

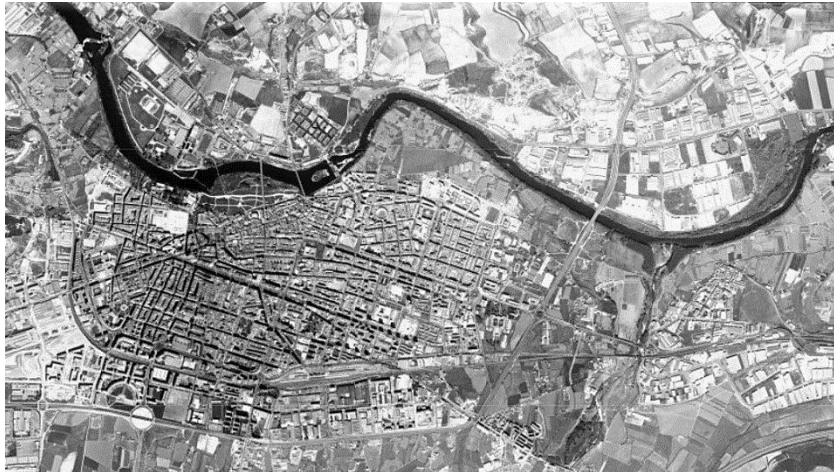
PLAN DE REGENERACIÓN URBANA EN LOGROÑO

DIAGNOSTICO Y ANALISIS BASADO EN LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA

Andrea Diez Becas, 5º Arquitectura, diciembre 2021



1956¹



1971¹



2020¹

Ortofotos de Logroño, IDE La Rioja ¹

Tabla de contenidos

INTRODUCCIÓN	5
01 ENUNCIADO	5
02 CONTEXTO	5
ANÁLISIS	8
03 CONDICIONANTES SOCIALES	8
DEMOGRAFÍA	8
SOCIO-ECONOMICA	13
04 CONDICIONANTES ECONÓMICOS	14
PRESUPUESTOS	14
05 CONDICIONANTES FÍSICOS	15
CONDICIONANTES GEOGRÁFICOS	15
CONDICIONANTES URBANOS	16
06 CONDICIONANTES MEDIOAMBIENTALES, ENTORNO	19
PAISAJE NATURAL: SUELOS Y ESPACIOS LIBRES	19
PAISAJE ARTIFICIAL: MOVILIDAD URBANA	20
07 CONCLUSIONES	24
08 D.A.F.O.	25
09 BIBLIOGRAFÍA	27

INTRODUCCIÓN

01 ENUNCIADO

El siguiente documento presenta el ejercicio en la asignatura de Urban Regeneration del Grado en Estudios de Arquitectura de la ETSAUN (Gestión del Proyecto Urbano) durante el primer semestre del año académico 2021-2022.

Esta práctica se centra en proponer una serie de intervenciones para la ciudad de Logroño (La Rioja), que basándose en principios de regeneración urbana trataran de superar y mejorar los principales problemas que la localidad pueda mostrar en sus espacios públicos, zonas verdes, estado de las edificaciones, etc.

El proceso completo tomará un cronograma de ámbito real, comenzando por el análisis de diferentes aspectos de la urbe y el reconocimiento de sus principales puntos débiles y fuertes hasta la propuesta conclusiva y detallada de las acciones necesarias destacadas.

Además, cabe mencionar que este ejercicio estará basado en el criterio mostrado por la Agenda Urbana Española¹ (2019), que será utilizada como herramienta para una mejor comprensión de Logroño. Esta herramienta de trabajo representa los objetivos de desarrollo para las ciudades del futuro y se fundamenta en 10 objetivos temáticos que se despliegan en 30 objetivos específicos (acompañados de datos e indicadores). Estos objetivos son aquellos que se emplearán como guía para el desarrollo del plan de acción para la ciudad de Logroño.

02 CONTEXTO

El término municipal de Logroño se sitúa al norte de la Comunidad Autónoma de La Rioja, limitando con los términos municipales riojanos de Agoncillo, Murillo del río Leza, Villamediana de Iregua, Lardero, Navarrete y Fuenmayor, con los términos municipales alaveses de Laguardia y Oyón, y con el término municipal navarro de Viana. [1]

Tiene una superficie de 7.745 Has.², ocupando el final del valle del río Iregua, en su confluencia con el Ebro. Respecto a su orografía³, la urbe adopta una disposición alargada en el sentido occidente-oriental al apoyarse en el río principal como elemento vertebrador, aunque excéntrico, del término municipal, que sólo en un pequeño porcentaje ocupa la margen izquierda. Desde el punto de vista topográfico se puede decir que el término municipal de Logroño se caracteriza por un relieve netamente fluvial, con una amplia llanura que se extiende a ambos lados de los ríos Ebro e Iregua, y un conjunto de cerros y lomas formados por antiguas terrazas erosionadas.

El punto más bajo del municipio corresponde a la cota aproximada de 350 m., a orillas del río Ebro –espacio donde se encuentra el ámbito de Barriocepo, junto al Ebro (fig. 16)- a la altura del Soto de Los Americanos. Las cotas más altas rondan los 580 m, y corresponden, por un lado, a una antigua terraza fluvial muy amplia (La Rad) y, por otro, al Monte de La Pila, también resultante de la erosión de una antigua terraza. El resto del término se caracteriza, por un lado, por la presencia de lomas suaves, sin pendientes fuertes, y por otro, por la llanura aluvial de los ríos Ebro e Iregua. (fig. 16) [3]

En cuanto a su evolución histórica, antes de hablar de Logroño hay que mencionar otros emplazamientos que existieron en su actual término municipal. Destaca la "Vareia", un asentamiento de los romanos, junto a el Serro de Cantabria y La Custodia, todos ellos predecesores del posterior asentamiento del que nace la actual ciudad. Todos estos asentamientos (Varea, Serro de Cantabria y La Custodia) fracasaron y fue cuando comenzó a nacer la población actual junto al Río Ebro como principal precursor y protagonista del desarrollo de la ciudad hasta día de hoy. Varea⁴ es actualmente un municipio integrado en su práctica totalidad dentro de la moderna ciudad. [4]

El término de Logroño pudo derivarse de Gronno o Gronio, vocablo germánico y del latino *ille*, aludiendo a las características de lugar como vado o paso del río. Esto se debe a que a partir del siglo XI -alrededor del año 1004-, la ciudad se convierte en una ciudad fuerte y privilegiada por su situación geográfica para el desarrollo del itinerario de

¹ La Agenda Urbana Española, tomada en consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, es la hoja de ruta que va a marcar la estrategia y las acciones a llevar a cabo hasta 2030, para hacer de nuestros pueblos y ciudades ámbitos de convivencia amables, acogedores, saludables y concienciados. Este documento, está relacionado directamente con la Agenda 2030 y ambos documentos están interrelacionados.

² AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "Superficie total hectáreas de Logroño"

³ Parte de la geografía física que se encarga del estudio, descripción y representación del relieve terrestre.

⁴ Los romanos crearon un asentamiento militar y comercial en la desembocadura del Iregua en el Ebro. Sobre el siglo I los romanos fundaron este asentamiento comercial y militar de Varea, tras las guerras sertorianas. Sus restos berones subyacen bajo el casco urbano de la actual población de Logroño.

los peregrinos hacia Compostela a través del Ebro. Esta decisión fue tomada por el rey Sancho de Navarra y llevo a cabo la construcción del aun actual Puente de Piedra, convirtiendo a Logroño en un centro económico y cultural importante a nivel comarcal, además de convertirse en la ruta de comunicación más importante de la Europa medieval. El territorio riojano comenzó a ser un centro de influencia de primer orden gracias a los monasterios, albergues y figuras como San Millán de la Cogolla, Santo domingo de la Calzada y Gonzalo de Berceo. [5]

Todo lo expuesto en el párrafo anterior, fueron los motivos por los que se impuso la transformación de un pequeño núcleo de población de forma sensiblemente lineal a una ciudad amurallada que controlaba el paso del Ebro. Con la llegada del siglo XIX, llegaron los últimos años de las murallas, con acontecimientos como la Guerra de la Independencia⁵, la desamortización de los bienes de la Iglesia y las guerras carlistas, que dejaron su huella en el trazado urbano y en los grandes edificios de la ciudad.

El ensanche del siglo XIX fue restando protagonismo al núcleo original, organizándose en torno al paseo del Espolón, y creciendo en todas las direcciones -excepto el norte, bloqueado por el Ebro-, adaptándose en gran medida a unos ejes ortogonales generados por las salidas a Zaragoza y Soria. El ferrocarril fue una novedad de la época que aglutinó usos industriales (fig.18) y formó la segunda barrera al crecimiento.

