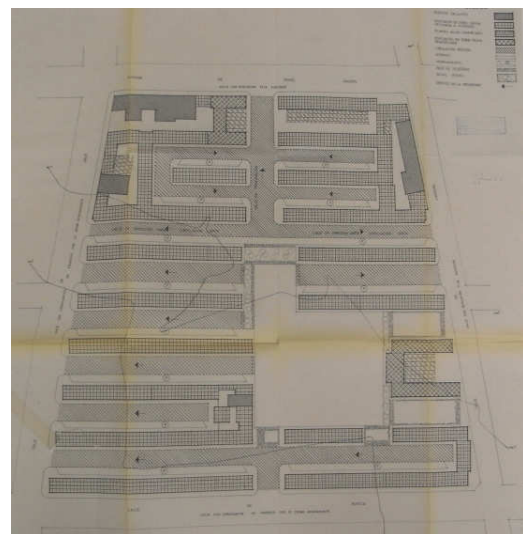
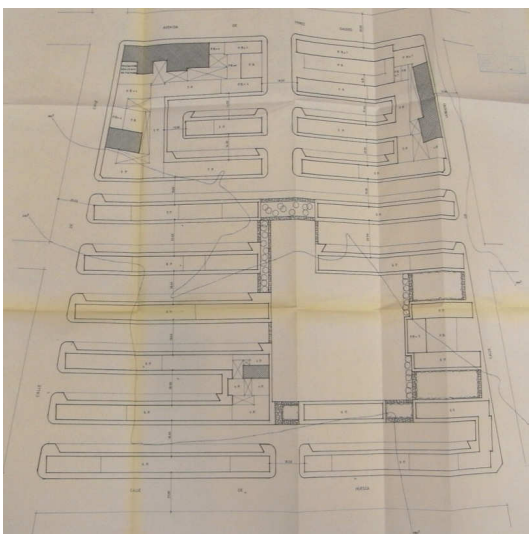
El área está situada en la orilla derecha, formando una pequeña ladera con orientación Norte que será la fachada del casco antiguo y el ensanche. Los límites de la actuación vienen acotados por el río Ebro por el Norte, la alineación Este de la calle RodanCHA por el Este, el

límite tanto del casco antiguo como del ensanche por el Sur y la calle nueva que parte desde la carretera de El Cortijo hacia el Ebro por el Oeste. La idea se basa en mostrar hacia el río las zonas interiores del casco, balcón de la ciudad sobre el Ebro, completando la fachada urbana. Se actúa por zonas, dada la longitud de la actuación que requiere diferentes formas de dar respuesta a la trama urbana dada la longitud del sector. Los viales son los anteriores al plan, pero mejorados aprovechando para la distribución de la vía que cruza el sector de Este a Oeste por el Sur y de los tres puentes que cruzan el río partiendo de este vial. En este plan es importante la composición volumétrica, dado el carácter de límite. Así se opta por una edificación abierta al Oeste y una continuación del ensanche, con manzanas cuadradas por el centro. Dejando un gran parque con servicios dotacionales más al Norte y al Este en relación con el río.



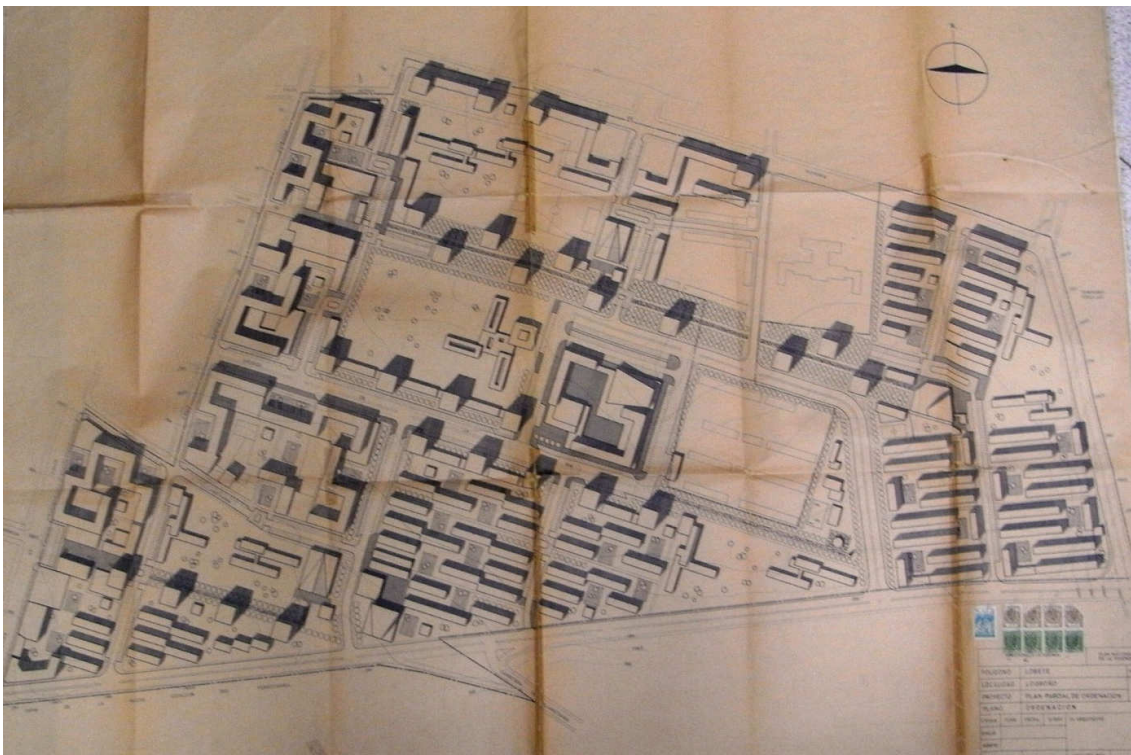
Plan Parcial Chile (1972)

El área está delimitada por la avenida de Pérez Galdós por el Norte, por la calle Huesca por el Sur, por la calle Lardero por el Este y por la calle Chile por el Oeste. La actuación se encuentra dentro del entramado urbano del ensanche de Logroño y tiene como objetivo el cambio de uso del antiguo polígono en una zona residencial. La estrategia a la hora de ordenar la red viaria viene dada por las calles perimetrales, así como las que llegan a estas. El vial de más importancia es el que permite la conexión rodada Este-Oeste dentro del sector, los demás viales son de distribución interna. La edificación viene condicionada por los edificios existentes, que se tratan de integrar en la nueva trama urbana. La tipología edificatoria es abierta, son volúmenes lineales orientados Norte-Sur. Dejando un gran vacío en el centro de la actuación para un espacio público para toda la ciudad. También se consideran las pequeñas zonas verdes de carácter más local que se sitúan entre los bloques lineales. Los edificios equipamentales quedan integrados en la trama urbana.



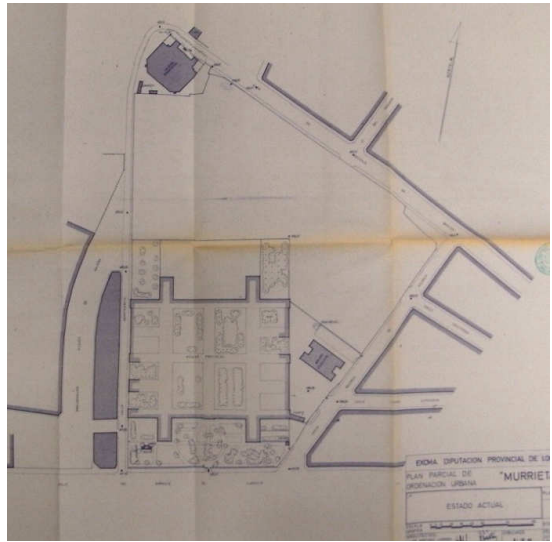
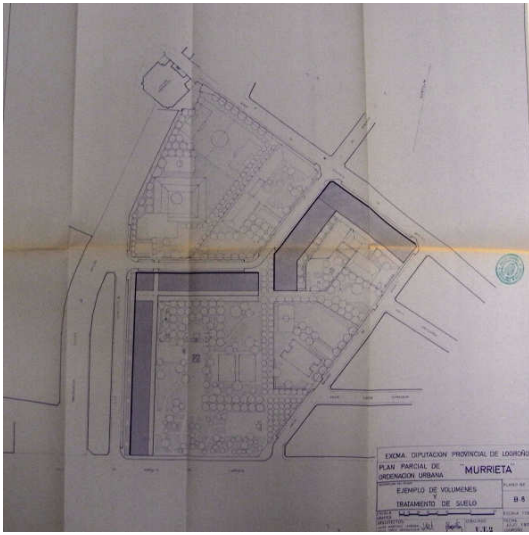
Plan Parcial Lobete (1962)

El área, con un terreno con una ligera pendiente de Sur a Norte, se sitúa al Sur-Este de la ciudad. Queda delimitado por el Norte por la carretera de Villamediana y la calle Calvo Sotelo, por el Sur por la tapia de las vías del ferrocarril, por el Este por la carretera de circunvalación y por el P.P. Misioneros del Sagrado Corazón y por el Oeste por la avenida de Colón, la calle Calvo Sotelo y la calle Marques de la Ensenada. La idea del proyecto es dividir el sector en cuatro zonas dada la zonificación que se exige en el plan general. Una de las zonas la continuidad del ensanche, otra una zona de viviendas colectivas de media intensidad, otra es una zona destinada a uso industrial y la cuarta es una un área destinada a ciudad jardín. El conjunto se organiza en torno a un centro cívico-comercial, un parque público y una gran vía comercial. Y cada núcleo se organiza con una limitada autonomía que sirve para cubrir sus necesidades. La red viaria es la que separa el sector industrial del resto de la actuación y la organización de esta corresponde a una jerarquización de vías para entre zonas que hace que el peatón no conviva con calles de gran intensidad de tráfico. A su vez se proyectan tres grandes paseos paralelos de uso exclusivamente peatonal.



Plan Parcial Murrieta (1979)

Terreno sensiblemente horizontal colocado en las terrazas del Ebro El área limita por el Norte con la prisión provincial y la calle Gonzalo de Berceo. Por el Este con la calle Ramírez Velasco, por el Sur con la calle Marqués de Murrieta y por el Oeste con la calle Beneficencia. Situado en los antiguos terrenos del Hogar Provincial y cerca de la cárcel de Logroño, dado el nuevo desarrollo, el sector queda en plena zona de crecimiento de la ciudad. La actuación se basa en una idea de comunidad vecinal, en la que las viviendas mediante sus quiebros propician la separación entre lo más público y lo de carácter más comunitario. Respecto a los viales se abre solo un vial de servicio a las viviendas que cruza el sector de Nord-Este a Oeste apoyándose en las edificaciones. La edificaciones de vivienda son lineales con la posibilidad de doble orientación o viviendas convencionales a cada lado. La disposición de estos volúmenes quebrados hace que se forme una plaza vecinal al Sur que está conectada con el parque público que queda al Norte. En cuanto al comercio se sitúa en los bajos de las viviendas. Dejando las dotaciones colocadas en los espacios libres atendiendo al diseño del conjunto.



3.- HACIA LA RECUPERACIÓN DE LAS FORMAS TRADICIONALES

Ya se ha comentado que, en Logroño, las actuaciones que tomaron como modelo el ensanche se prolongaron en el tiempo, completando las partes que el Plan General dejaba como tales. Por ello las actuaciones residenciales de carácter racionalista de los años 60 y parte de los 70 fueron escasas y bastantes de ellas no se llevaron a término tal y como se plantearon.

Esto explica que, ya bien entrada la década de los años 70, se notaran de manera muy diversa los nuevos aires del discurso urbano que se estaba produciendo. En efecto, puede parecer paradójico que en los nuevos asentamientos residenciales se siguiera utilizando la lógica de los años sesenta y asimismo en los planteamientos industriales, mientras que al final de los setenta Logroño fuera pionera en el planteamiento de la recuperación del casco histórico.

Sea de ello lo que fuere, los planteamientos urbanos de nueva vivienda enlazarán y tomarán un carácter que buscaba otras salidas distintas del mero bloque o del tipo edificatorio aislado. Como consecuencia, puede observarse, en este caso, una gradación de manifestaciones urbanas que, sin abandonar el bloque abierto en su totalidad, van tomando un carácter cada vez más emparentado con la manzana tradicional; gradación que no se observa con tanta claridad en otros ámbitos geográficos españoles.

Contrariamente, en esta época, el número y tamaño de los asentamientos industriales es bastante menor que en la anterior comparativamente al desarrollo residencial. La causa hay que buscarla en el período de crisis de la década de los setenta y quizá el exceso de suelo industrial planteado en los años anteriores.

Sin embargo, la atención al casco histórico supuso una auténtica nueva visión de lo urbano. Puesto que no sólo se centró la atención en la recuperación de éste, sino que la nueva mentalidad condujo a la revisión del Plan General decantando en un ejemplo de plan que atendía fundamentalmente a la recomposición interior, abandonando la lógica expansiva anterior.

De todos modos, el período se abre con la redacción del Plan Comarcal de 1974, todavía deudor del modo de plantear el urbanismo según los parámetros propios de los años sesenta. Supuso una reflexión del entorno de Logroño y una corrección del Plan General de Alineaciones anterior, sobre todo en cuanto a infraestructuras que rodeaban Logroño. Sus autores estaban en Madrid.

EL Plan Comarcal de Ordenación Urbana de 1974

En 1974 entró en vigor un documento que por primera vez afrontaba de una manera global los problemas urbanísticos de la ciudad. Supuso un cambio de actitud del Ayuntamiento ante estos problemas, al iniciar una etapa que pretende ser más activa, configurando estrategias concretas para llevar adelante el planeamiento. El Plan Comarcal suponía el planeamiento conjunto de los municipios del Polo; además de Logroño incluía Fuenmayor, Navarrete, Lardero, Villamediana, Alberite, Arrúbal y Agoncillo. A pesar de su nombre, el Plan Comarcal no fue sino la suma de una serie de planeamientos municipales redactados simultáneamente con coherencia, pero que luego han evolucionado por caminos muy distintos. El Plan, siguiendo el enfoque de la Ley del Suelo entonces vigente, se centraba en las grandes propuestas generales, sin descender a la ordenación concreta, que se confiaba a otros instrumentos (planes parciales) incluso para la ordenación del suelo urbano. Aunque en muchos aspectos fue ambicioso, planteando un crecimiento notable, con un esquema de infraestructuras generoso, en otros mantuvo una actitud prudente: no consideró que hubiera impulso suficiente como para proponer un salto del Ebro mediante un crecimiento residencial hacia el norte, ni se planteó eliminar el cinturón de industrias que ocupaba casi todas las salidas de la ciudad; más bien confirmaba los polígonos recién creados que las consolidaban y ampliaban notablemente. El crecimiento residencial, aunque también se planteaba hacia el este y el oeste, encontraba en el sur su dirección prioritaria, siguiendo un esquema lineal apoyado en la carretera de Soria con sectores que iban disminuyendo su densidad hasta enlazar con el núcleo de Lardero.

Si no proponía el salto del Ebro, sí que supuso el Plan Comarcal una visión muy positiva del río como sistema lineal de espacios libres, proponiendo la consolidación de los usos recreativos de la orilla izquierda, o del área de la Grajera para los mismos fines. En

cuanto a la ubicación de la universidad, que por entonces se comenzaba a plantear, se eligió la consolidación de una zona ya ocupada por algunas escuelas superiores.