El desarrollo moderado de la urbe fue siguiendo su camino hasta en el siglo XX, a finales de la década de los 50 se trasladó el ferrocarril (fig.01.) y se inició una etapa de rápido crecimiento comparando con los siglos anteriores. La posibilidad de aumentar la altura de los edificios provocó una renovación de las construcciones del primer ensanche y el terreno liberado por el ferrocarril dio lugar a la Gran Vía (fig.02.), que pasó a ser el nuevo centro de la ciudad.

Sin embargo, el dominio de la manzana cerrada y la escasez de dotaciones dio lugar a una ciudad muy concentrada, que intentó mejorar en los últimos años racionalizando la ubicación de la industria, creando zonas verdes y dotaciones y proponiendo nuevos modelos de crecimiento. A pesar de las oportunidades de mejora que fueron surgiendo a lo largo de las décadas, como la de los años 60 con propuestas de desarrollo de dotaciones y zonas verdes, fueron todas ellas descartadas debido a las ideas racionalistas de la época y el Plan general de Alineaciones de 1893 que seguía albergando los conceptos tradicionales. [6]

Tras el crecimiento denso y poco dotado del siglo pasado, se hicieron esfuerzos por corregir la situación. En los años 60 del pasado siglo la concesión de un Polo de Desarrollo para Logroño y varios municipios limítrofes replantearon el planeamiento vigente. El plan de Alineaciones de 1958 (fig.03) quedo abolido ya que se consideró insuficiente y se elaboró en consecuencia el Plan Comarcal de Ordenación Urbana (fig.04) (1974) resolviendo los problemas principales de la urbe. En 1985 se desarrolló el Plan General de Ordenación urbana⁶, lo que llevo a la ciudad a una expansión y evolución exitosa, aumentando el nivel de dotaciones en todas las zonas y disminuyendo la densidad de vivienda. [7]

En 1992 se aprobó una revisión del Programa de Actuación que no introducía grandes novedades en el interior de la ciudad, pero suponía una notable ampliación del suelo urbanizable, el inicio de la renovación del suelo industrial inadecuadamente emplazado y la adaptación del Plan a la legislación urbanística recién aprobada en esas fechas - Ley 8/1990-. El Programa de Suelo se comenzó estructurar como un sistema eficaz para gestionar una ciudad adecuada. [8]



Fig.01. Cruce de Gran Vía con Vara del Rey en 1944. Por el paso a nivel circula una antigua locomotora a vapor. [Fuente: Ciudad de Logroño.]



Fig.02. Cruce de la calle Vara de Rey con Gran Vía de Juan Carlos I en los principios de los años 70 de Logroño, tras quitar el ferrocarril y el paso a nivel. [Fuente: Ciudad de Logroño.]

⁵ Conflicto bélico que se dio entre 1808 y 1814 dentro del contexto de las guerras napoleónicas.

⁶ Se redactó siguiendo la Ley del Suelo de 1976. Es el instrumento de planeamiento general definido en la normativa urbanística de España como un instrumento básico de ordenación integral del territorio de uno o varios municipios, a través del cual se clasifica el suelo, se determina el régimen aplicable a cada clase de suelo, y se definen los elementos fundamentales del sistema de equipamientos del municipio en cuestión.

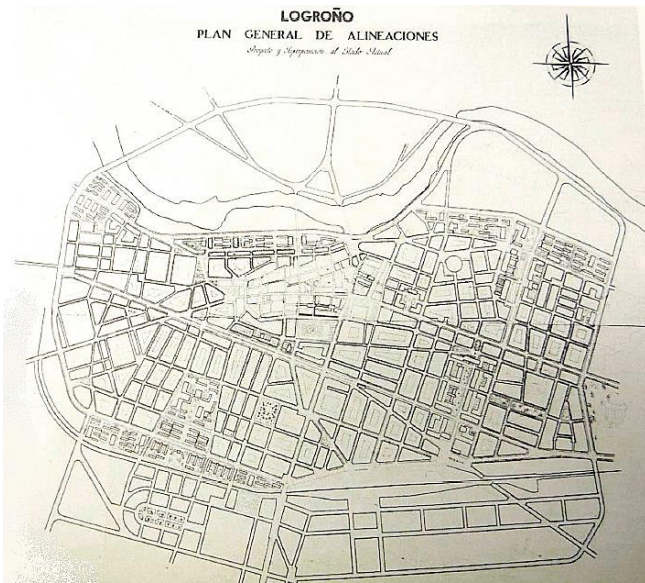


Fig.03. Plan General de Alineaciones Logroño de 1958 por Miguel Muñoz Monasterio (XX). [Fuente: Otro punto, Catastro de Logroño.] [9]

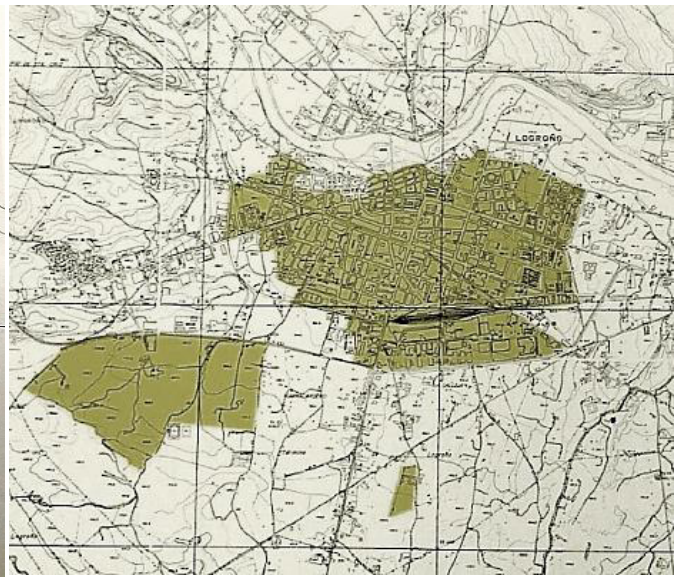
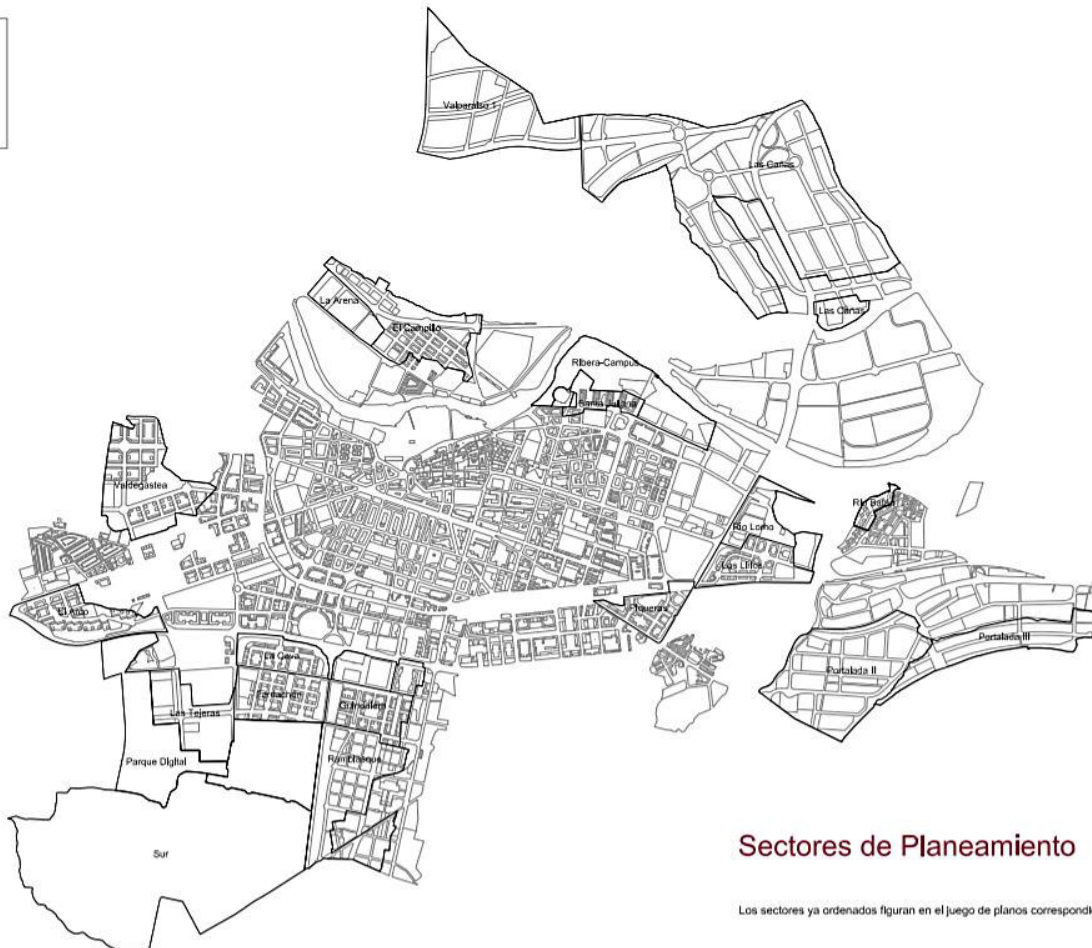


Fig.04. El Plan Comarcal de Ordenación Urbana de 1974 [Fuente: Otro Punto, Catastro de Logroño.] [10]



Sectores de Planeamiento

Los sectores ya ordenados figuran en el juego de planos correspondiente al Suelo Urbano

Fig.05. El Plan de Ordenación Urbana Vigente: Planos de sectores de Planeamiento [Fuente: Ayuntamiento de Logroño.] [11]

ANÁLISIS

03 CONDICIONANTES SOCIALES

DEMOGRAFÍA

El aspecto social principal que debe ser examinado para comprender los aspectos demográficos de Logroño es su fluctuación de población. Un conocimiento lo más crítico y riguroso posible de este -y de su entorno-, permite establecer unas bases de cimentación para la regeneración urbana, bajo criterios de eficacia, economía y adaptación de las necesidades sociales conjuntas.