Un aspecto que tendría consecuencias muy positivas fue la fragmentación en sectores, lo que supondría la paralización de los efectos del Plan de Alineaciones en muchas zonas, que deberían ser objeto de redacción de un plan parcial para poder edificar, y por ley estos ámbitos gozaban de menos densidad y mayor nivel de dotaciones que el suelo urbano consolidado. El plan parcial que debía ordenar la ciudad consolidada era el Plan del Área Interior.

Respecto al suelo industrial semiconsolidado de las distintas salidas de la ciudad, se consideró suelo urbanizable, incluyéndolo en sectores más amplios, en la esperanza de que el tirón que supondrían las nuevas instalaciones industriales traería la mejora de las existentes. La consecuencia de esta situación en los años posteriores, coincidentes con la crisis económica, fue un exceso de suelo para este uso en un momento de escasa iniciativa, y muy difícil de gestionar por la resistencia de los industriales ya establecidos en participar de los gastos de urbanización.



Asentamientos residenciales

Como ya se ha anunciado, tras un lapso de tiempo sin demasiada actividad, el número de proyectos se dispara considerablemente a raíz del Plan Comarcal.

En estos planes se observa una tendencia a la recuperación de formas tradicionales. Primero se van aproximando poco a poco a la configuración de manzanas, en algunos casos como El Río Cava o Pradoviejo, mediante unidades independientes pero enlazadas, que delimitan espacios muy similares a los patios, pasando después al empleo de bloques lineales que, aunque no terminan de cerrar estos espacios centrales, los delimitan claramente, como en Madre de Dios o en La Estrella. Finalmente, acaban por imponerse los trazados, es decir, es la forma de las calles y espacios públicos la que prima, determinando la forma de las manzanas. Es el caso del último plan en Gaunas.

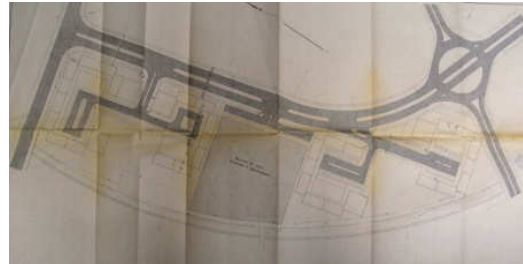
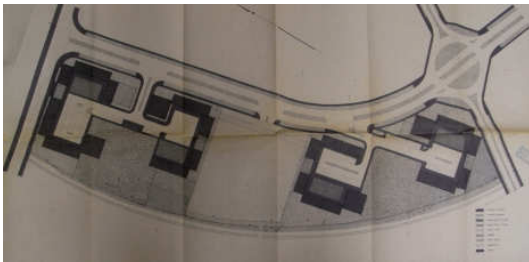
En los primeros casos, la influencia de la teoría de comunidades es notoria, tanto en la configuración formal como en la estructura general de los usos residenciales y de dotaciones;

todavía el espacio libre es deudor de la segregación viaria respecto del resto. Pero conforme avanzamos en la década, la recuperación de la calle tradicional es cada vez más evidente y su consecuencia es la conformación del tejido urbano en manzanas convencionales. El proceso, sin embargo, da lugar a planteamientos muy diversos, con formas urbanas que, aunque contenidas, optan por otorgar a la ciudad una morfología más audaz.

Plan Parcial Río Cava (1975)

Los terrenos del sector, sensiblemente llanos con una ligera pendiente hacia el río Cava, están situados al Oeste del núcleo urbano y limitan al Norte con la calle Marqués de Murrieta, al Sur con la futura calle de unión entre los polígonos de San Lázaro y de R. B. 5. 2., al Este con la futura calle de Ronda y al Oeste con el trazado del ferrocarril.

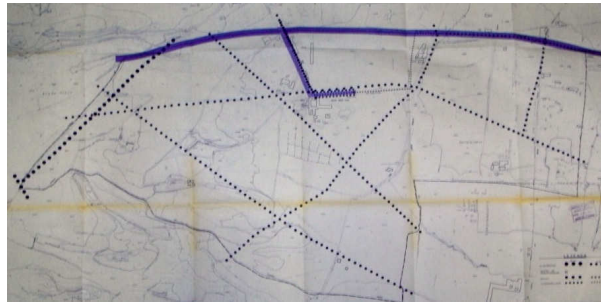
El polígono se ordena en tres zonas intentando hacer la propuesta viable, así las edificaciones de vivienda y comerciales se agrupan en torno a 2 calles, dejando así una zona exclusiva y flexible para el equipamiento. La red viaria se apoya en la calle Murrieta que sirve para enlazar directamente con el centro. Dentro de la zona, se han desarrollado de una forma sencilla para molestar lo menos posible las zonas interiores, haciendo una conexión directa con fondo de saco con la calle Marqués de Murrieta. La edificación se organiza en bloques de diferentes alturas para tener la menor incidencia posible en cuanto a orientación y soleamiento. La organización de viales y edificación da gran importancia a la circulación peatonal y a las zonas libres verdes, quedando el equipamiento en el centro bien comunicado.



Plan Parcial Prado Viejo (1976)

El sector, sensiblemente plano menos una pequeña elevación en la zona Sur, se encuentra en la zona Suroeste de la ciudad. Su extensión viene limitada por la carretera de circunvalación por el Norte, por el río Pantano y los campos municipales de Prado Viejo al Sur, por la carretera de conexión con la autopista por el Este y por el camino de Entrena por el Oeste. La idea era resolver en una zona de buena comunicación el problema que existe con las dotaciones para los servicios municipales de la ciudad.

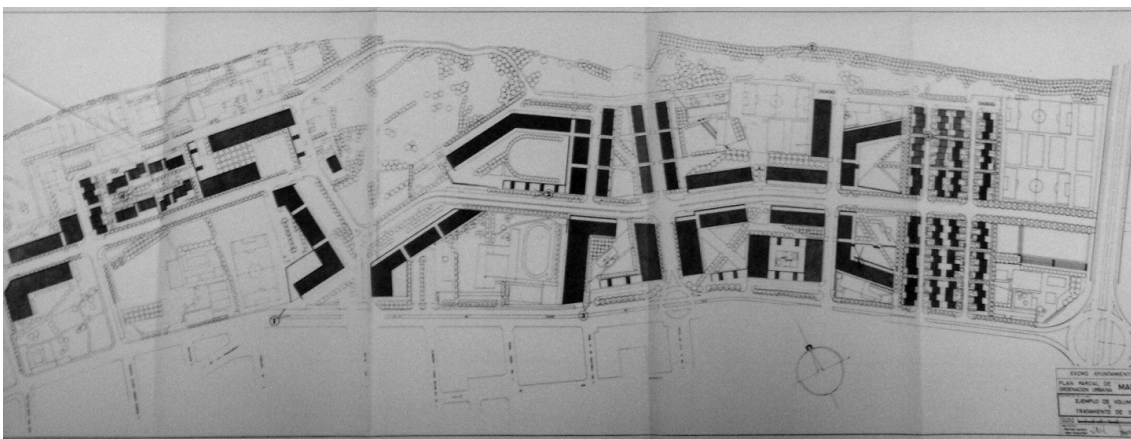
El sistema viario está muy condicionado por las vías de continuación que une al sector con el de San Lázaro, así como la vía de unión con la variante Sur, por lo que se opta por un esquema reticular sin una jerarquización importante de distribución a excepción de la carretera que enlaza con la variante, al Este de la propuesta. En cuanto a la estructura general se opta por un esquema direccional Este-Oeste, con suficiente libertad en la zona Este, para poder cambiar la dirección a Norte Sur para completarlo con la direccionalidad de la carretera de Soria. Así los usos se ordenan de acuerdo con los fondos de manzana que requieren, dejando las dotaciones complementarias en los puntos más accesibles. Las zonas verdes se concentran al Sur de la propuesta haciendo de límite de la ciudad. Las tipologías edificatorias se dejaron para detallar en el desarrollo del Plan.



Plan Parcial Madre de Dios (1977)

El sector, sensiblemente horizontal, está situado en una larga franja paralela al río Ebro en la zona centro Este de la ciudad y ocupa una franja de aproximadamente 1.600 x 300 m. Tiene como límites el río Ebro por el Norte, la calle Madre de Dios al Sur, la carretera de circunvalación al Este y la calle Ribera al Oeste. La idea del plan parcial es conseguir una imagen que sirva de fachada norte y la conexión de la ciudad con la ribera del río, así como conseguir una buena relación con la zona centro de la ciudad. La estructura vial se apoya en una calle de distribución central paralelo al río Ebro con los viales perpendiculares de acceso a las viviendas.

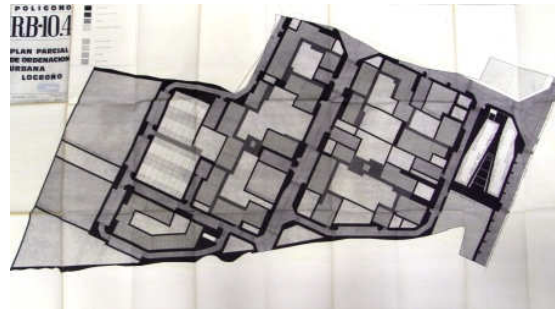
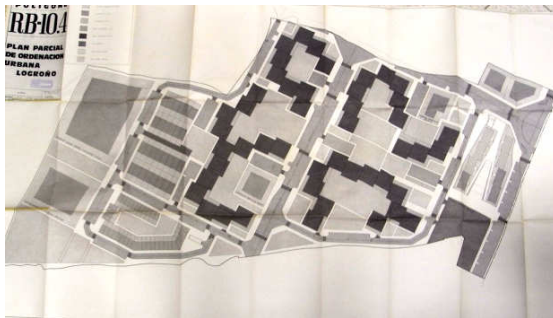
En la tipología edificatoria se han manejado bloques lineales convencionales que forman la estructura básica del plan; por otra parte hay bloques limitados por ordenanzas para crear espacios públicos flexibles. Se busca una cierta uniformidad mediante estructuras secuenciales y manejo de una amplia gama tipológica. La solución intenta liberar espacio en la Calle Madre de Dios para situar las dotaciones, y el posible decaimiento de la actividades al alejarse del centro se soluciona con un aumento de densidad, con elementos comerciales bajo porches en la vía central y unidades residenciales formando plazas adosada a esta vía. Este tramo termina abriéndose en una plaza donde termina la actividad comercial y aparecen las hileras de unifamiliares, perdiendo el carácter urbano, dejando en el extremo oriental las zonas deportivas. En cuanto a los espacios verdes, el parque vecinal se apoya en la ribera conservando su estado natural mediante la repoblación de chopos. La superficie mayor del parque penetra en la ordenación, en el centro del plan realizando una transición de espacios libres con las plazas Del Tacón de Madre de Dios y el eje de San Millán. La necesidad de un centro escolar en la zona, dadas las nuevas exigencias por el aumento de población en el sector, hace que se modifique el plan parcial por parte de la comisión de urbanismo.



Plan Parcial La Guindalera (1977)

La zona, sensiblemente llana y de un gran valor agrícola, se halla situada en la zona Sur de la ciudad y linda al Oeste de la carretera nacional 111. El proyecto está condicionado

por la proximidad de grandes infraestructuras, como la variante Sur, la autopista y la unión entre ambas. La idea de proyecto es conseguir un soleamiento eficaz, grandes zonas de estar sin cruces con carreteras y la mayor variedad posible de tipologías edificatorias con el fin de enriquecer el espacio interior de la actuación. El viario se organiza mediante un eje vertebrador que cruza la actuación del Noreste al Suroeste, del cual salen los viales de distribución perpendiculares en los dos extremos al sector, molestándolo lo mínimo en las conexiones entre plazas y su comunicación peatonal. En cuanto a la edificación se opta por unas agrupaciones de tipo vecinal basadas en bloques torre, con bajos libres u ocupados. La disposición de las agrupaciones fracciona el espacio libre, pero las plazas se leen continuas por la abundancia de pasos libres en las plantas bajas. En el lado Noreste de la actuación se colocan viviendas unifamiliares aisladas, así como viviendas en bloque de doble crujía al Norte, con clara intención de dar variedad de oferta.



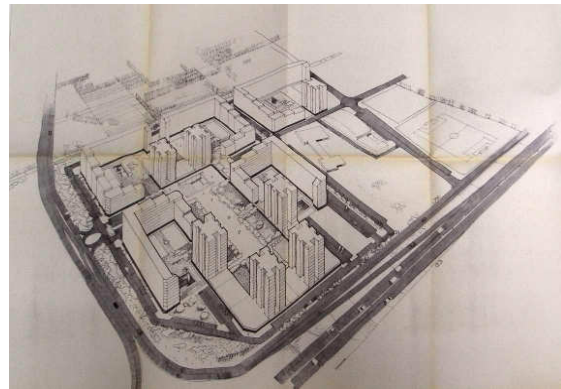
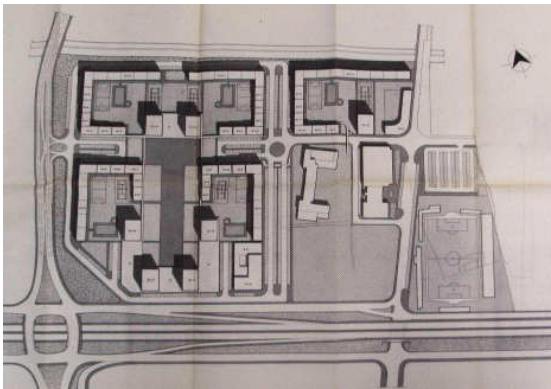
Plan Parcial La Estrella (1977)

El terreno en el que se encuentra el sector está situado en el Este de la ciudad y está formado por tres plataformas separadas por taludes. Tiene como límite la calle de la Paz (antigua carretera de Zaragoza) al Norte y el límite de la ciudad al Sur y al Este y la autovía de circunvalación al Oeste. La idea del proyecto se centra en integrar al máximo las diferentes partes, como las diferentes infraestructuras, la edificación existente y el polígono La Estrella. La movilidad dentro del sector prima la máxima segregación de tráfico, entre el rodado y el peatonal, al que se da más importancia buscando calidad ambiental sin tráfico. Además se pretende potenciar el transporte público dentro del viario de carácter ortogonal que se apoyan en los dos ejes Norte-Sur. En cuanto a la edificación se distribuye en manzanas abiertas, buscando la mayor densidad en el centro de la propuesta, donde se concentra el comercio y el sector terciario, liberando espacio en los límites. Las dotaciones se colocan también relacionadas con la rambla cívica, dejando las más extensas en la zona exterior. Las zonas de espacio público se centran en la rambla cívica, así como en las zonas verdes del límite del polígono.



Plan Parcial Las Gaunas (1978)

El sector, situado en la zona Sur de la ciudad, tiene como límites las vías del ferrocarril al Norte, la carretera de circunvalación al Sur, la avenida de la Sierra al Este y es límite de la ciudad por el Oeste. La zona de las Gaunas-Club deportivo constituye un área de expansión residencial que había sido objeto de ocupación en los últimos diez años. El ferrocarril había constituido hasta entonces una barrera al crecimiento, a pesar de que su disposición en trinchera lo hacía fácilmente franqueable. La nueva expansión trasladaba el límite de la vivienda a una nueva barrera: la carretera de circunvalación. El desarrollo de este sector fue paralelo al de San Adrián. El conjunto se crea en torno a la edificación ya existente, situada al sureste: el estadio, un centro de F.P. y un colegio. El crecimiento de la ciudad, hasta entonces, se había producido en manzana cerrada, pero las zonas de nueva implantación parecían requerir una nueva tipología. El proyecto se apoya en una red viaria ortogonal y una distribución de la vivienda en manzana abierta. Combina bloques lineales de una única crujía, escalonados de manera que la altura decrece hacía el interior del conjunto (desde las 10 hasta las 4 plantas), con torres de baja+13 plantas. El interior de cada una de las cinco manzanas se reserva para uso dotacional a mediana escala, con piscinas y zonas deportivas. A su vez, el espacio central delimitado por cuatro de estas manzanas, en forma de "T", sirve a todo el conjunto configurando un bulvar, rematado por un escenario al aire libre. Las plantas bajas de las torres están unidas por su planta baja en una pieza comercial que delimita el recinto interior. Se pretende así dotar de vitalidad a una zona alejada del centro. Por último, en el espacio al norte del estadio, se realiza un aparcamiento en superficie. El plan no se construyó y la zona fue objeto de modificación en 1994.