Desde 2007 a 2017, esta población ha tenido un crecimiento negativo mínimo de -0.1%⁷ -con 152.185⁸ habitantes en la actualidad-. Este dato recién expuesto, genera una contradicción respecto al expuesto por el Instituto Nacional de Estadística (fig.06), que presenta una variación positiva entre los años 2007-2017 -145.866 y 150.979, respectivamente-. Siguiendo con lo indicado en la AUE, si se compara con la tendencia positiva con un valor medio de 9.0%⁹ de crecimiento demográfico que ha experimentado ciudades con las mismas condiciones que Logroño - más de 5.000 habitantes-, conlleva una reflexión para averiguar que factor urbano ha originado este resultado contradictorio.

Como dato complementario a lo recién dicho respecto a la población total, añadir que, en el caso del ámbito del trabajo, se sitúa en el distrito norte de la ciudad con una población de 2.475¹⁰ habitantes; casi 12 veces inferior comparado con el siguiente dato más bajo de población por barrio de 27.544 habitantes. Esto introduce un punto reflexivo aun mayor que tiene la necesidad de resolverse con las intervenciones que se desarrollen a lo largo del estudio.¹¹ (fig.13)

Esta regresión demográfica puede focalizarse desde diferentes perspectivas. Por ejemplo, el envejecimiento de la población está ligeramente por encima de la media, con un valor de 19,2%¹² frente a 17,1%¹³ de valor medio global que dicta la AUE que debería tener según el dato descriptivo D.22.a.

Esto por supuesto tiene una relación directa con las tasas de natalidad y mortalidad. En 2007 hubo 1.556 nacimientos y 1.100 fallecimientos -456 de crecimiento vegetativo- en Logroño, mientras que en 2017 estos valores fueron de 1.242 y 1.338 respectivamente -96 de crecimiento vegetativo-. Esto confirma los datos de decrecimiento, ya que la ciudad ha tenido constantes caídas en su crecimiento vegetativo, incrementando los valores de bajas por defunción y reduciendo sin embargo las altas por nacimiento.¹⁴ [12] (fig.08)

Para continuar con el estudio exhaustivo del ciudadano medio en Logroño, es recomendable estudiar diversas fuentes, por ejemplo, la distribución por sexo de la población. En 2019, de los 152.185 habitantes, 72.341 eran hombres y 80.144 mujeres (ligera mayoría femenina como suele ser habitual en la mayoría de las ciudades).¹⁵

En cuanto a la distribución por edad del municipio, en 2019 Logroño tenía 6.522 habitantes entre 0-4 años, 7.689 entre 5-9, 8.002 entre 10-14, 7.602 entre 15-19, 7.091 entre 20-24, 7.148 entre 25-29, 8.214 entre 30-34, 10.618 entre 35-39, 12.904 entre 40-44, 12.390 entre 45-49, 11.659 entre 50-54, 10.884 entre 55-59, 9.644 entre 60-64, 8.103 entre

⁷ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.01. Variación de población2007-2017 (%): Valor de Logroño"

⁸ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "Población en 2020". En el Instituto Nacional de Estadística, INE, estipula una población actual de 152.485 (Visto el 29 de septiembre de 2021).

⁹ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.01. Variación de población2007-2017 (%): Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes"

¹⁰ INE, 2019, "Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del padrón municipal a 1 de enero. Población por sección censal". Visto a 29 de septiembre de 2021. (<https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?path=/t20/e245/p07/a2020/10/&file=2601.px&L=0>)

¹¹ AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (Plan general de distritos: Banco de datos), 2019. "Desglose de población en los diferentes distritos". (http://www.xnlogroño.es/wps/portal/web/inicio/unidadesMunicipales/estadistica/estadisticaDistritos/ut/p/c5jZHDolwFEW_yPQW6OASUaAKQrHEYWNYGEPIDBv1QToxCir8vzTm_yLtmR5i2qR32s7vX1Up3lhuz4nk3TPFIEFFksBRQvM6mTualD0fAt32vByeXyXgGZFSKBN4OMPgPZ7xYe3P3xE1AXxd5EbDUM_jrewu77ch3EHb8m87S_MQqnAcWoRTJIN2dpf_ZK_GrLmKkxmpOPjtbM7fPhqa9tS74YK0OJRLCSU1u5ski4QOULNh1qzIKCXZxw9H8jXNzofajL_sYGRQ/dl3d3L2dJQSEvUUI3QS9ZQnZ3LzFUTc1VU9LRzEwRzFUQzBBUJVQVFEwvDE0NDYI?WCM_GLOBAL_CONTEXT=web_es/logroño/unidadesMunicipales/estadistica/estadisticaDistritos)

¹² AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.22. Envejecimiento de la población: Valor de Logroño"

¹³ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.22. Envejecimiento de la población: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes"

¹⁴ AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (Servicios municipales: estadísticas de demografía), 2021 "Crecimiento vegetativo de la población por años" (http://www.xnlogroño.es/wps/portal/web/inicio/unidadesMunicipales/estadistica/demografia/ut/p/c5jZHDolwFEW_yPQWKC1LZKyCUCxx2BgWxpA4LYzIL4QNQmx8XZ6c3f5eciTduTf9HK82se9uZl9ObonxVldrBOKfOoAvqKraCp47gdP4y4LwLlUqstDfwSYpWfGz_Gh8EGlyfZcz62i7yMlSvLolUcllOXz7nX9lBj3V72YK5LagnWn2Jc2C_NyuDsVHNKic6Gy1a1PigGbv61Xd_ST18GmPak5QJskTta5mvEFh4qBWeG3Zpl_bmTxdT97f7HLxAc33sU/dl3d3L2dJQSEvUUI3QS9ZQnZ3LzFUTc1VU9LRzEwR1M5NTBjVDM4NTYyVtIwVDQI?WCM_GLOBAL_CONTEXT=web_es/logroño/unidadesMunicipales/estadistica/demografia)

¹⁵ INE, 2019, "Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del padrón municipal a 1 de enero. Población por municipios y sexos". Visto a 29 de septiembre de 2021. (<https://www.ine.es/jaxi/T3/Datos.htm?i=2879>)

65-69, 7.249 entre 40-74, 5.459 entre 75-79, 4.388 entre 80-84, 3.396 entre 85-89, 1.646 entre 90-94, 475 entre 95-99 y 53 de 100 o más.¹⁶ Estos valores que también pueden ser sintetizados como una distribución de 22.213 personas en el rango de 0-14 años, 98.154 en el de 15-64 años (población activa) y 30.769 en el de 65 o más, confirman el envejecimiento de población previamente mencionado, –siendo más alto el valor de población envejecida (20% de la población) que el que pertenece al rango joven e edad-. (fig.11)

De manera similar, los países de origen de los ciudadanos también tienen una conexión directa con los datos migratorios antes explicados. Haciendo referencia a los indicadores de la AUE, entre 2007 y 2017, el valor de la población extranjera era de un 11,4 %¹⁷, frente a un 10,8%¹⁸ de valor medio establecido. Esto se puede deber a factores relativos a los tipos de trabajos primarios de la ciudad –agrícola, industrial y construcción-, aspectos económicos relativos a las ayudas sociales económicas que proporciona la administración pública, etc.

De los actuales 152.185 habitantes de Logroño en 2019, 134.784 nacieron en España mientras que 17.401 de los habitantes nacieron en el extranjero. Entre ellos, las 5 nacionalidades más comunes son Rumanía (3.690 habitantes), total Asia sin especificar (2.514 habitantes), Marruecos (1.816 habitantes), Colombia (1.505 habitantes), Ecuador (1.300 habitantes).¹⁹ (fig.9)

Además, introducir conceptos recién ligados a la ciudadanía de Logroño como los datos de empleo, número de trabajadores (D.26.) y tasas de paro (D.28.). Todo este marco social tiene un reflejo en la densidad de la vivienda (D.08.) y la variación del número de estas (D.32.). Todo esto se desarrollará en el siguiente apartado: Aspecto socio-económico.

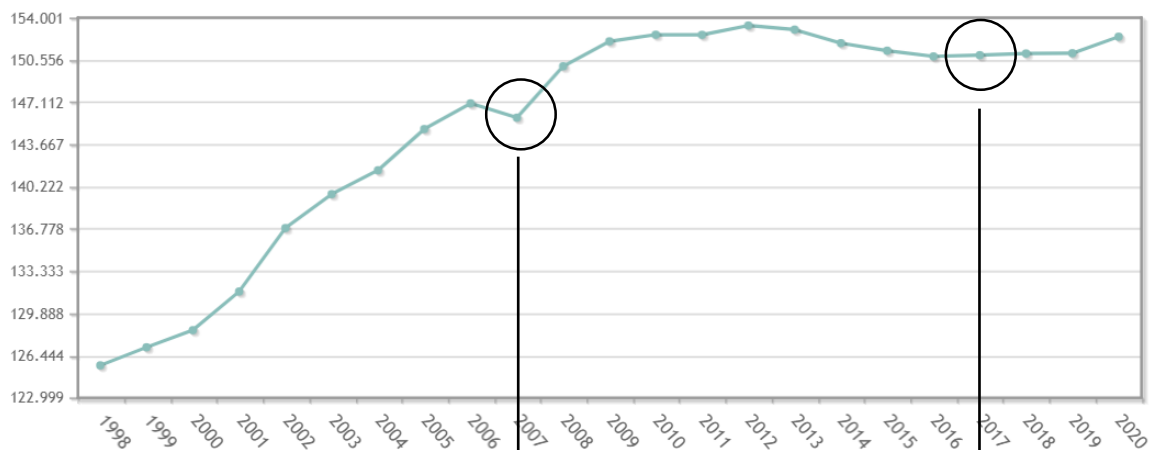


Fig.06. Cifras Oficiales de Población de los Municipios Españoles: Revisión del Padrón Municipal, Logroño, Personas [Fuente: INE.]

145.866 habitantes

150.970 habitantes

Tendencia ascendente respecto al Instituto Nacional de Estadística, contradiciendo el valor de incremento negativo que proporciona la Agenda Urbana Española.

¹⁶ INE, 2019, "Cifras oficiales de estadística del padrón municipal a 1 de enero. Población por sexo y grupos de edad". Visto a 29 de septiembre de 2021. (<https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?path=/t20/e245/p05/a2019/10/&file=00026001.px&L=0>)

¹⁷ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.23. Población extranjera: Valor de Logroño"

¹⁸ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.23. Población extranjera: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes"

¹⁹ INE, 2019, "Cifras oficiales de estadística del padrón municipal a 1 de enero. Población extranjera por sexo, municipios y nacionalidad". Visto a 29 de septiembre de 2021. (<https://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t20/e245/p05/a2007/10/&file=00026003.px>)

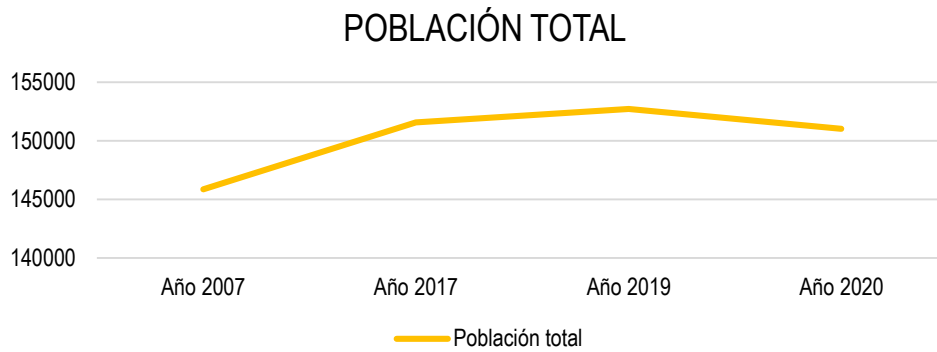


Fig.07. La grafica comparativa anual de población. Hay un descenso de población en el último año. Esto puede verse afectado por las muertes del Covid-19. [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de INE.]

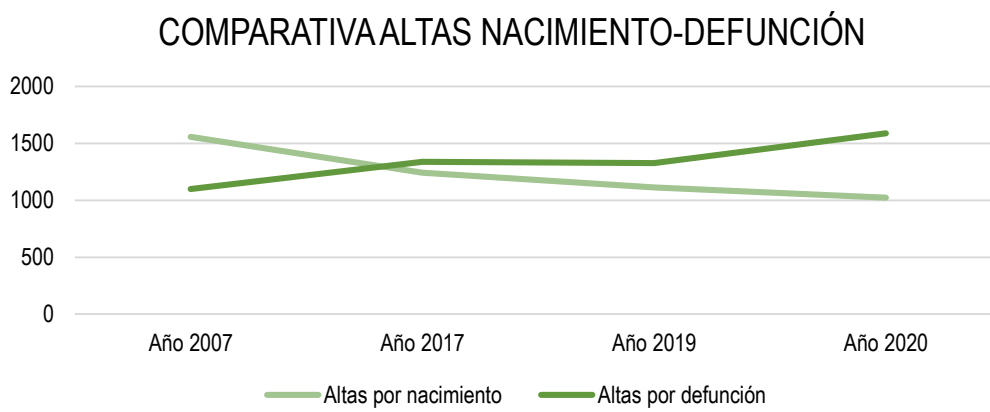


Fig.08. La grafica comparativa entre las altas de nacimiento y las altas por defunción. Hay un incremento de las altas de defunción frente a un descenso de natalidad. [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de LOGROÑO.ES.]

Como añadido a los párrafos anteriores, es conveniente introducir el rango de edades y el factor migratorio del distrito o ámbito (Barriocepo) que se estudia, ya que es un aspecto relevante a la hora de una renovación urbana con pensamientos e ideas relevantes a lo social. Esto influirá significativamente en las propuestas a realizar y como todas las culturas, edades y formas de vivir puedan converger en la misma actuación. La sección censal referente a la obtención de datos es 2608906002.

Los datos que presenta el INE refleja el problema principal del envejecimiento donde la edad principal que destaca es la de 40-44 años. Presentando un barrido global entre los 2.475 habitantes, la población se divide entre los siguientes rangos de edad: 164 entre 0-4 años, 183 entre 5-9, 143 entre 10-14, 130 entre 15-19, 96 entre 20-24, 111 entre 25-29, 163 entre 30-34, 274 entre 35-39, 339 entre 40-44, 215 entre 45-49, 178 entre 50-54, 119 entre 55-59, 111 entre 60-64, 62 entre 65-69, 72 entre 70-74, 38 entre 75-79, 37 entre 80-84, 28 entre 85-89, 10 entre 90-94, 2 entre 95-99 y 0 de 100 o más. Estos valores, confirman el envejecimiento de población previamente mencionado, –siendo más alto el valor de población envejecida (20% de la población) que el que pertenece al rango joven e edad-. (fig.12)

Por otro lado, los datos que presenta el INE es una total población de 2.475 habitantes en 2019 como se acaba de nombrar, siendo 2.040 aquellos con el lugar de nacimiento en España. Son 435 habitantes aquellos con lugar de nacimiento extranjero, siendo un total de 143 de la Unión europea, 70 de África, 179 de América y 35 de Asia. Entre estas nacionalidades, abunda Rumania, del mismo modo que el cómputo global, con un valor total de 100 habitantes.²⁰ (fig.10)

²⁰ INE, 2019, "Cifras oficiales de estadística del padrón municipal a 1 de enero. Datos por secciones censales". Visto a 04 de septiembre de 2021. (<https://www.ine.es/jaxi/Tabla.htm?path=/t20/e245/p07/a2020/i0/&file=2606.px&L=0>)

POBLACIÓN EXTRANJERA GLOBAL

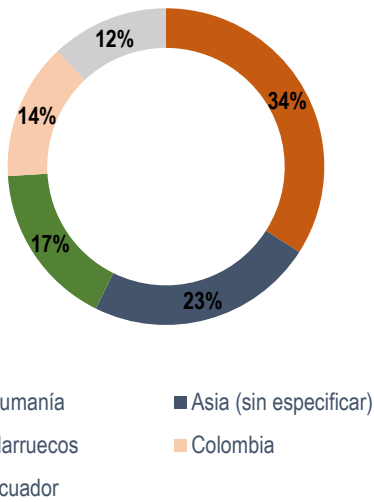


Fig.9. Los 5 países de origen más comunes entre la población inmigrante. Como se puede ver, las nacionalidades y culturas centro europeas (en **naranja**) y árabes (en **verde**) son las más usuales. [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de INE.]