Recomposición Interior

La reacción ante la lógica urbana expansiva anterior llegó a España con unos años de retraso: la preocupación por la terminación interior de la ciudad, el deseo de una ciudad más en función del usuario final y del disfrute, la atención al diseño del detalle, la mayor importancia de lo peatonal frente al vehículo, el interés por el reconocimiento de la ciudad tradicional frente al espacio banal heredado fueron temas que, aunque estaban vivos en el ambiente universitario, se abrieron paso poco a poco en la materialización de la ciudad.

Una de las consecuencias de ese cambio de mentalidad fue, como es conocido, la nueva visión de la intervención en los cascos históricos. Pero es notable que, si la mayoría de las ciudades españolas abordaron sus cascos históricos alrededor o más allá de la promulgación de la Ley de Protección del Patrimonio Histórico (1985), Logroño lo hiciera en una fecha tan temprana como para que su aprobación definitiva fuera en 1979. Esto significa la preocupación ciudadana por un hecho que se estaba convirtiendo en problema social y un adelanto en la ejecución de las ideas que ya en Europa estaban funcionando.

Pero si el cambio de mentalidad se patentizó anticipadamente en el casco histórico como consecuencia del problema planteado, tuvo su despliegue inmediatamente después, a partir de la revisión del Plan General: plan mucho más atento a la recomposición interior que a los planes extensivos anteriores; plan, por tanto, de contención y de reacción al "boom" de desarrollo de los años precedentes.

Plan Especial Centro Histórico (1979)

El sector se encuentra en la margen derecha del río Ebro y está situado en el centro de la ciudad, es el núcleo de ciudad antigua sobre el que ha ido creciendo la ciudad actual. La idea del proyecto se basa en la reactivación socioeconómica del barrio con una política de conservación y regeneración de los valores culturales acumulados históricamente. Se mantiene la estructura urbana existente, pero se estudia una reorganización del tráfico, con el fin de que disminuya considerablemente. Esto se consigue suprimiendo las zonas de estacionamiento a los vehículos privados y dando direccionalidad única a las calles, si es imposible su adecuación debido a su uso, como la calle Sagasta. En cuanto a la edificación, se regula la conservación de lo ya existente con el objeto de mantener la tipología. La densificación se resolverá consiguiendo espacios libres mediante la eliminación de agresiones tardías. Las edificaciones singulares serán usadas como edificios dotacionales. Respecto a los espacios libres se propone la adecuación de las calzadas, quitando las zonas de estacionamiento, y el derribo de edificios puntuales que favorezcan las zonas de esparcimiento y de juego de niños.



El Plan General de Ordenación Urbana de 1985

La sustitución que se había producido en 1976 de la legislación del suelo, la nueva situación económica y los cambios políticos hicieron necesario revisar el planeamiento. El Plan Comarcal era un planteamiento optimista respecto al crecimiento futuro, propio de los años del desarrollismo en el que fue concebido, pero su puesta en práctica coincidió con un periodo largo de recesión, la crisis del petróleo. De tres hipótesis que manejaba el documento, se había superado a duras penas la mínima. El Ayuntamiento por entonces estaba más preocupado por la ausencia de dotaciones o el exceso de densidad que aún se producía con la aplicación del Plan del Área Interior, que por el crecimiento en nuevas áreas; además, necesariamente había que reconsiderar las propuestas de éste, pues para los Planes Generales la nueva ley exigía la ordenación detallada del suelo urbano. En la ordenación de los barrios nuevos, como el plan San Adrián, se intentó compaginar las ventajas de la ordenación tradicional, basada en elementos como la calle y la plaza, con la tipología de bloque estrecho (doble crujía), que evita la existencia de patios interiores de parcela. Con resultados variados, será el criterio predominante en las sucesivas ordenaciones de zonas nuevas. En cuanto al crecimiento hacia el sur, se clasificaron como suelo urbano estrictamente las fincas que recaían a avenida de Madrid y la parte edificada de Montesoria, protegiendo del desarrollo la margen este y concentrando en la oeste el crecimiento, aunque en baja densidad. Se aprovechó para descalificar los polígonos industriales de carretera de Laguardia (El Campillo) y de El Cortijo, y para un severo recorte de los terrenos del de San Lázaro, iniciándose ya la idea de un parque en la zona de San Miguel. En cuanto al suelo urbanizable programado, se limitó a dos sectores: Piquerías (industrial) y Sur (residencial) que no se ejecutaron.

Los criterios para definir la edificabilidad del suelo urbano en el plan general de 1985 fueron establecidos según los siguientes argumentos. La excesiva densidad que históricamente sufría la ciudad se quiso combatir con una ordenación para el suelo consolidado que fuera más allá del recorte operado en el Plan del Área Interior. Ante una ciudad con diversas alturas en edificios colindantes, había tomar dos posturas: o "igualar por arriba", confirmando las alturas

máximas del planeamiento anterior, o "igualar por abajo", dejando fuera de ordenación los edificios recientes y dejando como altura máxima teórica la de los edificios primitivo del ensanche. La primera suponía continuar el proceso de densificación hasta límites intolerables, agravado por un estímulo a la destrucción de los edificios antiguos. La segunda alternativa, una postura utópica, sin resultados prácticos (dejar fuera de ordenación un edificio no equivale a hacerlo desaparecer) y con consecuencias legales de cierto alcance. Se optó por una salida práctica, aunque poco estética: asumir las desigualdades, dejando convivir edificios de diferentes alturas y fondos edificables mediante una ordenación muy ceñida a la realidad.

4.- LA REACTIVACIÓN DE LOS AÑOS 90

A pesar de la mayor abundancia de proyectos urbanos respecto de la época anterior, los años setenta que se han analizado no fueron tan abundantes en realizaciones. No así sería la década de los años 90 y siguientes, que experimentaron una expansión sin precedentes, como ocurriría en el resto de España. La crisis de los años setenta comenzó a remitir a mediados de los ochenta. Además de dos revisiones del programa del Plan General que se analizan someramente, asistimos, en primer lugar, a una profundización en los que se había ido decantando la época anterior: una recuperación de la idea de la ciudad tradicional y la recomposición interior de la ciudad. Por otra parte y ya hacia fines de la década también tiene lugar la búsqueda del lanzamiento de la ciudad como imagen, como mejora e instalación de grandes equipamientos, aunque en Logroño este afán ha sido muy comedido comparado con otros ámbitos. La recuperación de la imagen de la ciudad tradicional se traduce, en definitiva, por el empleo de la manzana, de la calle y, sobre todo, de los trazados que se resuelven en su mayoría como parques y estancias peatonales. Es la apuesta por la calidad de vida del usuario final. La recomposición de la ciudad interior, a diferencia del período anterior, no se queda en el ámbito del casco histórico, sino que alcanza a áreas necesitadas de reconversión para lograr una ciudad adecuada y continua en sus grandes trazados. La búsqueda de nuevos equipamientos, en fin, tiene un carácter de necesidad y no tanto de imagen externa.

Las Revisiones del Programa del PGOU en 1992 y 1998

Los primeros años del Plan de 1985 fueron una etapa de reequipamiento y urbanización interior, pero a la crisis económica sucedió un periodo expansivo, en el que subió la demanda de vivienda. Por ello, en la revisión del programa de actuación que la Ley del Suelo exigía, se vio la necesidad de replantearse la orientación de la expansión de la ciudad. Era necesario crecer, y para hacerlo no parecía la extensión prevista hacia el sur ni suficiente ni bien ubicada. Si la ciudad heredada tenía los inconvenientes de alta densidad y falta de dotaciones, esos defectos venían acompañados de una virtud importante: las escasas distancias permitían una gran accesibilidad peatonal, a lo que se sumaba la inexistencia de barrios importantes exteriores, que obligaran a la utilización ineludible del vehículo a partes importantes de la población. Para mantener esta ventaja, el mejor crecimiento no sería privilegiando una dirección, sino recurriendo a un esquema concéntrico, lo que así se hizo.

Con las propuestas del Plan se anunciaba la importancia de una nueva calle en la zona oeste, la de Portillejo, que uniría Circunvalación con la carretera de Laguardia y ligaría entre sí los nuevos sectores de Siete Infantes, Río Bajero y El Cubo. El Estado, por su parte, ante la necesidad de mejorar las condiciones de la carretera de Circunvalación, decidió una profunda mejora de la misma, manteniendo su trazado entre el Arco de Navarrete y La Estrella (con notables mejoras en la separación de tráfico local y de paso), e introduciendo una variante que cruzaría el Iregua y atravesaría el polígono de La Portalada.

La tramitación del Plan General coincidió con un cambio importante en la legislación, que obligó a readaptar sus previsiones al nuevo contexto legal, que extendía los criterios de reparto de aprovechamientos existentes en la ley anterior para el suelo urbanizable al conjunto del suelo urbano.

Se replanteó totalmente la propuesta de suelo urbanizable programado de 1985 (primer cuatrienio). Siguiendo el criterio de no primar una orientación única de crecimiento aparecieron en todas las direcciones planes residenciales (excepto al norte: el río se seguía considerando barrera insalvable): El Cubo y Río Bajero al noroeste, Siete Infantes en el sudoeste, Río Lacalzada en el sur, La Estrella Sur y Piqueras al sudeste y Madre de Dios en el nordeste. Se tomó conciencia por otra parte de la importante barrera que constituía el ferrocarril al impedir la lógica del desarrollo en muchos puntos, por lo que se inició un planteamiento para su traslado o cubrimiento parcial.

Se previó un nuevo polígono como ampliación de La Portalada, que se ejecutaría por expropiación. Para satisfacer otras necesidades públicas se plantearon los sectores de Río Mayor (campo de fútbol y palacio de los deportes) y Universidad (depuradora y universidad, que así iniciaba su crecimiento hacia el río).

La demanda y construcción de viviendas mantenía un ritmo fuerte, a pesar de que el crecimiento en población de la ciudad continuaba siendo muy bajo. Agotado el programa de suelo anterior, y de nuevo con cambios en la legislación del suelo (El Tribunal Constitucional había anulado la de 1992 por un tema de competencias entre administraciones, y afloró de nuevo la legislación de 1976) se entendía necesaria una revisión del Programa acompañada de la introducción de una serie de modificaciones puntuales. La novedad principal es la propuesta de una importante implantación residencial en la orilla izquierda; la ciudad ya se siente con recursos para saltar la barrera del Ebro, lo que exigirá un esfuerzo en infraestructuras con la construcción de nuevos puentes y pasarelas.

Otro aspecto novedoso lo ofrece la incorporación a la ciudad de las huertas de Madre de Dios, destinadas mayoritariamente a parque, aunque albergando también una pequeña zona residencial y edificios institucionales, que formarán la nueva fachada de la ciudad al río. La universidad, tras su primera expansión hacia el norte, giraría hacia el oeste participando en el conjunto. Otros elementos a incluir en el parque serían la nueva plaza de toros y un palacio de congresos. Para ordenar las dos zonas, orilla izquierda y Madre de Dios, se convocaron sendos concursos de ideas, estando redactándose en la actualidad el planeamiento basándose en sus resultados. El segundo cuatrienio se había ejecutado, y del tercero sólo se consideró adecuado el sector Piqueras. No parecía necesario un sector específico de almacén-exposición y la ubicación de Las Tejeras tampoco pareció adecuada, por lo que se suprimieron ambos. Se plantearon, con criterios parecidos al Programa anterior en cuanto a distribución en todas las direcciones, nuevos sectores residenciales: El Campillo y Santa Juliana (al norte), El Arco y Valdegastea (al oeste), La Cava, Fardachón, Guindalera y Ramblasque (al sur) y los Lirios (al este). Sin embargo ya las distancias al centro de esta segunda corona son superiores y se diluyen en parte las virtudes de proximidad características hasta entonces.

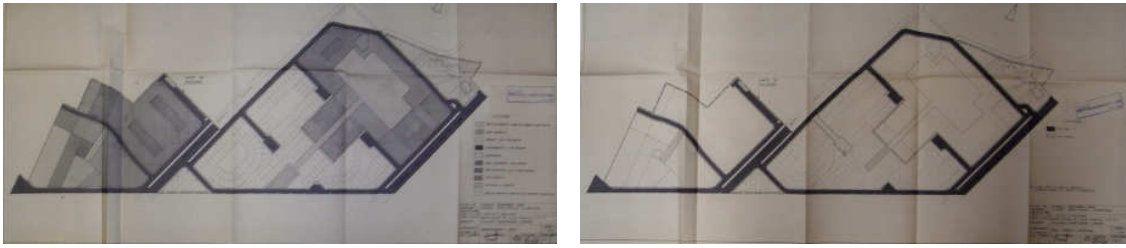
Otros sectores previstos para diferentes usos son el comercial de Río Lomo, el mixto comercial-dotacional de Las Tejeras, el dotacional deportivo de La Arena y el de La Ribera-Campus (parque y dotaciones).

Desarrollos residenciales en la periferia

La nueva reactivación económica tiene un primer reflejo en las construcciones de la periferia de Logroño. En todas ellas la tendencia a la manzana cerrada o casi cerrada es evidente; además la estructura del tejido urbano queda conformada por esa distribución recuperando la calle tradicional. Sin embargo, en el caso de esta ciudad, es de advertir también una gran apuesta por lo que podríamos denominar el trazado hasta el punto de forzar, en la mayoría de las ocasiones, la retícula ortogonal propia en un principio de la manzana. Se trata de grandes espacios de parques o de bulevares que intentan una continuidad en la ciudad; se manifiesta también, a nivel proyectual, en calles secundarias en las que hay un tratamiento arbolado que otorga prolongación a los espacios urbanos. Se puede afirmar que, a excepción del primero (Montesoria de carácter unifamiliar) y el último (Piqueras), todos los demás son deudores de este planteamiento. También hay una mayor definición del diseño que evoca experiencias españolas de pocos años antes en Barcelona o Madrid. Y una inserción mucho más clara y determinante en el conjunto de los espacios verdes, como en Río Lacalzada.

Plan Parcial Montesoria (1989)

El sector está situado en la zona Sur de la ciudad en relación con la carretera de Logroño a Soria y limita con parte del sector R-B-10-4 y con el Polígono II al Norte, con los sectores R-B-10-7, R-B-10-8 y R-B-10-9 del plan comarcal al Sur, con la carretera n-111 y con el Polígono II al Oeste. La idea trata de adecuar el plan a plan de ordenación urbana consiguiendo una mayor flexibilidad de la trama urbana. La estructura urbana se apoya en la calle principal que cruza el sector donde salen viales perpendiculares de distribución, donde estas se unen entre ellas creando nuevos viales, evitando los anteriores fondos de saco. La edificación de baja densidad viene a sustituir a la alta densidad que se había valorado anteriormente limitando a 2 plantas la altura de la zona Este y a 4 la de la zona Oeste. Respecto a las dotaciones se colocan equilibradamente a ambos lados del vial estructurante. Las zonas de espacio público libre se asocia a las viviendas con la incorporación de una red peatonal, desarrollando la ya existente.



Plan Parcial Madre de Dios (1993)

El plan tiene por objeto desarrollar el sector Madre de Dios, con el fin de crear suelo residencial para 480 viviendas y a su vez ordenar y completar el frente Norte de la ciudad. A partir del reconocimiento del lugar, se plantean los siguientes objetivos: prestigiar el sector NE de la ciudad con espacios públicos significativos y con identidad propia; mejorar la relación del sector con el centro de la ciudad; integrarlo en el contexto urbano y su trama urbana, tanto a nivel rodado como peatonal y hacer protagonista al ser humano sobre el vehículo motorizado.

Propuesta de criterios a partir de los objetivos:

1. Estructura coherente de los espacios público, a saber: el espacio calle, cuyo mayor reflejo es la calle Madre de Dios; los espacios residenciales o ligados a la estancia, convivencia y relación de sus residentes; y otros como el edificio curvo como telón de fondo, su frente opuesto como "edificio puerta", o la continuidad de recorridos peatonales cosiendo todo el conjunto.
2. La continuidad de la existente calle Manzanera y la previsión del Plan General hasta enlazar con el Paseo de la Florida, permitiendo su penetración en el sector.
3. Lograr el acceso rodado a todos los edificios unido a la red existente.
4. La integración en el contexto urbano lleva a una coherencia volumétrica: la gradación in crescendo de las alturas de los edificios desde Luis Ulloa hasta San Millán.
5. Enlazar la universidad y el futuro enlace de Varea mediante la vía Norte.
6. Conseguir la autonomía peatonal en la vivencia del sector y la aproximación a éste, que da lugar a la generosidad de espacios.



Plan Parcial Siete Infantes de Lara (1994)

El sector Siete Infantes de Lara, es una zona de expansión natural de Logroño situada entre la avenida de Burgos, la calle Siete Infantes de Lara y la línea de ferrocarril Castejón-Bilbao, en la que de actuarse enérgicamente se corría el riesgo de que la zona quedara aislada por la barrera que suponía la zona industrial de la avenida de Burgos como la línea ferroviaria que limita por el Este.

Como criterios de diseño se mantienen las directrices del Plan General de 1992, así como las directrices para el Suelo urbanizable programado de una modificación del Plan aprobado inicialmente en 1990. Los usos principales de Suelo son residencial y parque urbano. La ordenación responde a tres condicionantes:

1. Localización del sistema general definido por el parque urbano, consolidado como vía colectora de la calle Portillejo, y la situación de la zona Residencial al Norte y Sur del parque urbano, al Este de dicha calle.

2. Las áreas industriales de borde.

3. La necesidad de continuar con un crecimiento ordenado de la ciudad en su borde Noroeste, a pesar del ferrocarril, permitiendo la penetración de las áreas verdes del exterior hacia el centro (parque de San Miguel y de La Laguna).

Como consecuencia, la ordenación de la residencia se organiza a base de tipología en manzana cerrada en una adaptación forzada de su configuración. Pero de esa manera se consigue una continuidad de la forma tradicional de consolidación de Logroño, excepto en dos parcelas, que queda pendiente su definición al momento de la ejecución por su forma y dimensión .



Parcial El Cubo (1994)

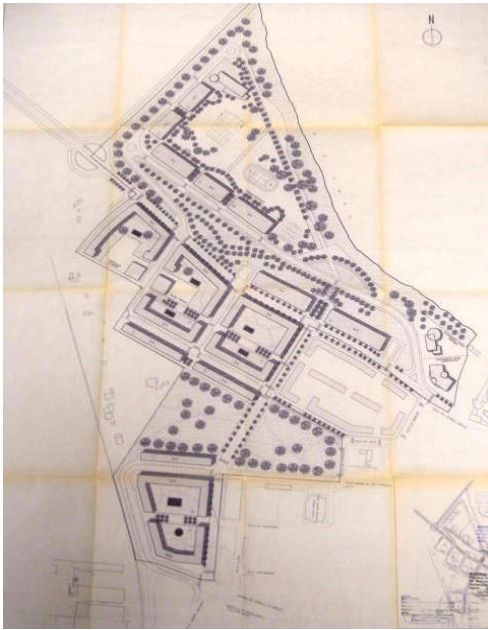
El sector, situado en el Noroeste de la ciudad, está situado a la orilla del río Ebro. Limita al Norte con el río, al Este con la calle Medrano y comienzo de la carretera del Cortijo, al Sur con la línea férrea Castejón-Bilbao y al Oeste con reservas de suelo para un puente sobre el río Ebro.

La idea se fundamenta en el desnivel del terreno, ordenándose en dos plataformas a distintos niveles, apoyándose en el espacio público.

Se proponen una calles ortogonales para seguir con la estructura de ensanche de la ciudad. Además de completar la trama urbana se propone un gran parque en cuña que alberga las dotaciones.

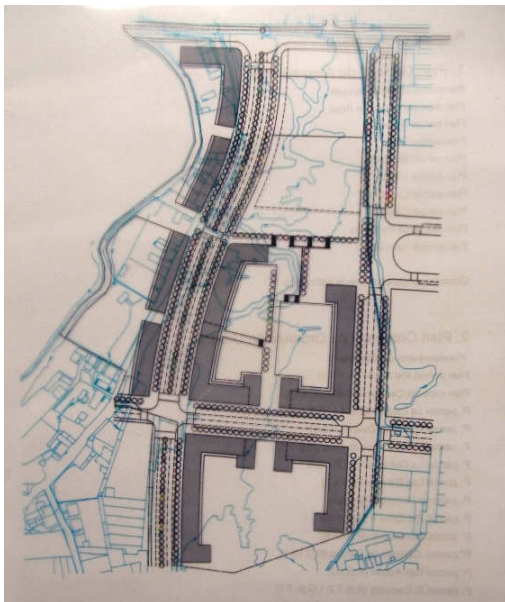
La primera línea de edificaciones es de B+6. Estos se sitúan en la plataforma superior dando un frente a la carretera del cortijo y una fachada más acorde con el resto de la ciudad. Los bloques se completan con unas zonas libres privadas en parcela.

El resto de la edificación se sitúa en la plataforma inferior articulándose con las dotaciones, que se sitúan al borde del río, creando una estructura urbana claramente diferenciada. Las parcelas son más pequeñas por las características de la tipología, que se adapta al terreno formando un ligero escalonamiento de las edificaciones.



Plan Parcial Río Bajero (1994)

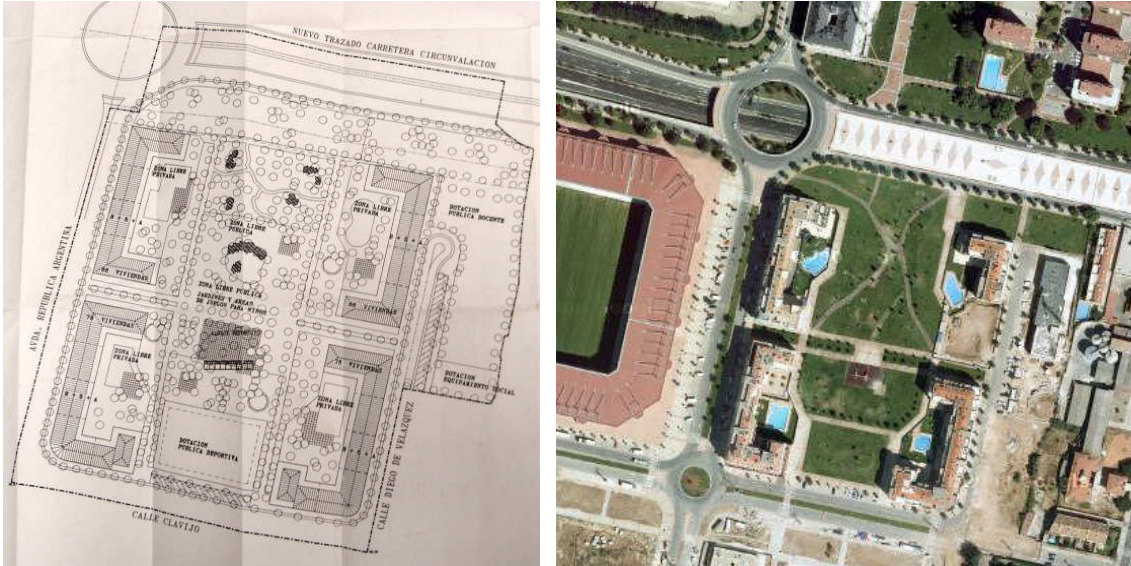
La solución adoptada para el sector Río Bajero, procura entender su relación con el entorno y las conexiones con el resto de la ciudad. La localización periférica, unido a la presencia de edificaciones industriales próximas, da al sector unas características que hay que compensar con una solución clara y urbanísticamente atractiva. Dos ejes recorren la ordenación de Sur a Norte, y definen y condicionan la ordenación final: la calle Portillejo, de 30 metros de ancho y la calle paralela Paula Montalt, de 26 metros. La tipología edificatoria y el agregado urbano escogido, pese a su apertura al espacio urbano, deriva de la concepción de la manzana. Sin embargo, las dimensiones interiores quedan enormes puesto que se conciben como espacios públicos.



Plan Parcial Río Lacalzada (1995)

El sector situado en el Sur de la ciudad tiene como límites la Autovía de circunvalación por el Norte, la calle Clavijo por el Sur, la calle Diego de Velázquez por el Este y la avenida América por el Oeste. Los ejes del sistema viario y la amplia zona central destinada a espacios

libres públicos definen de forma rotunda la ordenación. Las aceras son anchas, con un mínimo de 4 metros y con suficiente arbolado para aislarlas del sistema viario. También se disponen plazas de aparcamiento cerca de la dotación deportiva por idéntico motivo a las anteriores dotaciones. Las edificaciones residenciales que se plantean tanto hacia el este como al oeste son bloques de vivienda en altura con una pequeña zona libre de uso privado que vuelca sobre el espacio del parque público. Las dotaciones del tipo escolar y comercial se plantean en el límite este del sector, junto a las viviendas de más baja densidad, por su altura y su accesibilidad. En esa zona se concentran también el mayor número de plazas de aparcamiento, para facilitar el estacionamiento.



Plan Parcial Piqueras (1996)

El terreno tenía un uso exclusivo agronómico: una parte agrícola y otra de plantación de viveros, que al Norte limitaba con La Portalada, al Oeste con el camino Puente Varea, al Suroeste con el término municipal de Villamediana y el Colegio de los Hermanos Marianistas y al Sur con una acequia de riego. La existencia de la entrada a Logroño y el hecho de ofrecer una fachada a la AP-68 hace que el conjunto se organice mediante una vía principal que une los dos accesos a la actuación: la entrada desde el polígono industrial La Portalada, que en el futuro será la conexión con la autopista y la entrada por la carretera de Villamediana, que tendrá que ser modificada para evitar los riesgos existentes por el trazado anterior. Una malla viaria secundaria permite una configuración de manzana bastante regular, con una parcelación muy flexible del conjunto. Las vías perimetrales con el apoyo de los espacios verdes a las entradas de la actuación proporcionan una imagen adecuada de la ciudad. Además se coloca la zona deportiva junto al colegio de los Marianistas creando así un espacio de transición entre la zona industrial y la zona docente. En cambio, la zona social-comercial está situada en una zona estratégica a la entrada de la actuación cerca del polígono industrial.



La continuidad de la Reforma Interior

En cuanto a la reforma interior ya se anunció que, en estos años, pasa de considerarse algo exclusivo de los cascos históricos al conjunto de la ciudad. Podemos distinguir así tres tipos de intervenciones: zonas vacías entre los desarrollos anteriores, zonas de instalaciones obsoletas que requerían renovación y zonas del casco histórico específicas que necesitaban recomposición.

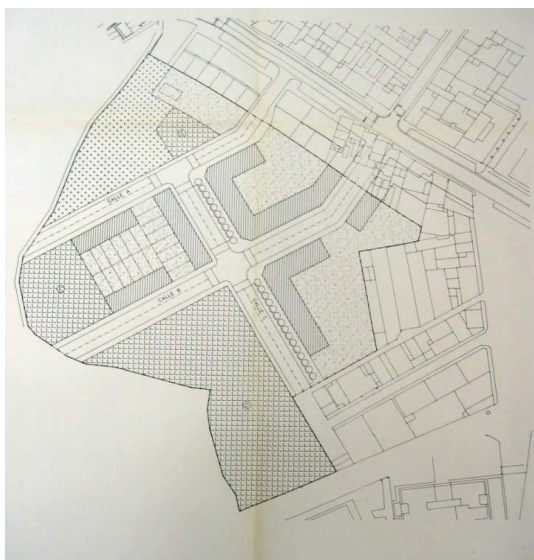
Una parte son planes de menor interés y pequeña escala que plantean la reforma de una sola manzana, por ejemplo, por el derribo de la antigua central lechera; o para completar vacíos en la trama consolidada como en La Estrella Sur. En el caso del plan sobre el antiguo cuartel, la zona afectada es de mayor envergadura, pero el plan no llegó a realizarse completamente y su nivel de definición era algo pobre. Los planes más interesantes son los que afectan a zonas del Casco Antiguo: una manzana en la calle de Mercaderes y otra en Barriocepo, junto con una iglesia próxima.

Plan Parcial La Estrella Sur (1995)

El sector se sitúa en la zona Sureste de la ciudad. Limita al Norte con la alineación trasera de los edificios de la calle Piqueras, al Oeste con un camino rural, que termina uniéndose en el cruce de la circunvalación de la calle Piqueras, al Sur con una línea poligonal que en parte abarca terreno no urbanizable y en otra terreno urbano. El límite por el Este es un callejón de nombre "Quebradizo". Los objetivos principales son la de dar continuidad con la ordenación de la zona urbana de la calle Piqueras y la prolongación de la calle Valderugas.

El plan presta especial atención al trazado existente para dar continuidad sistema viario oblicuo. La razón es que esa posible continuidad se prosiguiera con la calle Río Alhama.

La edificación se organiza en viviendas adosadas y viviendas en bloque abierto. Las adosadas forman una gran manzana coronada por una dotación pública docente. Los bloques abiertos se configuran alrededor de un espacio privado con amplias entradas. La disposición responde a la continuidad de la estructura urbana.