POBLACIÓN EXTRANJERA BARRIOCEPO

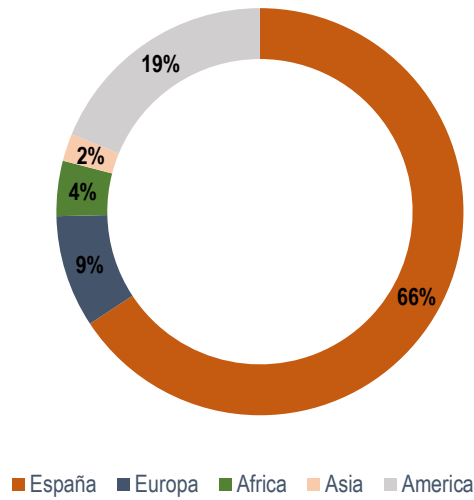


Fig.10. Los 5 países de origen más comunes entre la población inmigrante del barrio. [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de INE.]

POBLACIÓN GLOBAL POR EDADES

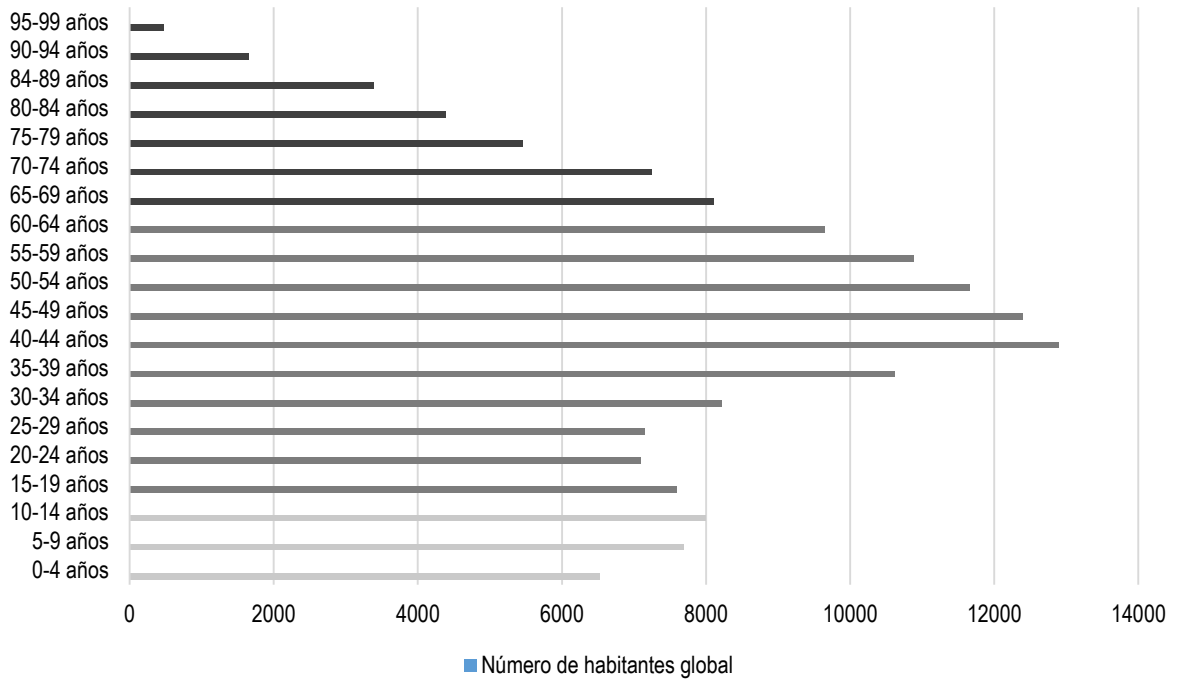


Fig.11. La grafica por distribución por edad **global** muestra uno de los principales problemas de población. Hay un incremento en la falta de jóvenes debido a su interés [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de INE.]

POBLACIÓN GLOBAL POR EDADES BARRIOCEPO

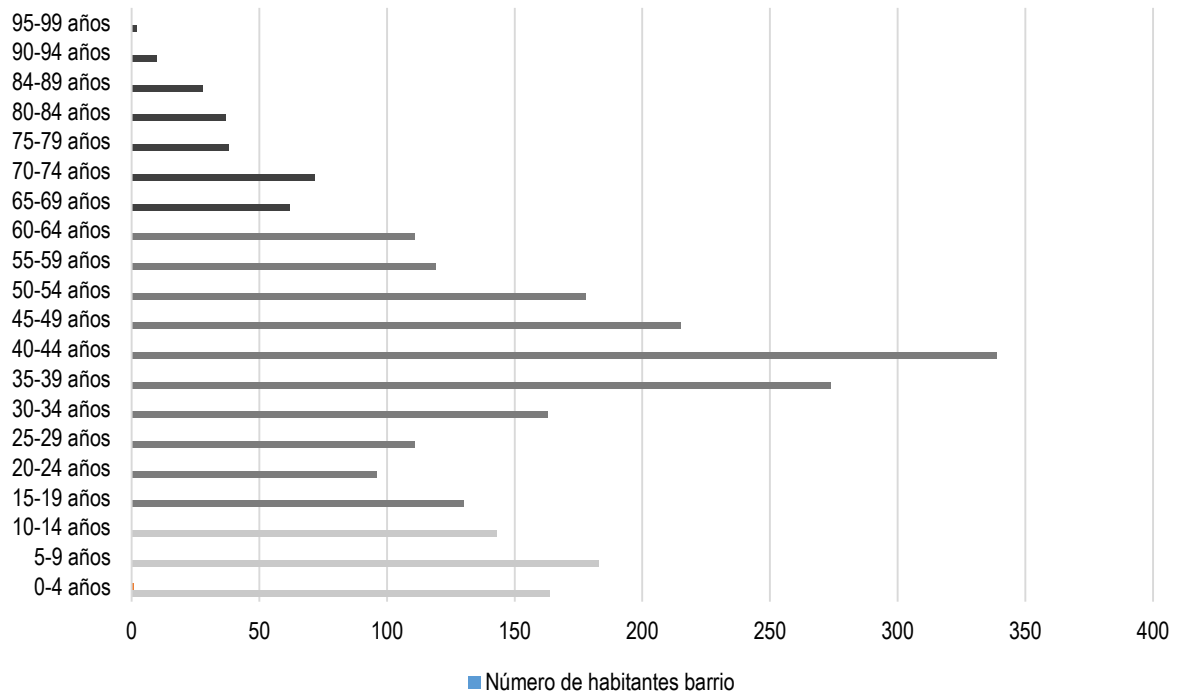


Fig.12. La grafica por distribución por edad del **barrio** muestra uno de los principales problemas de población. Hay un incremento en la falta de jóvenes debido a su interés [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de INE.]

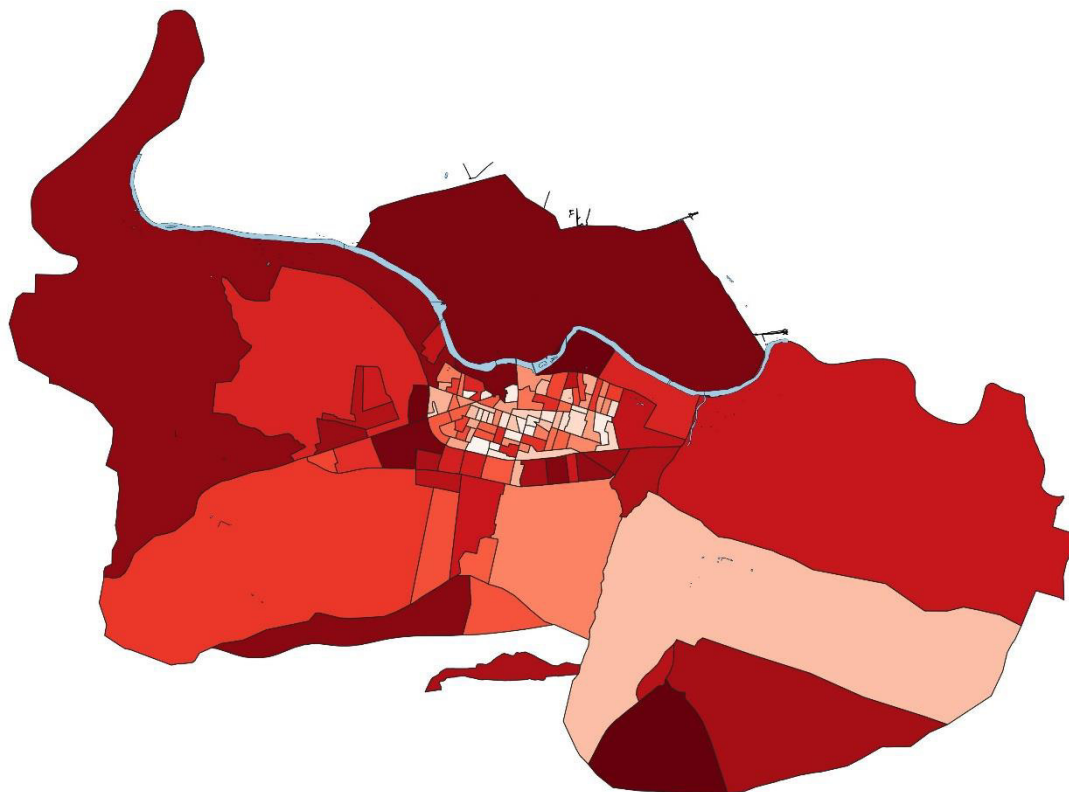


Fig.13. Plano por número de habitantes según sección censal de Logroño. El color más **oscuro** hace referencia a la sección con mayor número de habitantes, el color más **claro** a la sección con menor número de habitantes. **Azul** es el Rio Rbro. [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de INE.]