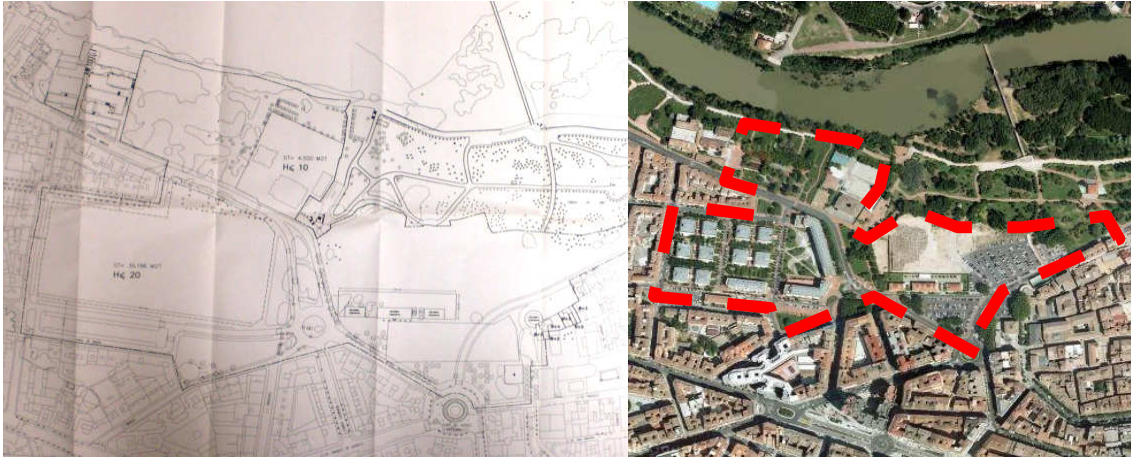


P.E.R.I. Excuevas-Cuarteles (1995)

El área, que es prácticamente llana, con una ligera inclinación hacia el Este, se incluye en la terraza baja del valle de Iregua, en la proximidad del río Ebro. Está situado al Noroeste del casco antiguo y limita con el río Ebro por el Norte. Nos encontramos ante una zona que era de uso casi exclusivamente militar. Lo que se pretende es dar importancia al parque del río Ebro, intentando que penetre en la ciudad y procurando que no dificulte el desarrollo de los viales para los vehículos rodados, que en aquel momento estaban mal resueltos. Lo mismo se podría decir de los viales peatonales.

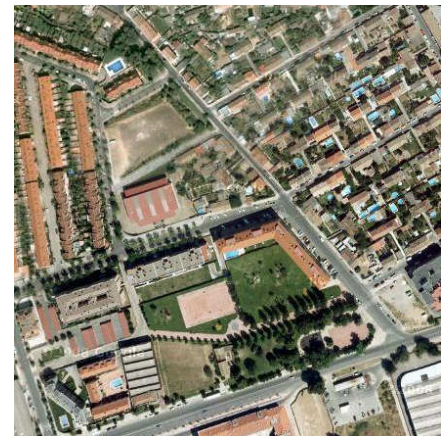
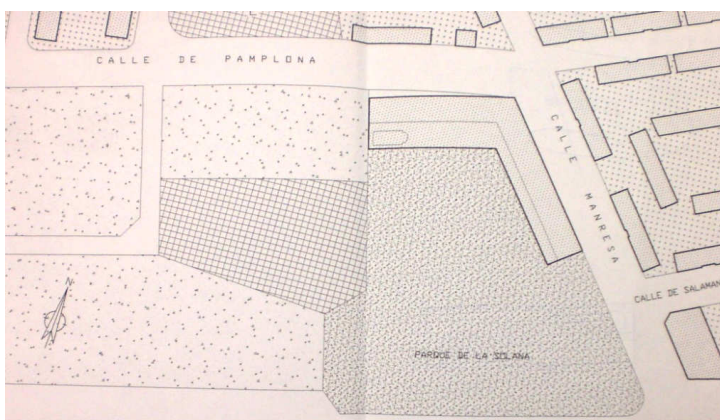
La circulación rodada queda así limitada a viales donde no se consigan grandes velocidades, dado que la relación con el parque es evidente. La solución adoptada para la confluencia de tráfico desde la ciudad se resuelve mediante una rotonda al Sur del sector.

Respecto al parque la ocupación de la terraza superior ofrece mejores vistas y clarifica la imagen del casco histórico desde fuera, lo que propicia nuevos recorridos peatonales dentro del parque. Las zonas edificables se plantean donde antes estaban los edificios militares. De esa manera la edificación se concentra donde la antigua zona militar para regenerar el tejido urbano de la ciudad y dotarlo de espacio libre de calidad.



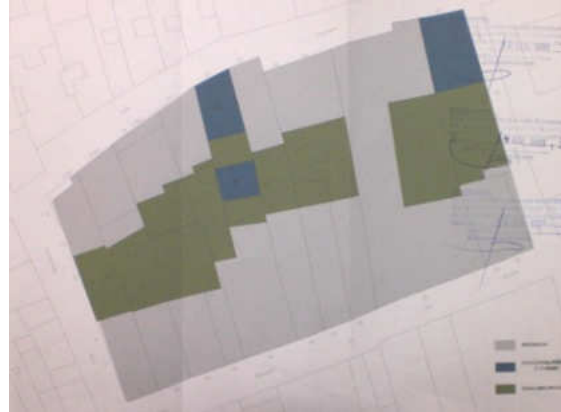
P.E.R.I. Central Lechera (1996)

El ámbito de actuación se ciñe a la totalidad de los terrenos que en su etapa anterior ocupaba la Central Lechera. El área tiene como límites la calle Pamplona por el Norte, la calle de Manresa por el Este, el parque de la Solana por el Sur y una zona residencial por el Oeste. El objetivo de la actuación es la de invertir el uso del área, que va a pasar de industrial a residencial, intentando integrarlo en el tejido urbano mediante el apoyo de diferentes locales de uso comercial. La ordenación propuesta se basa en una edificación en forma de L que se adecua a los límites viarios existentes sin que estos sufran modificaciones. El hecho de colocar la edificación al Norte propicia que mediante la cesión de terrenos se consiga un parque público de mayores dimensiones que el de la Solana, que era mucho más limitado. La edificación será un bloque quebrado que albergará los usos de residencial y comercial, dando este último exclusivamente a las calles Pamplona y Manresa.



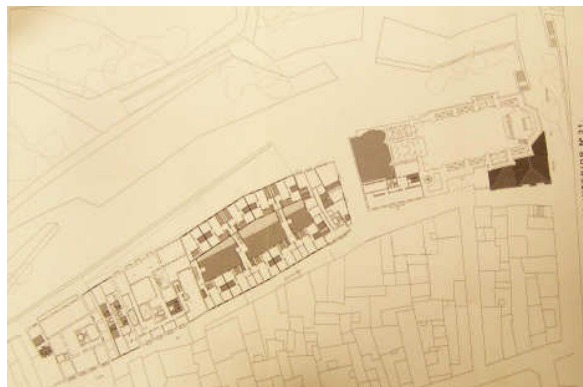
P.E.R.I. Mercaderes (1998)

Área situada en pleno centro histórico de la ciudad, queda limitada por el Norte por la calle Rúa Vieja, la travesía Palacio al Este y la calle del Marqués de San Nicolás por el Sur, quedando la calle Mercaderes al Oeste. La actuación consiste en la determinación de unas directrices de actuación para que el uso siga siendo el residencial, recuperando el carácter de manzana cerrada que se había perdido por la desfragmentación de la fachada Norte, permitiéndose en casos concretos la abertura de la fachada para lograr espacios abiertos dentro del casco antiguo. Las vías seguirán siendo de carácter de coexistencia pero con preferencia para los peatones. Se añadirán zonas de carácter dotacional (centro cultural) para combinar con el uso residencial. También se abrirán dos patios de manzana con salidas a las calles Mercaderes (Oeste) y Palacios (Este), para mejorar el espacio público de la manzana, aportando espacios abiertos dentro del centro histórico.



P.E.R.I. Barriocepo (1998-2004)

Área situada en pleno centro histórico de Logroño y limitado por el Norte por el parque del Ebro y la calle Barriocepo por el Sur. La estrategia de actuación es la de conservación y consolidación de los restos de la antigua muralla del casco histórico de Logroño y de las fachadas así como de los elementos protegidos por la normativa. Uno de los aspectos más importantes de la zona en la que se actúa es el carácter de frente que posee, y ante la actual alineación de la calle Norte, la recuperación de la traza histórica de la muralla supone dotar a la ciudad de un criterio urbanístico claro y común en todo el borde Norte del casco histórico. Se propone por tanto la recuperación de la muralla como límite de la edificación, dejando fuera de ordenación las edificaciones con fachada a la calle Norte. Además se plantean cuestiones acerca de la tipología de vivienda a implantar frente a la presente previamente, pretendiéndose dar prioridad a aspectos como los patios interiores o la proximidad al río Ebro, a diferencia de otras zonas de la ciudad en las que prima otra tipología. Otro de los objetivos es la dignificación de la travesía de Excuevas, así como mejorar la relación del nuevo borde de la calle Norte con el entorno de la iglesia de Santiago, la calle San Gregorio y el parque de Ebro, y también provocar el esponjamiento de la manzana.

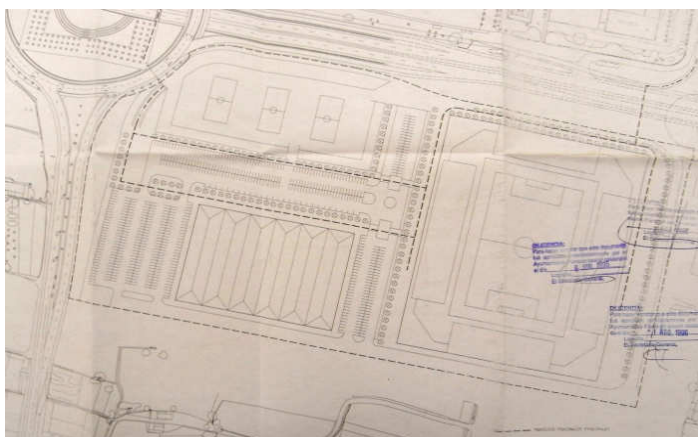


Nuevos equipamientos e industrias

Las actuaciones urbanas con una finalidad tan específica como la instalación de un equipamiento a nivel de ciudad ya había sido objeto de proyecto en épocas pasadas. Pero el modo de acometer esas cuestiones se presenta de modo diverso en estos años. Se trata de operaciones que pretenden muchos objetivos a la vez y, en el fondo, dotar de una imagen distinta a la ciudad: por un lado solucionar una zona con problemas; por otro, lograr una estructura más eficaz en la ciudad con esa actuación (planeamiento estratégico); además, ofrecer un atractivo especial a los ciudadanos y al entorno próximo o remoto como motor incluso económico; etc. En el caso de Logroño, sin embargo, la pretensión del atractivo de la ciudad está más en función de las necesidades reales de tipo equipamental que de las necesidades pretendidamente económicas que podrían solucionarse con un incentivo turístico. La razón es clara: Logroño ya contiene el atractivo del Camino de Santiago, además de otras costumbres por la que es conocido, en cuanto a lo turístico se refiere. Como consecuencia, los técnicos y políticos apostaron más bien por identificar necesidades evidentes para la ciudad como la universidad o un nuevo estadio de fútbol.

Plan Especial Río Mayor (1996)

El sector, con una forma sensiblemente rectangular, está limitado por el Norte por la carretera de circunvalación, por el Sur por el eje de la prolongación de la calle Clavijo, por el Este por el eje de la prolongación de la calle República Argentina, que lo separa de los terrenos del Plan Parcial de Río Lacalzada y por el Oeste por el nuevo acceso de la carretera Nacional 111 y la glorieta de cruce con la circunvalación. La principal estrategia seguida en la ordenación del sector es la de situar las dos grandes dotaciones (el palacio de los deportes y el estadio de fútbol) cerca de los viales rodados para facilitar el acceso en vehículo y ordenar así el espacio público. La conexión con el vial de circunvalación se produce entre las dos dotaciones para una mejor distribución del tráfico. Se prevén plazas de aparcamiento suficientes. Teniendo en cuenta el tipo de uso de las dotaciones, que es esporádico pero de gran afluencia, los espacios libre están preparados para otro tipo de usos como feria o mercado. La edificación son dos edificios singulares debido al uso al que van a ser destinados y se colocan en el extremo Este y en el Sur Oeste debido entre otras cosas al espacio público necesario o a la distribución de las tuberías de abastecimiento generales.



Plan Especial Universidad (1996)

El terreno sobre el que se asienta la Universidad de La Rioja es un terreno que tenía preexistencias universitarias y queda limitado por la calle Madre de Dios al Norte, la calle avenida de La Paz por el Sur, la carretera de circunvalación por el Este y la calle Luis Ulloa entre otras por el Oeste. La actuación ha tenido como objetivo crear una conexión entre las diversas piezas docente y las que en el futuro se construirán. Además logra una imagen

unitaria del conjunto con la unión de las diferentes piezas mediante un sistema de parques. Los viales del nuevo sector de la Universidad están jerarquizados de tal modo que se da mayor importancia al peatón, siendo los viales peatonales los que articulan la organización interna de la zona. La avenida de La Paz es la principal entrada para el vehículo rodado. Respecto a la edificación se ha optado por un desarrollo lineal creando un boulevard articulador de forma quebrada dadas las edificaciones existentes, organizando así el espacio público, dando una digna fachada a la orilla del río acompañando con un parque lineal que hace la función de filtro.



5.- URBANISMO DEL NUEVO MILENIO

El final de los años noventa y la entrada en el nuevo milenio suponen en cierta medida una continuidad con los presupuestos inmediatamente anteriores, sobre todo en cuanto al modelo de ciudad que se pretende (recomposición interior, formas históricas). Sin embargo puede observarse algunas diferencias bastante profundas.

En primer lugar el propio Plan General, que se aprueba a comienzos del nuevo milenio y que posee una mirada más ambiciosa al entorno de la ciudad. Unido a este hecho, la aparición de una nueva figura de planeamiento para evitar el vacío entre las determinaciones del Plan General y los planes parciales de escala demasiado reducida; se logra mediante los denominados planes directores que concretan la forma de la ciudad, sin confiar su continuidad exclusivamente a los sistemas generales.

En segundo lugar, y en la escala de los planes parciales, puede apreciarse un mayor rigor formal en el diseño de las agrupaciones urbanas. La subordinación del tejido urbano a los grandes trazados, propio de la época anterior, es sustituida por un mejor equilibrio entre las dos realidades.

En tercer lugar, dentro de la continuidad de los iconos urbanos, además de instalar nuevas necesidades específicas, emerge como muy importante un plan de conjunto que al fin concretará la finalidad del meandro del Ebro al Norte de Logroño.

Y aunque la reforma interior, en cambio, se centra más en la actuación en pequeñas manzanas, por lo comentado hasta ahora se deduce, en definitiva, una visión más estructurante de la ciudad: todas las medidas comentadas tienen el denominador común de intentar asegurar el cosido de la ciudad entre sus diversas partes.

El Plan General de Ordenación Urbana de 2002

El Plan General Municipal es la figura de planeamiento que establece la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja para realizar la ordenación urbanística integral del municipio. El Plan General de Ordenación Urbana de Logroño, aprobado en 1985, es el documento de origen, con dos modificaciones de su programa de actuación producidas en 1992 y 1998, y diversas modificaciones puntuales efectuadas en diversos momentos de su existencia.

Su adaptación a la legislación vigente, tanto estatal (Ley 6/1998 sobre Régimen del Suelo y Valoraciones) como autonómica, dio lugar al Plan General Municipal, aprobado por resolución de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de la Rioja de fecha 15 de enero de 2002 y publicado en el Boletín Oficial de La Rioja el 26 de febrero de 2002. La entrada en vigor de sus determinaciones depende por tanto del momento específico en que se produjeron dentro del periodo de vigencia.

La redacción del documento desde su origen se ha realizado por los técnicos del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Logroño.

El giro radical que hace la LOTUR en los criterios de clasificación del suelo respecto a la legislación anterior obliga a un cambio de enfoque en el tema de las previsiones de crecimiento. Este aspecto supone la variación más trascendente entre las obligadas por la adaptación. Por establecerlo así la nueva Ley, no se parte de la cuantificación del crecimiento previsible en un periodo determinado de tiempo, (como era habitual hasta la fecha), sino de la detección de las circunstancias de todo tipo que desaconsejen una ocupación total por la ciudad de su término.