SOCIO-ECONOMICA

Finalmente, otro aspecto demográfico importante que debe tenerse en cuenta para una mejor comprensión de la sociedad de Logroño son los datos de empleo, ingresos y los número de trabajadores/as.

Sobre los datos de empleo, en 2019 de la población total un 9,9%²¹ estaba desempleada, un porcentaje que idealmente debiera ser menor pero que en los tiempos posteriores a la crisis económica del 2007-2008 son relativamente comunes -según la AUE localidades de tamaño similar tienen un desempleo medio de 11,5%²²-. Sin embargo, ha de señalarse que el desempleo en el rango de edad de 25-44 años es del 38,2%²³ y entre a población femenina un 58,5%²⁴, que una vez más se ajusta al valor medio definido por la AUE (41,6%²⁵ y 57,6%²⁶, respectivamente) pero que refleja una importante brecha de igualdad en la estructura social.

Es importante resaltar que, todos los datos e indicativos específicos de Logroño, son inferiores a los valores medios determinados por la AUE, lo que supone un aspecto “positivo” para la ciudad. Sin embargo, el último dato respecto al desempleo femenino, refleja que, en concreto, en Logroño, se intensifica esa desigualdad de la que se habla siendo este valor específico superior al valor medio.

Si continuamos con un dato aún más específico –que influye como hemos dicho en la tasa de inmigración y los trabajos que estos realizan-, introducimos a este análisis la ocupación actual de los habitantes de la urbe. Entre la población activa en el año 2019, un 1,1%²⁷ trabajaba en el sector primario y agrícola, un 9,2%²⁸ en el sector secundario o industrial, un 6,2%²⁹ en el sector de la construcción y un 83,4%³⁰ en el sector terciario o de servicios como indica en los datos descriptivos D.26.a, D.26.b, D.26.c y D.26.d. respectivamente. De acuerdo a la AUE, los datos de agricultura, industria y construcción, difieren ligeramente –y en tendencia decreciente- de aquellos de localidades de tamaño similar, y hay un significativo aumento de trabajadores en el sector terciario (media de 65,1%³¹).

De la misma manera, esto se ve reflejado en todos los establecimientos, negocios y empresas de la ciudad. En 2019, en la ciudad, un 0,8%³² pertenecía al sector primario o agrícola, un 5,2%³³ al sector secundario o industrial, un 6,3%³⁴ al sector de la construcción y un 87,7%³⁵ al sector terciario o de servicio –como una vez más dictan los datos descriptivos D.27.a, D.27.b, D.27.c y D.27.d de la AUE respectivamente-. Observaciones parecidas realizadas sobre la distribución de trabajadores podrían explicar las diferencias con los valores medios provistos por la AUE.

De manera complementaria a lo anteriormente expuesto, se veía necesario introducir el dato de renta media por persona –en este caso de La rioja-, que asciende a un valor de 12.697€³⁶. Además, añadir el valor del PIB por habitante en 2019 que responde a un valor de 27.482 €, siendo el total nacional 25.771 €³⁷.

²¹ Ibidem “D.28.a. Porcentaje de parados total: Valor de Logroño”

²² Ibidem “D.28.a. Porcentaje de parados total: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes”

²³ Ibidem “D.28.b. Porcentaje de parados entre 25-44 años: Valor de Logroño”

²⁴ Ibidem “D.28.c. Porcentaje de paro femenino: Valor de Logroño”

²⁵ Ibidem “D.28.b. Porcentaje de parados entre 25-44 años: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes”

²⁶ Ibidem “D.28.c. Porcentaje de paro femenino: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes”

²⁷ Ibidem “D.26.a. Porcentaje de trabajadores en el sector primario: Valor de Logroño”

²⁸ Ibidem 2019 “D.26.b. Porcentaje de trabajadores en el sector secundario: Valor de Logroño”

²⁹ Ibidem “D.26.c. Porcentaje de trabajadores en el sector de la construcción: Valor de Logroño”

³⁰ Ibidem “D.26.d. Porcentaje de trabajadores en el sector terciario: Valor de Logroño”

³¹ Ibidem “D.26.d. Porcentaje de trabajadores en el sector terciario: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes”

³² Ibidem “D.27.a. Porcentaje de establecimientos en el sector primario: Valor de Logroño”

³³ Ibidem “D.27.b. Porcentaje de establecimientos en el sector secundario: Valor de Logroño”

³⁴ Ibidem “D.27.c. Porcentaje de establecimientos en el sector de la construcción: Valor de Logroño”

³⁵ Ibidem “D.26.d. Porcentaje de establecimientos en el sector terciario: Valor de Logroño”

³⁶ INE, 2019, “Cifras oficiales. Salarios, ingresos y cohesión social. Salario anual medio”. Visto a 29 de septiembre de 2021.

(<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=10882>)

³⁷ INE, 2019, “Cifras oficiales. Estadísticas territoriales, PIB por habitante”. Visto a 29 de septiembre de 2021.

(<https://www.ine.es/dynInfo/Infografia/Territoriales/capituloGraficos.html#lmapa>)

04 CONDICIONANTES ECONÓMICOS

PRESUPUESTOS

Como introducción a este nuevo apartado centrado en la economía de Logroño, remarcar que los aspectos demográficos y socio-económicos de la ciudad no pueden ser entendidos sin tener una visión rápida y global del presupuesto del ayuntamiento, tanto los ingresos como los gastos. Afortunadamente, y en comparación con épocas políticas anteriores, la administración nacional ha establecido un proceso de transparencia durante los últimos años debido a las críticas de opacidad anterior, y gracias a ello los fondos municipales de todas las ciudades de España – incluyendo Logroño- están abiertas para ser vistas por la población

Logroño, como muchos otros ayuntamientos, recibe la mayor parte de sus ingresos -un total de 172.799.000 € o 1135 € por habitante en 2019- de la administración de la comunidad autónoma. Los gastos de la ciudad, por otro lado, son mucho más particulares y difieren entre cada localidad. En 2019 Logroño tuvo un gasto total de 136 millones de € o 902€ por habitante, que se decidió ser usado de la siguiente manera:

- 23 millones de € o 155€/h para *bienestar comunitario* (alcantarillado, recogida y gestión de residuos, limpieza, alumbrado público, etc.) que toma un porcentaje sobre el total de 17,13%.
- 17 millones de € o 111€/h para *seguridad y movilidad ciudadana* (seguridad y orden público, protección civil, servicio de prevención y extinción de incendios, etc.), que toma un porcentaje sobre el total de 12,25%.
- 14 millones de € o 95€/h para *servicios de carácter general* (administración general, participación ciudadana, atención a los ciudadanos, etc.) que toma un porcentaje sobre el total de 10,56%.
- 14 millones de € o 92€/h para servicios sociales y promoción (asistencia social primaria) que toma un porcentaje sobre el valor total de 10,18%.

El siguiente gasto significativo engloba la Deuda pública (9 millones de € o 58€/h). Por último, aquellos gastos quizás que pasan desapercibidos a la hora de invertir, son aquellos vitales para la vida social urbana. Estos son el medio ambiente (8 millones de € o 54€/h), educación (7 millones de € o 46€/h) y cultura (7 millones de € o 43€/h). Si comparamos estos últimos datos con otras ciudades importantes a nivel nacional como Pamplona, se observa que la inversión y gastos en educación ocupa una tercera posición (17 millones de € o 85€/h). Asimismo, Vitoria tiene como gasto principal la Vivienda y el urbanismo –algo que no se identifica en Logroño en las principales inversiones- (76 millones de € o 313€/h). Por último, si se hace una comparación desde el aspecto cultura, destaca San Sebastián quien tiene la cultura como tercer gasto (37 millones o 200€/h).

Estas comparaciones sirven para analizar que, el ayuntamiento considera prioridades económicas como el mantenimiento de equipamientos o costes administrativos por delante de otros gastos más olvidados como la regeneración ambiental, el deporte, la sostenibilidad o el fomento de empleo.

Un registro más detallado puede ser abierto y examinado en la fuente ya mencionada de presupuestos municipales, gobierno.es.³⁸ Todos estos datos e indicadores influyen en el estado actual y actuaciones futuras del Barrioceo.

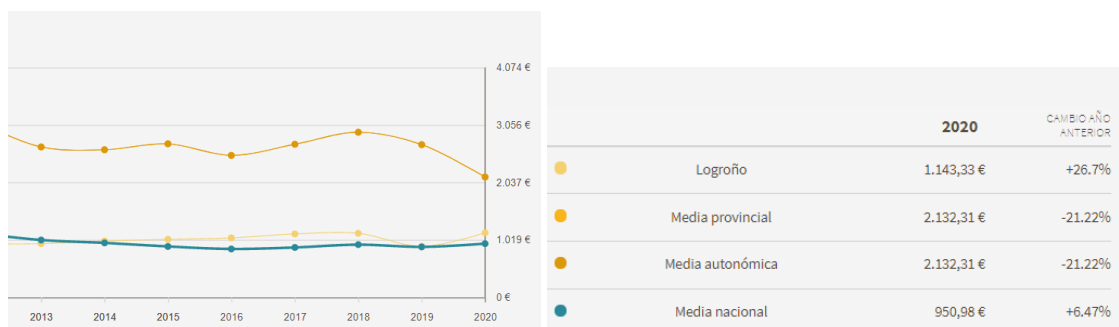


Fig.14. Gasto total por habitante del ayuntamiento, como se puede ver, está muy ajustado a la media de la comunidad de La Rioja.
[Fuente: Gobierno.es]

³⁸ Gobierno.es, 2019 "Presupuestos Municipales, Comunidad de La Rioja. Logroño" Todos los datos económicos presentados en este apartado tiene su origen en esta fuente. Visto el 29 de septiembre de 2021.
(<https://presupuestos.gobierno.es/places/logrono/2020>)

05 CONDICIONANTES FÍSICOS

CONDICIONANTES GEOGRÁFICOS

Como ya se había anticipado en *02 CONTEXTO*, el contexto geográfico juega un papel importante en una mejor percepción del desarrollo y crecimiento del asentamiento en el territorio que nos ocupa. La actual disposición y planeamiento urbano no pueden ser comprendidos sin hacerse una idea de la importancia y presencia del Río Ebro y la presencia de un relieve netamente fluvial que caracteriza a la ciudad.

El primer aspecto que se debe presentar para comprender las condiciones del medio físico de Logroño es la *geomorfología* -estudio de las formas de la superficie terrestre enfocado en describir, entender su génesis y su actual comportamiento-. Este factor es vital para el desarrollo de la urbe, ya que la ciudad –y todas las ciudades en términos generales- depende del comportamiento geomorfológico de la tierra para su asentamiento pasado, contemporáneo y futuro.

Los cauces del río Ebro –y el río Iregua, afluente del Ebro- (fig. 16), han impuesto en el término municipal una extensa superficie de terrazas que se escalonan desde más de 200 metros sobre el actual nivel del río, hasta el cauce aluvial actual. Las terrazas más altas, quedan como superficies elevadas, resistentes a la erosión. Sin embargo, aquellas más bajas, están expuestas a la acción erosiva del río.

Otro frente importante que deriva del comportamiento de la tierra y del mundo natural, es la *hidrología* (fig.16). Los planeamientos anteriores y los vigentes, así como las medidas de desarrollo de la ciudad, se llevan a cabo teniendo siempre presente este aspecto, ya que termina por determinar la razón de ser física de la urbe.

El protagonista en este caso, es el río Ebro –como se ha dicho en diversas ocasiones-. Este, se puede considerar como un “río de llanura”, definiendo meandros en los que se aprecia una mínima acción erosiva. Por otro lado, la importancia de los acontecimientos hidrológicos excepcionales –grandes sequías o grandes crecidas- son amortiguados por la existencia de embalses en la cabecera del Ebro y por el efecto regulador que deriva de la restauración de la vegetación natural en buena parte de la cuenca.

Por último, el resultado de la acción de los dos aspectos anteriores, es el *relieve*. Desde el punto de vista topográfico, como se ha expuesto previamente en el apartado *02 CONTEXTO*, recalcar que *“Logroño se caracteriza por un relieve netamente fluvial, con una amplia llanura que se extiende a ambos lados de los ríos Ebro e Iregua, y un conjunto de cerros y lomas formados por antiguas terrazas erosionadas. Cuando estas elevaciones ocupan un área relativamente extensa, se observa que en su coronación son llanas, a modo de pequeñas mesetas, permitiendo así el aprovechamiento agrícola de estas tierras más elevadas. En las lomas más erosionadas, todavía es posible apreciar la elevada pedregosidad propia de las llanuras aluviales”*³⁹

Estas terrazas de las que se habla -o lomas- aparecen en todo –o casi todo- el flujo del río, de modo que son parte del paisaje de Logroño. Están cubiertas de estrato vegetal y muchas de ellas, aquellas cercanas a el núcleo urbano de Logroño, pasan a formar parte de la red de espacios verdes de la ciudad, con carácter distinto a los parques propiamente dichos, pero generando un único ambiente natural dentro de la urbe.

En concreto, si hablamos del Barriocepo debemos destacar su cercanía a dicho ámbito natural de las orillas del Ebro y por consiguiente su cambio de cota respecto a este. Como se ha recalcado en el párrafo cuarto de este punto, siempre se debe tener presente este aspecto, ya que termina por determinar la razón de ser física de la urbe. Su riesgo ante inundabilidad puede ser un factor también a destacar a la hora de reformular el ámbito y generar propuestas de renovación. Además, hay que centrar el foco en la mala accesibilidad (fig.15) que puede desarrollar estos aspectos geográficos en toda la ciudad –cambios de cota-, y en concreto de Barriocepo, ya que el cambio de cota prominente que existe bajo el Puente Elevado del antiguo ferrocarril, supone una barrera arquitectónica para el ciudadano.



Fig.15. Cambio de cota bajo el paso elevado. Mala accesibilidad. [Fuente: GoogleEarth.]

³⁹ LOGROÑO.ES, 2021 “Ciudad y territorio del Ayuntamiento de Logroño, Medio Físico: Relieve”. Visto el 30 de septiembre de 2021.

(http://www.xnlogroño.es/wps/portal/web/inicio/unidadesMunicipales/urbanismo/ciudadTerritorio/medioFisico/ut/p/c/5/jdDJDolwEAbgZ_EJOpV08VgVoSxCA0XkQjAxhITFgzHx7S1y0sTGmeOXfYyZqEKmxbRtc29m8amRyWqaE32cZqEHgbg0gUZ57JAJATsgvEzrRUju082hjPVYZ3lgUg7J80_CgBHnE5wwk1QlXUeClic5pi9t3B6hqlbjzNV9snWTyjMs9n3GQSQjnuNg7hsGal2740uUPR38arug2af0M9mi7e0FS5T2Q!!d3/d3/L2dJQSEvUUI3QS9ZQnZ3LzZiNURNUE9LRzEwMDhJRTBJTVQxvjE1SzAxRTAI/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=web_es/logrono/unidadesMunicipales/urbanismo/ciudadTerritorio/medioFisico/Relieve)