Este cambio de concepto se ve reforzado por el Real Decreto-Ley 4/2000 en el que se modifica la Ley 6/1998 sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, eliminando la posibilidad de considerar suelo no urbanizable el que se considere inadecuado para un desarrollo urbano. Esta nueva determinación invalida en la práctica el punto 4 del artículo 12 de la LOTUR, y por tanto la existencia de suelo no urbanizable genérico.

Es preciso hacer dos consideraciones previas en relación con territorio y crecimiento: La primera, que aunque la legislación obliga a la distinción entre clases de suelo, ciudad y territorio son elementos complementarios, con una relación rica y compleja; el entorno físico de la ciudad no puede por tanto ser reducido a la mera condición de suelo disponible para su transformación en aras del crecimiento. La segunda, que el límite del término municipal no deja de ser una barrera simplemente administrativa; a partir de un determinado momento el

crecimiento de la ciudad debe ser planteado y analizado con una visión más amplia, en términos comarcales, si se quiere llegar a soluciones coherentes.

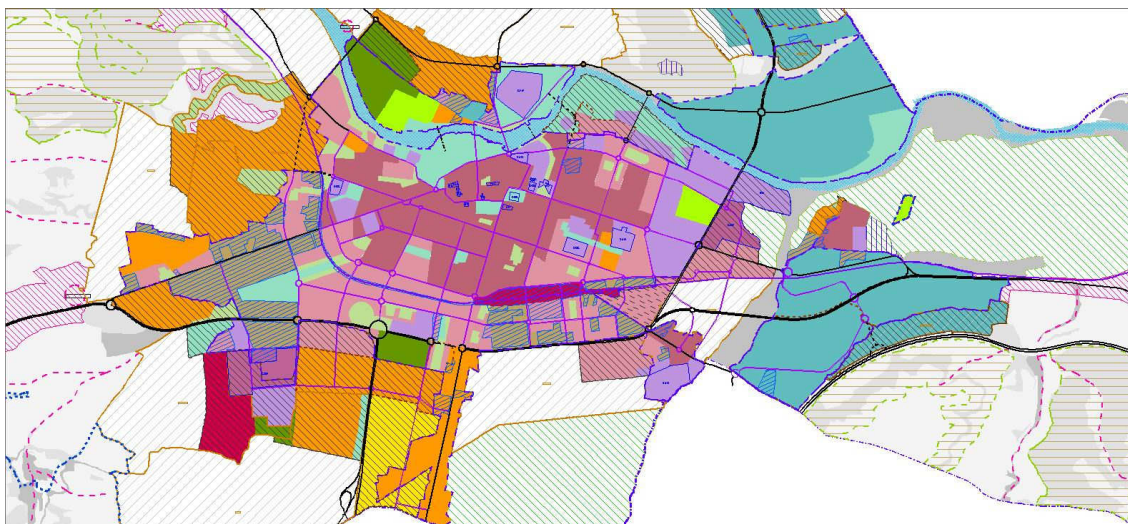
El Plan General propugna la sustitución de industrias en zonas que se consideran mal ubicadas, y su sustitución por viviendas. Para ello delimita ámbitos sujetos a futuros planes Especiales de Reforma Interior, para los que se fija el aprovechamiento y altura máxima, quedando pendiente su redacción.

Sobre el no urbanizable

La actual configuración legal de esta clase de suelo como "suelo protegido" exige un enfoque diferente al actual del Plan. Pero además ya no puede mantenerse su capacidad de albergar indiscriminadamente usos no propios del suelo urbanizado convencional; muchos de estos usos son lesivos para los valores que se pretenden proteger. A esto se suma que, al ser la proximidad al núcleo urbano una de las cualidades que buscan; el resultado habitual suele ser una periferia degradada por estos usos. No se trata solamente del mantenimiento de unos valores naturales o productivos; los habitantes de una ciudad de la escala de Logroño demandan cada vez con mayor insistencia unos alrededores de la ciudad amables y preparados para satisfacer una demanda de recorridos peatonales o en bicicleta, ocio activo o elementos culturales, que es compatible y complementaria al planteamiento protector.

Una vez determinados los valores a proteger, el Plan pretende una normativa de usos acorde con dichos criterios, y por lo tanto más limitativa que la actual para el suelo no urbanizable genérico. Algunas actividades que son habituales demandantes de este tipo de suelo por su necesidad de gran superficie, se orientan desde el Plan hacia el nuevo concepto de "uso extensivo" en suelo urbanizable no delimitado, entendiendo que la concentración en zonas no protegidas es más eficaz para la salvaguarda del resto además de dar una respuesta a la demanda.

Una novedad en el Plan es la introducción de aspectos propositivos en la regulación de esta clase de suelo. No se trata ya de una normativa meramente limitadora de las actividades, sino que se proponen acciones concretas para reparar lesiones (graveras, escombreras, erosión, avenamientos...) y favorecer la utilización de la periferia por los ciudadanos como un elemento más de la oferta de la ciudad.



Planes Directores

Como ya se ha comentado, estos Planes Directores consisten en una herramienta normativa a caballo entre el Plan General y los Planes Parciales, que establece criterios generales para zonas de gran extensión.

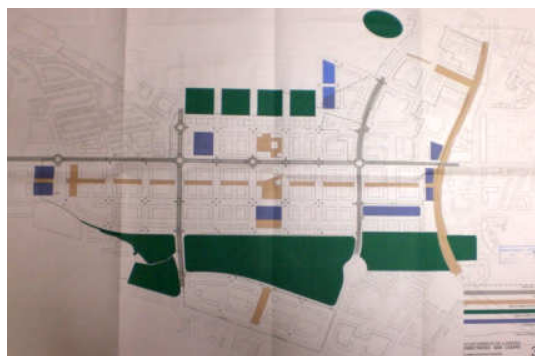
Se aplicaron a cuatro grandes zonas:

San Lázaro
Área Sur
Pradoviejo
Cascajos- Avenida de Lobete

De enorme precisión en el diseño, todos ellos adoptan la manzana como método del desarrollo de las zonas. Es evidente también la búsqueda de la continuidad en las grandes arterias de comunicación, en las calles secundarias y en los parques y arboledas.

Directrices Área de San Lázaro (1996)

Zona periférica situada al Oeste de la ciudad, está limitada al Sur por la circunvalación y al Norte por una orografía abrupta y además está marcado por el paso del antiguo ferrocarril y por un pronunciado desnivel en la parte Norte. La actuación pasa por buscar un nuevo orden urbano que mediante una nueva estructura vertebre el entorno y articule los sectores próximos mediante la colocación de dotaciones en lugares estratégicos y una continuidad de áreas libres, siempre respetando las existencias que había. El sistema viario se apoya en la corrección del trazado del vial Sur del parque Siete Infantes a la que se suma una estructura mallada perpendicular que facilita el flujo y la conexión con otros sectores. La depresión de la circunvalación propicia también una posible conexión peatonal por la zona central. Respecto a las edificaciones tiene la forma de la característica manzana de ensanche, de una gran regularidad en su tamaño. La fragmentación de las manzanas propicia unos espacios interiores de plaza de carácter público y recorridos entre ellas que se van a producir en sitios estratégicos de la zona. Se presta especial atención tanto a las fachadas interiores como a los testeros de la edificación que formarán parte de la imagen característica del área.



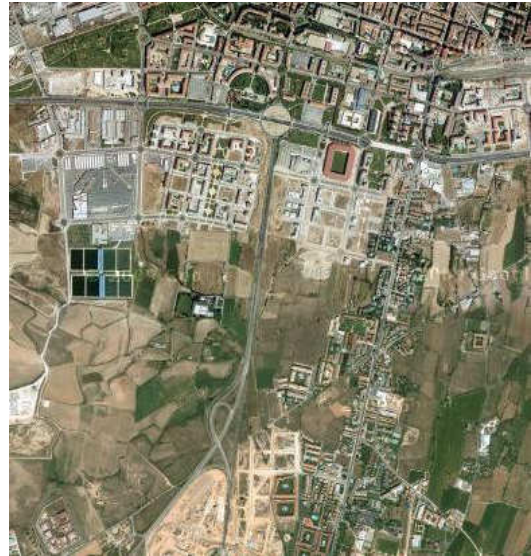
Directrices Área Sur (1999)

Estas directrices, a caballo entre el Plan General y los planes Parciales de Ordenación, establecen una propuesta de conjunto para la zona Sur de Logroño, incluyendo la "Zona Sur" y la zona de "Pradoviejo". Por tanto, se fijan unas directrices comunes para ambas zonas, por lo que ésta actuación se complementa con la siguiente. Se trata de una zona periférica, con una inclinación desde el Suroeste hacia el Noreste, situada al Suroeste de la ciudad y limita al Norte con la autovía de circunvalación, al Este con el sector de Prado Viejo y siendo futuro límite de la ciudad por el Sur y el Oeste

La idea del proyecto es conectar el término municipal con el municipio adyacente de Lardero, dividiendo el sector en dos partes. El Área Sur, que tendrá un carácter mas de vivienda unifamiliar y dotacional extensivo y el área de Prado Viejo, que tendrá un carácter de comercial y dotacional extensivo. El sistema viario obedece a las prolongaciones y conexiones con los sectores colindantes, además para garantizar el acceso al sector se propone un trazado curvo que comienza en la glorieta del Arco y será eje de comunicación ahora y en el futuro.

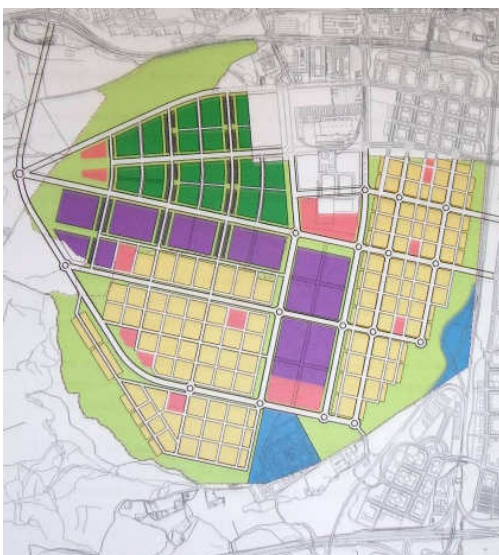
La edificación, residencial unifamiliar, se sitúa en una parcelación mallada de carácter ortogonal. En el Área Sur tiene una presencia muy importante la cuña central de dotacional extensivo con un paquete muy importante de dotaciones y servicios desde la circunvalación

hasta Lardero. Las zonas verdes se reservan para las zonas intersticiales entre la edificación así como a los límites exteriores del sector.



Directrices "Pradoviejo" (2003)

Como se decía en el anterior, estas directrices establecen una propuesta de conjunto para la zona sur de Logroño, incluyendo la "Zona Sur" y la zona de "Pradoviejo". Por tanto, se fijan unas directrices comunes para ambas zonas, por lo que ésta actuación se complementa con la anterior. Se trata de una zona periférica, con una inclinación desde el Sur-Oeste hacia el Nord-Este, está situada al Sur-Oeste de la ciudad y limita al Norte con la autovía de circunvalación, al Este con el sector de Prado Viejo y siendo futuro límite de la ciudad por el Sur y el Oeste. La idea del proyectos es conectar el término municipal con el municipio adyacente de Lardero, dividiendo el sector en 2. El Área Sur, que tendrá un carácter mas de vivienda unifamiliar y dotacional extensivo y el área de Prado Viejo, que tendrá un carácter de comercial extensivo y dotacional extensivo. El sistema viario obedece a las prolongaciones y conexiones con los sectores colindantes, además para garantizar el acceso al sector se propone un trazado curvo que comienza en la glorieta del Arco y será eje de comunicación ahora y en el futuro. La edificación, residencial unifamiliar, se sitúa en una parcelación mallada de carácter ortogonal. En el Área Sur tiene una presencia muy importante la cuña central de dotacional extensivo con un paquete muy importante de dotaciones y servicios desde la circunvalación hasta Lardero. Las zonas verdes se reservan para las zonas intersticiales entre la edificación así como a los límites exteriores del sector.



Directrices Cascajo-Avenida de Lobete (1999)

El sector, de terreno sensiblemente horizontal, está situado al Sureste de la ciudad y queda limitado por las grandes infraestructuras, como es el ferrocarril por el Norte y la variante Sur por el Sur. La idea de proyecto es, mediante la vialidad como soporte del tráfico y las conexiones peatonales y rodadas, encontrar las directrices e ideas básicas de ordenación en el suelo urbano para los siguientes P.E.R.I.s: Marques de Larios, Poeta Prudencio, Pedregales, Río Chiquito, Álamo y Ceballos, Estambreira I, Avenida de Lobete I y II, así como las parcelas de las bodegas y el silo de cereal SENPA. Es decir dar estructura urbana al conjunto. El sistema viario toma como eje vertebrador el Este-Oeste y pasa por el centro de la propuesta, además adquiere especial importancia la carretera de circunvalación que se especializa para tener un carácter mixto y pueda servir a la propuesta como vial lento de comunicación. En cuanto al espacio libre se centra en el centro de la propuesta relacionado con el eje vertebrador, así como con la circunvalación, donde se retrasa la edificación con el fin de reservarlo para espacios de uso público. La edificación trata de adaptarse a la ya existente mediante bloques de doble crujía y ventilación cruzada, así como de torres aisladas. Las dotaciones se situarán en puntos centrales de la actuación.



Planes Parciales

Estos planes continúan desarrollando las posibilidades derivadas de la manzana, rompiéndola de diversos modos, combinándola con bloques o torres, creando mayor o menor permeabilidad hacia el espacio público.

Todos ellos, sin embargo, contienen un mayor rigor formal en la definición y secuencia del agregado urbano (dimensiones, crujías, formas reconocibles), aunque hay algunos de ellos en los que todavía predominan los trazados, como Los Lirios o Santa Juliana.

Plan Parcial El Arco (1999)

El suelo donde se asienta la actuación tiene forma irregular, está situado en la zona Oeste de la ciudad y su ámbito está comprendido entre la Avenida de Burgos al Norte, polígono de San Lázaro y Siete Infantes de Lara al Este y la circunvalación al Sur y al Oeste. Además el camino de Santiago pasa por el centro de la actuación. La propuesta trata de potenciar la actuación como imagen de la ciudad por la entrada Oeste y la relación con el polígono industrial colindante, así como con el relieve del terreno.

Además se tiene en cuenta el trazado del Camino de Santiago integrándolo en el sector mediante unas zonas verdes dando continuidad al colindante parque de San Miguel. Se tiene

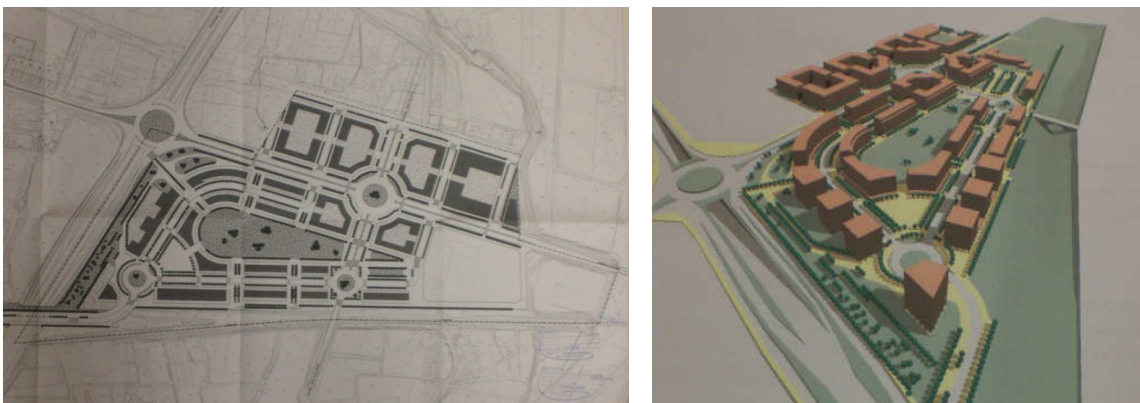
especial cuidado en la selección de los espacios verdes para dar carácter al trazado. Con respecto al sistema viario y viendo las limitaciones que supone la circunvalación se opta por una calle que recorra en sentido longitudinal el territorio para apoyarla con dos vías perpendiculares, que mantiene la conexión con la ciudad. En cuanto a los bloques residenciales se sitúan concentrados en el Norte de la actuación en bloques paralelos a los ejes transversales y otros acompañan a la vía principal que cruza el sector longitudinalmente.



Plan Parcial Los Lirios (2000)

Se encuentra situado en el sector Este de la ciudad, en un terreno horizontal que cae en la zona Sur hacia la vía del ferrocarril. Limita por el Oeste con la carretera de circunvalación, por el Norte con el sector Río Lomo, por el Este con la ribera del río Iregua y por el Sur con la vía del ferrocarril. Mediante la propuesta se intenta que la zona deje de ser una zona aislada, dando protagonismo al peatón ante el vehículo motorizado. Se intenta dar una nueva imagen a la ciudad por los flancos Sur, Este y Oeste teniendo en cuenta su carácter de límite.

El carácter de límite se acentúa con la recuperación de la ribera del río Iregua y la posterior construcción de un parque de ribera. Para dar importancia a lo peatonal se refuerza para el viario rodado la circunvalación como alternativa de paso así como que la avenida principal (continuación de la de La Paz) soporte el mayor tráfico interior, siendo así la vía vertebradora del sector. La conexión transversal se favorece mediante una rotonda en el eje principal de la propuesta. Los límites del sector y la geometría que requieren los espacios públicos son las que guían la geometría de las edificaciones facilitando la identificación del espacio público y el dialogo entre interior-exterior.



Plan Parcial Río Cava (2000)

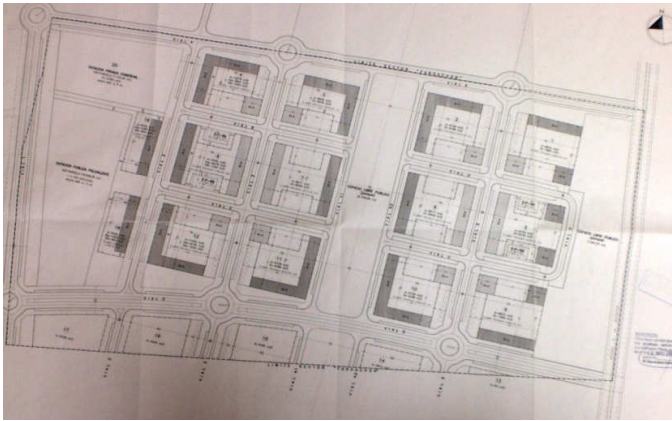
El suelo de forma rectangular y prácticamente plano queda limitado por la circunvalación por el Norte, la Carretera Nacional 111 por el Este, la calle Pradoviejo por el Oeste y un nuevo vial a caballo entre los sectores de Fardachón y La Cava. El carácter de límite del sector propicia la construcción de nuevas vías de alta velocidad: Por ello, la actuación se basa en crear una zona de seguridad, que se aprovechará para crear un estrecho parque lineal en forma de U que protegerá a la edificación.

La estructura viaria del sector está apoyada en la prolongación del vial de la calle Siete Infantes de Lara, que resolverá las futuras ampliaciones hacia el Sur (Fardachón). Se fija un recorrido perimetral con una conexión transversal. Sobre esta base las calles se orientan Norte-Sur formando la malla sobre la que se asentarán las edificaciones. La parcelación fija una edificación equilibrada en cuanto a ocupación y de formas poco rígidas que responden a la interpretación del espacio público de cada zona del entramado edificatorio.



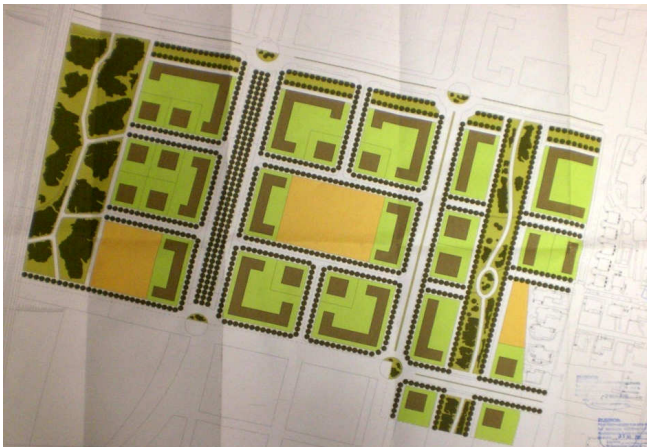
Plan Parcial Fardachón (2001)

El suelo donde se asienta la actuación tiene una forma ligeramente irregular y poco accidentado situado en la zona Suroeste de la ciudad. Queda limitado por el sector La Cava al Norte, la Variante N-111 y el acceso a la autopista de Peaje A-68 al Este, sectores de Las Tejas y Centro Comercial "Alcampo" por el Oeste y de terrenos de suelo urbanizable por el Sur. La actuación viene muy limitada por el vial que proviene desde el sector de La Cava y que condiciona el desarrollo. Como consecuencia, los viales, así como todo el conjunto del desarrollo, están condicionados por el vial principal, lo que hace que se distribuyan en ejes casi perpendiculares donde se apoyan los viales de comunicación a las edificaciones en otras perpendiculares a estas. Las edificaciones se apoyan en estas tramas perpendiculares con bloques lineales y bloques en forma de L, que limitan el espacio libre condicionados por los viales que cruzan los patios de gran manzana de Norte a Sur. Apoyando a estos viales se construyen bloques más singulares que sectorizan el espacio libre interior. El espacio libre público queda reservado a grandes espacios tanto entre como a los lados de las dos zonas edificatorias.



Plan Parcial La Guindalera (2001)

El suelo es de forma rectangular con un pequeño apéndice en el extremo Sureste y tiene un relieve prácticamente plano con una leve caída de Sur a Norte. Tiene como límites la semicalle que lo separa con los sectores de Río Lacalzada y Río Mayor al Norte, la Carretera Nacional 111 al Oeste, la calle Diego de Velázquez y terrenos urbanizables por el Este y un nuevo vial a caballo entre los sectores de Guindalera y Remblasque por el Sur. La ordenación del barrio responde a una actuación que intenta hacer ciudad, responder a la variada tipología que se encuentra en los sectores colindantes, como casas unifamiliares de baja altura al Este o la vivienda de mayor densidad situada al Norte en los sectores de Río Lacalzada y Río Mayor. Además se separa la edificación de la Carretera N-111 mediante una franja ancha y de anchura variable con función de parque. La organización de las calles interiores pivota en sentido Norte-Sur con tres ejes fundamentales, cada uno con una función característica que jerarquiza el espacio público. Además los viales secundarios siguen la misma orientación que los del sector Fardachón. La edificación se coloca de manera ortogonal con tipologías de bloque y palazzina.



Plan Parcial El Campillo (2001)

El suelo del sector está situado al Norte de la ciudad en la orilla izquierda del río Ebro. Es de las pocas actuaciones en este margen, mientras que el crecimiento mayoritario de la ciudad ha sido en el lado derecho. La actuación queda limitada por diferentes industrias que tomaron el río como lugar donde asentarse. Con la intención de fortalecer la zona como un sector bien comunicado y que facilite las conexiones internas y con el centro se desarrolla un plan que intenta una interrelación entre las dos orillas del Ebro. La estructura interna del sector se desarrolla en retícula apoyándose en el vial principal con orientación Noroeste Sureste, que cruza el sector diagonalmente. La edificación se ajusta a la retícula del sistema viario. Primero

con una trama que engloba cuatro manzanas y que apoya al viario rodado y posteriormente hacia el Este otra retícula de manzanas con un desarrollo en una combinación de bloques lineales o en forma de U más libres incluyendo manzanas libres de edificación para uso de espacio público, tanto plazas como parques de nivel local.



Plan Parcial Santa Juliana (2001)

El suelo, que forma pendiente hacia el río con leves alteraciones por la microtopografía y por el parcelario rústico, está situado en el lado Norte de la ciudad, entre su actual borde urbano nororiental y el río Ebro. Concretando, por la orilla derecha del río, el límite urbano construido por la calle Huertas, los conventos de Concepcionistas y Salvatorianos, el paseo del Prior, borde norte de los edificios universitarios de la Universidad de La Rioja y la carretera de circunvalación con dirección Pamplona. La idea se fundamenta en el nuevo uso del río como espacio público y de unas edificaciones que tratarán de aprovechar el lugar mediante una relación de espacios interior-exterior. Respecto al sistema viario se concentra mayoritariamente en el paseo del Prior, con anchos viales y anchas aceras, que queda reforzado con dos viales en los extremos que sirven de comunicación con los otros sectores., continuando las calles que existían de antes. La edificación en forma de peine propicia una mayor interacción con el parque que naturaliza el borde del río Ebro y lo pone en relación con este nuevo sector de la ciudad. La actuación se corona mediante una edificación singular al otro lado de la calle, que relaciona la nueva actuación con el entorno.



Plan Parcial Valdegastea (2002)

Los terrenos del sector Valdegastea se encuentran al Oeste del núcleo urbano, y es el segundo sector más grande que clasificó el P.G.O.U de Logroño en su modificación de 1998. Se trataba de una zona periurbana bastante degradada por su carácter residual, atravesada

por el camino viejo de Fuenmayor, el camino del Carretil, y la senda de los Enamorados, además de cuatro vías agropecuarias. De accidentada topografía con grandes desniveles. Fue promovido por el Instituto Nacional de la Vivienda. Los aspectos fundamentalmente valorados a la hora de establecer la nueva ordenación, fundamentalmente son:

- La correcta integración del sector en la trama de Logroño, determinada por los enlaces que suponen las transversales a la calle General Yagüe, y el camino viejo que unirá el sector con el centro a través de la vía Gonzalo de Berceo.
- Minimizar el impacto de las pequeñas industrias existentes sobre las futuras viviendas para lo que se delimita una zona verde a modo de barrera entre las traseras de estas edificaciones industriales y las nuevas manzanas.
- Se crea una trama viaria ortogonal en la que predominan dos ejes claros, y se articula el resto de la trama por jerarquía de viales.
- La manzana surge del trazado viario, pero sin embargo busca la libertad del proyecto arquitectónico, integrando bloques de distintos tipos.
- Se presta especial atención a la articulación de los usos, siendo destacable el uso de la planta baja como residencial en algunos puntos del proyecto.
- Potenciación del parque de los Enamorados en cuanto a los espacios públicos, uniéndose este con las zonas verdes del plan parcial, para generar un parque mucho mayor que abastezca a toda la zona noroeste.
- Se respeta el paso de las vías agropecuarias.
- Se dejan dos grandes espacios dotacionales, uno en la zona suroeste, inmerso en el gran parque, y otro apoyado en el eje norte sur del plan.



Plan Parcial Ramblasque (2002)

El sector Ramblasque se encuentra situado entre la avenida de Madrid y la nueva carretera N-111, Medinaceli-San Sebastián, y es el sector más meridional de los previstos en la zona Sur, lindando con el sector SAPUR1 de Lardero, también de carácter residencial. Se propone la concepción unitaria del espacio público, referida tanto a infraestructuras y diseño urbano, como al acabado material y equipamientos. La ordenación y el diseño urbano se apoyan en los elementos ya existentes o previstos en el planeamiento, para asegurar la continuidad del tejido urbano. Las manzanas, centrales o periféricas, ofrecen una textura no muy distinta del entorno. La trama reticular se apoya en la dirección de la avenida Sierra, que vertebrada en sentido Norte-Sur los sectores orientales; por tanto las calles transversales adoptan la dirección impuesta por el vial de circunvalación. Este ensanche se extiende a ambos lados del eje central, llegando a los límites y adoptando las manzanas la irregularidad impuesta por las manzanas residenciales ya existentes y el camino viejo de Lardero.

Se distinguen 4 áreas diferenciadas:

- La zona central, al oeste de la Avda/. Sierra, formada por manzanas rectangulares o cuadradas.
- La zona al este de dicha avenida, dos manzanas lineales fragmentadas por recorridos peatonales, que flanquean un parque-bulevar interior.
- En el ángulo sudeste, una zona lineal entorno a una zona verde, limitado por la calleja Vieja.
- Finalmente, un conjunto de manzanas irregulares en la zona Sur.

La tipología dominante en el sector es de baja densidad, tratándose en su mayoría de unidades unifamiliares.



Planes Especiales: iconos urbanos

Siguiendo con la lógica del período anterior, hay una serie de actuaciones que, aunque pequeñas en su dimensión, tienen una importancia notable en el conjunto de la ciudad, por ser asentamientos de dotaciones a nivel de ciudad. La mayoría de ellos, por tanto, se dirigen a solucionar un específico problema dotacional de Logroño. Se trata de dotaciones culturales, como la plaza de toros, equipamentales deportivos como Las Tejas, de grandes centros comerciales en el extra radio e incluso de infraestructuras, con la mejora del viario en la modificación de la circunvalación.

Pero una de ellas es bastante especial: la zona de contacto con el río conocida como la zona de La Ribera-Campus que de manera definitiva ordena uno de los temas pendientes de la ciudad: el contacto con el meandro del Ebro.

Plan Especial Las Tejas (1999)

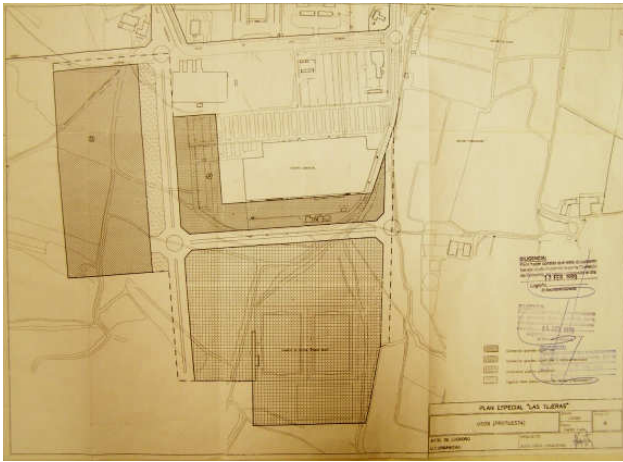
Sector situado al suroeste de Logroño, en la zona de Prado Viejo. Se divide en dos zonas con dos usos diferenciados predominantes, el uso dotacional público y el comercial. Desde el plan general se establecía ya un viario básico estructurando fuertemente el ámbito, eliminando irregularidades e integrando el sector en el sistema de supermanzanas del área sur.

Se plantean tres zonas:

- Una manzana central definida por la calle Tejas (Norte), paralela a éste (Sur), prolongación de Portilejo (Este) y prolongación de Prado Viejo (Oeste).
- Un gran espacio rectangular al oeste de dicha manzana, destinado a usos comerciales.
- Y el tercer espacio, al Sur, con las dotaciones públicas.

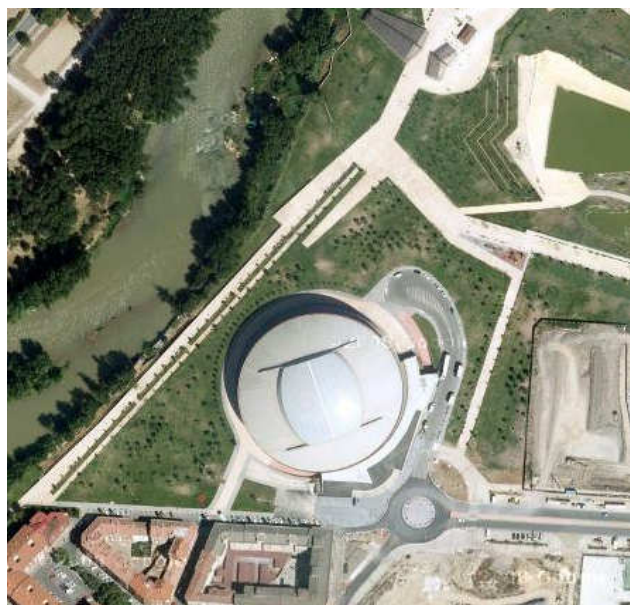
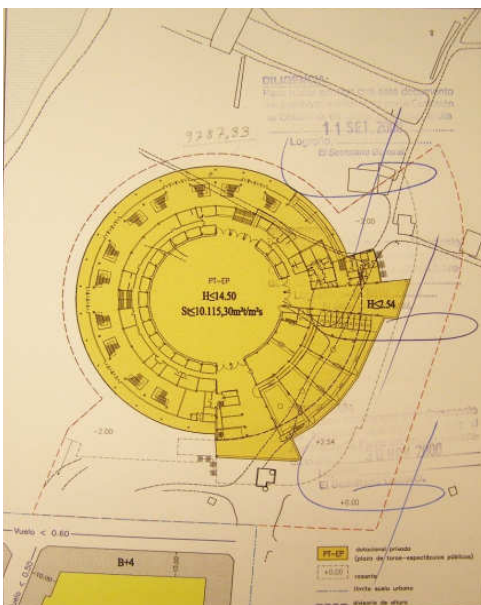
-Se concibe como un esquema abierto de viales prolongables. Sin un programa fijo, más bien definiendo un desarrollo a perfilar en un futuro.

La reserva de zona verde pública se dispone a modo de salón peatonal, en una banda adosada a la prolongación de Prado Viejo.



Plan Especial La Ribera-Plaza de Toros (2000)

La revisión del Plan General en 1998 introducía importantes novedades en la zona Madre de Dios y orilla izquierda, incorporándolas al crecimiento de la ciudad. El planteamiento del traslado de la plaza de Toros respondía a la iniciativa de la propiedad privada, y suponía la reserva de 14.920 m² para el uso plaza de Toros, en el sector urbanizable la Ribera y la sustitución de la actual plaza de toros por uso residencial. Tras la entrada en vigor del Plan General, el Ayuntamiento convocó un concurso de ideas para la ordenación de la zona, comprendiendo "Santa Juliana", "la Ribera" y "Campus". El trabajo ganador cuestionaba en parte la propuesta del ayuntamiento, iniciándose un debate en el seno de la unidad técnica del propio Ayuntamiento. Frente a la potencia de un eje generado por el nuevo puente que uniría Madre de Dios con el sector El Campillo, proponía otro puente aguas abajo, como prolongación de la calle San Millán, y complementado por una pasarela peatonal. El Ayuntamiento encargó al equipo ganador un trabajo dividido en tres fases, que a la redacción del presente plan, se encontraba en la primera fase, de avance. Para la zona se concreta el uso genérico, "dotacional privado- plaza de toros – espectáculos públicos" y el resto del ámbito de define como "viario o espacio libre público".



Plan Especial Sector Río Lomo (2002)

El sector fue promovido por el DESARROLLO COMERCIAL URBANO DE LOGROÑO S.A. Como señala el Plan General, el plan especial recoge dos zonas diferenciadas. La primera con un uso dominante comercial, y la segunda, como ampliación de la depuradora. El plan especial define 6 parcelas de uso privado y 1 de uso público para la citada ampliación de la depuradora. La geometría de las parcelas obedece a la trama ortogonal del sector Los Lirios, y a la línea de edificación determinada por la Circunvalación. Se acompaña de un estudio del tráfico rodado de la zona. A nivel de trazado destaca la geometría de la parcela con forma circular ubicada en la parte sudoeste, cuyo posterior uso y formalización arquitectónica determinan esta forma.



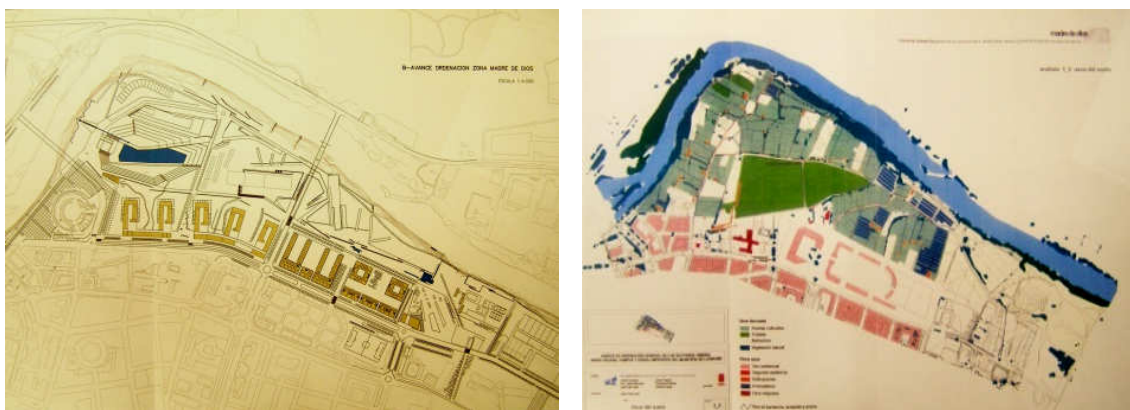
Plan Especial La Ribera-Campus (2001)

Una de las propuestas más interesantes de la Revisión del Plan General en 1998 es la intervención en la orilla del Ebro al Norte de la ciudad, como la propuesta para las huertas Madre de Dios, apareciendo tres nuevos sectores: "Ribera", "Campus" y "Santa Juliana".

En 1999 se convocaron dos concursos de ideas de los que surgieron algunas modificaciones del plan por considerar que mejoraban las propuestas del equipo técnico de urbanismo del Ayuntamiento de Logroño. En la Plan definitivo aparece el parque, que sirve como marco y soporte a las parcelas, entre las que se distinguen 4 casos:

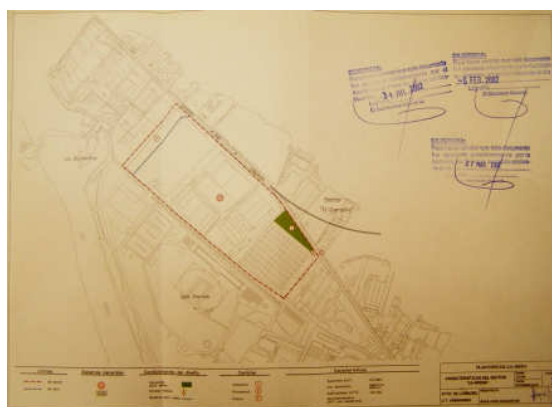
- El de los elementos de potencia formal y arquitectónica, como las plaza de toros o el nuevo palacio de congresos.
- El de los elementos que se integran en el esquema en peine, incluyendo al sector Santa Juliana.
- El final del peine, resuelto con una zona de transición.
- Y finalmente, la ampliación de la parcela dedicada a usos deportivos en el plan especial universidad.

Además, se procura mantener la continuidad de los caminos peatonales que proceden de zonas más establecidas de la ciudad.



Plan Especial La Arena (2002)

El sector se sitúa en el término de La Arena, en la orilla izquierda del Ebro, con usos tradicionalmente agrícolas. El plan de 1975 apostaba por consolidar un uso dotacional deportivo pero también industrial, apoyado en la carretera de Laguardia. El sector se dividía en 4 zonas: zona de aparcamiento, industrial, instalaciones deportivas y campos deportivos abiertos, aunque el plan tiene en cuenta la construcción de futuros planes en su entorno que modificarían considerablemente esta situación. Sin embargo el Plan General de 1985 abandonó esta idea de consolidar el uso industrial. Consecuentemente, se considera, para la ordenación de esta zona, que se trata de un área profundamente influenciada por el entorno, y que por tanto se debe potenciar su relación con éste. Como conclusión propone fomentar la relación peatonal con la zona Oeste de la ciudad con la ejecución de una nueva pasarela. Se da importancia también a los espacios abiertos, complemento de las instalaciones deportivas y otros usos. Resultan finalmente ordenadas tres grandes parcelas, con posible modificación futura, todas de uso dotacional público deportivo, complementado por las zonas de recreo y expansión, y el viario o espacio libre público y aparcamiento.



Modificación Puntual Circunvalación (2002)

Esta modificación se inscribe en el marco del proceso de mejora de la circunvalación que establece el Plan General. Establece la variación de la alineación de tres fincas y el cambio de uso de suelo, originalmente dotacional público. Las fincas afectadas son la del Seminario Conciliar, la de la Sociedad Recreativa Cantabria y el terreno Madre de Dios, todas ellas propiedad de la Fundación Cultural Recreativa Cantabria y del Ayuntamiento.

Se refuerza de esta manera la conexión del sector Los Lirios con el resto de la ciudad, mediante un paso inferior respecto a dicha carretera de circunvalación que enlaza con la Avenida de Lobete.



La Reforma Interior

La actividad de recomposición interna de la ciudad se sigue produciendo, aparte de las actuaciones de instalaciones dotacionales anteriores.

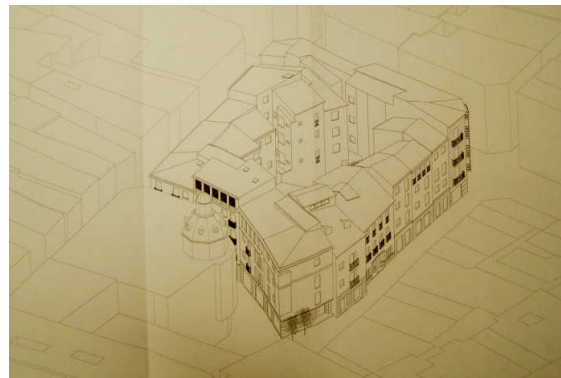
En su mayoría, son reformas en el casco viejo, de manzanas específicas, con un estudio pormenorizado de ocupación, uso, estado de conservación, valor, etc., bastante completos, y con soluciones respetuosas con la tipología, mejorando la calidad de viviendas. La excepción es el PERI de Lope de Vega, situada entre las vías de tren y la carretera de circunvalación, que trata de la actuación en un área que pasa de un uso industrial a residencial. En este caso se crea un colchón verde que proteja la residencia del tráfico.

Plan Especial de Reforma Interior Carnicería, nº 32 (2000)

En el documento de avance se expusieron los análisis y estudios previos realizados, como información, que sirvieron de base para establecer los criterios definitivos a la hora de establecer la ordenación propuesta.

Se mantiene la tipología de manzana, si bien se recupera parte del espacio interior como uso compartido, con una propuesta arquitectónica que trata de ser respetuosa con los valores del entorno, manteniendo la proporción hueco- macizo, y sin introducir grandes distorsiones en el parcelario actual.

Los planos de la propuesta incluyen un análisis pormenorizado del estadio previo, con plantas, alzados, isométricos y estudios de los valores históricos, la ocupación y el grado de conservación además de una explicación detallada de la propuesta, con las nuevas distribuciones, fachadas y volumetrías.



Plan Especial de Reforma Interior Casa de La Virgen, nº 30 (2000)

Como en el anterior, en el documento de avance se expusieron los análisis y estudios previos realizados, como información, que sirvieron de base para establecer los criterios definitivos a la hora de establecer la ordenación propuesta.

Se continúa manteniendo la tipología de manzana. Se recupera parte del espacio interior como uso compartido.

Los planos de la propuesta incluyen un análisis pormenorizado del estadio previo, con plantas, alzados, isométricos y estudios de los valores históricos, la ocupación y el grado de conservación además de una explicación detallada de la propuesta, con las nuevas distribuciones, fachadas y volumetrías.



Plan Especial de Reforma Interior Lope de Vega, nº 18 (2002)

El área se trata del sector Lope de Vega, antiguo polígono de Cascajos, que pone en práctica la transformación que está sufriendo la zona de industrial a residencial. En este caso concreto queda acompañada por unas zonas verdes que actúan como protector del tráfico. Se propone la continuidad del viario ya existente para enlazar la calle Estambarrera con la calle Lope de Vega, así como del parque del frente Sur. Se renuncia a la apertura de una vía perpendicular al mismo por inviable, evitando la interrupción del parque.

La disposición de la edificación se apoya en los volúmenes prismáticos ya construidos y en sus alineaciones, liberando espacios libres, para complementar y enriquecer el uso.



FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVOS

- Archivo Municipal de Logroño
- Gerencia Municipal de urbanismo

BIBLIOGRAFIA PARTICULAR SOBRE LOGROÑO

- Lasanta Martínez, Teodoro. "*Procesos urbanos en La Rioja*". Logroño, 2001.
- Calvo Pascual, Juan Luis. "*Las ciudades del valle del Ebro en el umbral del siglo XXI*". Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 1997.
- "*Plan comarcal de ordenación urbana de Logroño: Logroño, Agoncillo, Alberite, Arrubal, Lardero, Fuenmayor, Navarrete, Villamediana de Iregua*". Logroño, 1975.
- "*Normas urbanísticas: Plan General de Ordenación Urbana*". Ayuntamiento de Logroño, 1999.
- "*Programa ciudad: Logroño 2020*". Ayuntamiento de Logroño, 1995.
- "*Logroño ayer: Una imagen retrospectiva de nuestra ciudad*". Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón y Rioja, Delegación de Logroño, Comisión de Cultura. Logroño, 1978.
- Domingo García-Pozuelo Asins, Elena Hernandez Vitoria. "*Arquitectura de Logroño*", Comisión de Cultura de la Delegación en Logroño del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón y Rioja, Logroño, 1980.

REVISTAS SOBRE LOGROÑO

- García Márquez, Pura; Rubiño, Ignacio; Rubiño, Luis. "*España 1995*", en AV MONOGRAFIAS nº 51 y nº 52, 1995.
- Cifuentes Barrio, Santiago; García Valencia, Javier; Alió Alonso, Luis; Marín Fernández, Álvaro. "*Premio Concurso de Ideas*", en EUROPAN ESP nº 8, 2006.
- Moreno Mansilla, Luis; Tuñón, Emilio; García Millán; Díaz Mauriño. "*Ciudadela en Logroño*", en EL CROQUIS nº 15-116 (II), 2003.
- P. Ayguavives Garnica, J. Gomá Presas,. "*Proyecto de remodelación y reparcelación de una manzana*", en CUADERNOS DE ARQUITECTURA nº 91 y nº 92, 1972.

BIBLIOGRAFÍA SOBRE LA RIOJA

- Estrategia Territorial de La Rioja, 2008.