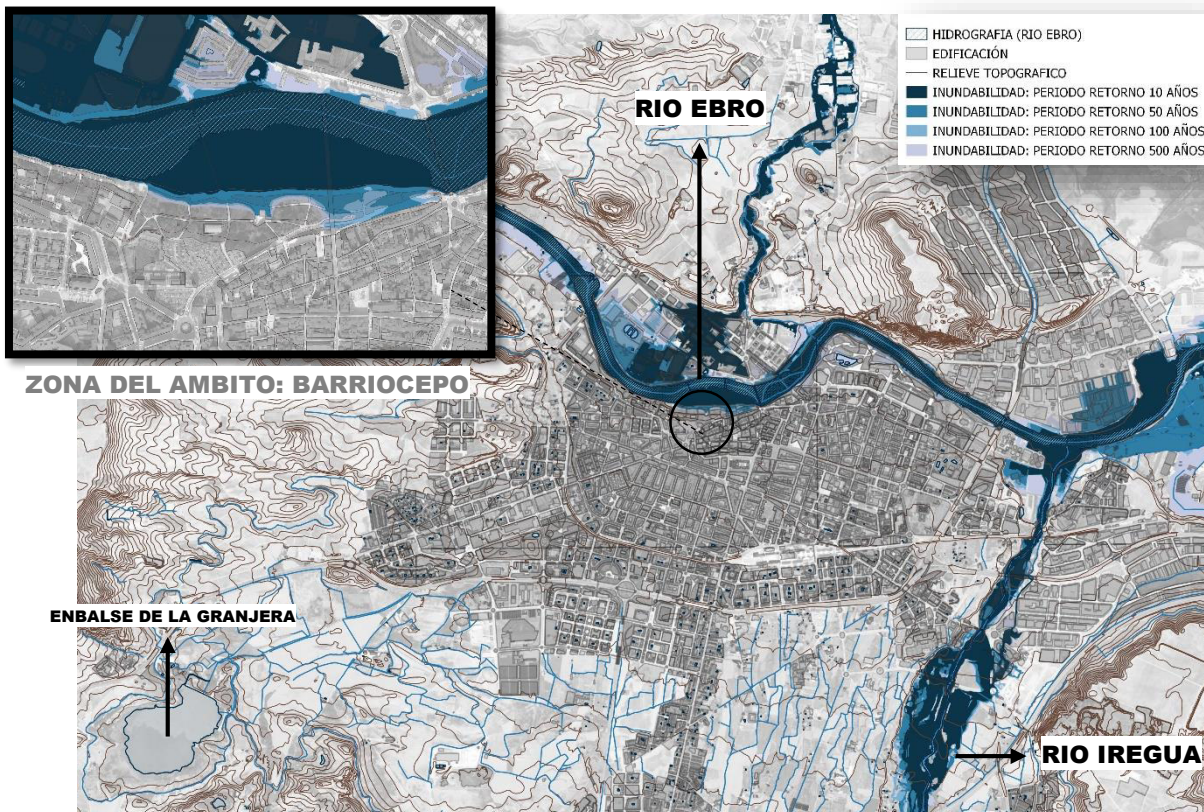


Fig.16. Plano de aspectos orográficos y geográficos: relieve, hidrología e inundabilidad. [Fuente: Elaboración propia basada en datos obtenidos de Gobierno de La Rioja.]

CONDICIONANTES URBANOS

En la sección 02 CONTEXTO de este documento se explicaba el Plan de Ordenación de 1985 intentaba ordenar y guiar el crecimiento de Logroño. El Plan vigente en la actualidad es el Plan General de 1985, que se redactó siguiendo la Ley del Suelo de 1976. En él se abandonaba el modelo del Plan Comarcal, centrándose en dos problemas: el exceso de edificabilidad del planeamiento anterior y la falta de dotaciones del suelo urbano. La entrada en vigor de la legislación del suelo autonómica (Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja) ha supuesto la adaptación del Plan a sus determinaciones, destacando la aparición de la nueva categoría de suelo urbanizable no delimitado y un enfoque diferente del suelo no urbanizable protegido, aunque manteniendo el resto de determinaciones del Plan.

La situación urbana actual en Logroño en una división de superficie del total de 79,57 km² de un 26,4%⁴⁰ (21 km²) para cobertura artificial o urbanizada, un 37,3%⁴¹ (29,6 km²) para suelo de cultivo y un 27,1%⁴² (21,5 km²) para zona forestal y dehesas. De esta distribución la AUE señala que hay una superficie verde de 3,2 ha por cada 1000⁴³ habitantes, lo que correspondería a un total de 4,87 km² para todo el municipio. Entre esta superficie urbanizada se ubica el ámbito de Barriocepo, siendo un suelo urbano ya consolidado. Dentro de este ámbito aparecen parcelas y espacios de suelo urbano no consolidado pendientes de urbanizar y de desarrollar proyectos edificatorios. Como dato complementario, este suelo se ubica junto a un sistema general de espacios verdes –Parque de Ebro- y un sistema importante local de viales. (Fig.17)

Estos viales cercanos y perimetrales al área de actuación, determinan un cambio de atmosferas sonoras y físicas. Situándose uno en el perímetro del área, observa la cantidad de ruido y protagonismo del coche existente, influenciado por la importancia de los viales recién nombrados. Sin embargo, cuando uno se sumerge entre las calles y espacios libres urbanos del ámbito, presencia una atmosfera alejada del caos sonoro exterior y, reflejado en los diferentes pavimentos, –*adoquinado de calaterao* en el interior del ámbito y pavimento hormigonado y abundancia de asfalto en el exterior- se presencia un cambio de protagonismo respecto al peatón, siendo este el principal dueño de las calles.

⁴⁰ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.02.a. Superficie de cobertura artificial: Valor de Logroño"

⁴¹ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.02.b. Superficie de cultivos: Valor de Logroño"

⁴² AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.02.c. Superficie de zona forestal y dehesas: Valor de Logroño"

⁴³ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.05. Superficie Verde: Valor de Logroño"

Por otro lado, y continuando con las clasificaciones de suelo, se presenta una relación directa con la compacidad urbana. Después de todo el Plan general de Alineaciones de 1893 que abordaba la tradicionalidad de la época con el dominio de la manzana cerrada y la escasez de dotaciones dio lugar a una ciudad muy concentrada. El Plan General de Ordenación de 1985, por el contrario, intentó mejorar los aspectos tradicionales racionalizando la ubicación de la industria, creando zonas verdes y dotaciones y proponiendo nuevos modelos de crecimiento.

Esta evolución histórica explica datos actuales como la densidad de población en suelo urbano -103,7 habitantes por ha⁴⁴-, que es mucho mayor que la media presentada por la AUE para una localidad de tamaño similar -49,8 habitantes por ha⁴⁵-. De cualquier manera, se debe remarcar que este aspecto no es un aspecto negativo que conlleve a una ciudad claustrofóbica, sino que la realidad es una apreciación subjetiva de factores cuantificables como el ancho de las calles en las áreas periféricas.

Por otro lado, y sumándose a lo anterior, son otros datos los que pueden avalar esta densidad. Por ejemplo, el número de viviendas -509,4 viviendas por 1000 habitantes o 77.675 viviendas en toda la ciudad en 2019⁴⁶- o la densidad de viviendas -52,8 viviendas/ha en 2019⁴⁷- muestra la situación actual, pero el crecimiento futuro también se puede prever si se considera la superficie destinada a desarrollo urbano - 53,3% de la superficie total en 2019-, el número de viviendas y densidad previstos en ella -126,1 viviendas/1000 h y 38,4 viviendas/ha respectivamente- o la variación en el número de hogares y viviendas desde 2001 a 2011 -27,9% y 22,9% respectivamente- entre otros. Todos ellos obtenidos de los datos descriptivos D.ST.02, D.ST.07, D.ST.01, D.32 Y D.33 de la AUE respectivamente.

En lo que respecta a dotaciones y equipamientos el Plan General Municipal de Logroño redacta lo siguiente: *“El sistema de dotaciones y equipamientos locales tiene que ser equitativo con especial atención a los espacios libres de convivencia para favorecer la inclusión social y la equidad. Al mismo tiempo es importante garantizar un sistema basado en la proximidad donde se trate de satisfacer las necesidades cotidianas de la población a nivel de barrio y combinar los posibles usos compatibles para reducir los desplazamientos”*.⁴⁸

Respecto a las dotaciones y equipamientos, destacan por su importancia y tamaño el Ayuntamiento de Logroño – construido por Rafael Moneo-, el hospital San Pedro y el parque del Ebro. En cuanto a equipamientos culturales y deportivos cuenta con un limitado número de ellos –Piscinas Adarra, Centro deportivo municipal La Rivera, Palacio de los deportes de La Rioja, Centro de la cultura de La Rioja y el museo, por ejemplo- y como ya se ha expuesto en la sección previa *04 CONDICIONANTES ECONOMICOS*, una pequeña parte del presupuesto municipal se destina a su mantenimiento y renovación. (fig.19) (fig.20,21,22,23 y 24)

También es importante hablar de las infraestructuras y sus importantes conexiones. Destaca en la ciudad la Gran Vía, que nació con el traslado del ferrocarril en 1958. Además, como en todo asentamiento alrededor de un río, las conexiones a través de los puentes –Puente de piedra, puente de hierro y Pasarela del Ebro- son de vital importancia, tanto para las conexiones rodadas como las peatonales. Como último dato a proporcionar, destacar las carreteras – en concreto la La N-111- que hacen posible la comunicación intracomunitaria. La N-111 -carretera nacional española que tiene una longitud aproximada de 260 km-, comunica la A-2 (Autovía del Nordeste) en Medinaceli (Provincia de Soria), con Viana, atravesando las ciudades de Soria y Logroño. Se termina por enlazar con la AP-68 que comunica Bilbao y Zaragoza, y con la Circunvalación de Logroño LO-20. (fig.19)

Referenciando estos datos con el ámbito que nos ocupa, nombrar que el suelo a renovar dispone de equipamientos, infraestructuras y lugares de atracción suficientes dentro de un perímetro cercano como por ejemplo la oficina de turismo, la concatedral de Santa María de la Redonda, la muralla del Revellín, la estructura de parques del río Ebro, el museo de La Rioja y el centro deportivo de las piscinas de Adarra o el frontón. Por ello, a diferencia de otras situaciones periféricas de la ciudad, el ámbito goza de una cercanía respecto a dichos equipamientos de interés deportivo, cultural y medioambiental. (fig.20,21,22,23 y 24)

⁴⁴ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 “D.06.Densidad de población en suelo urbano: Valor de Logroño”

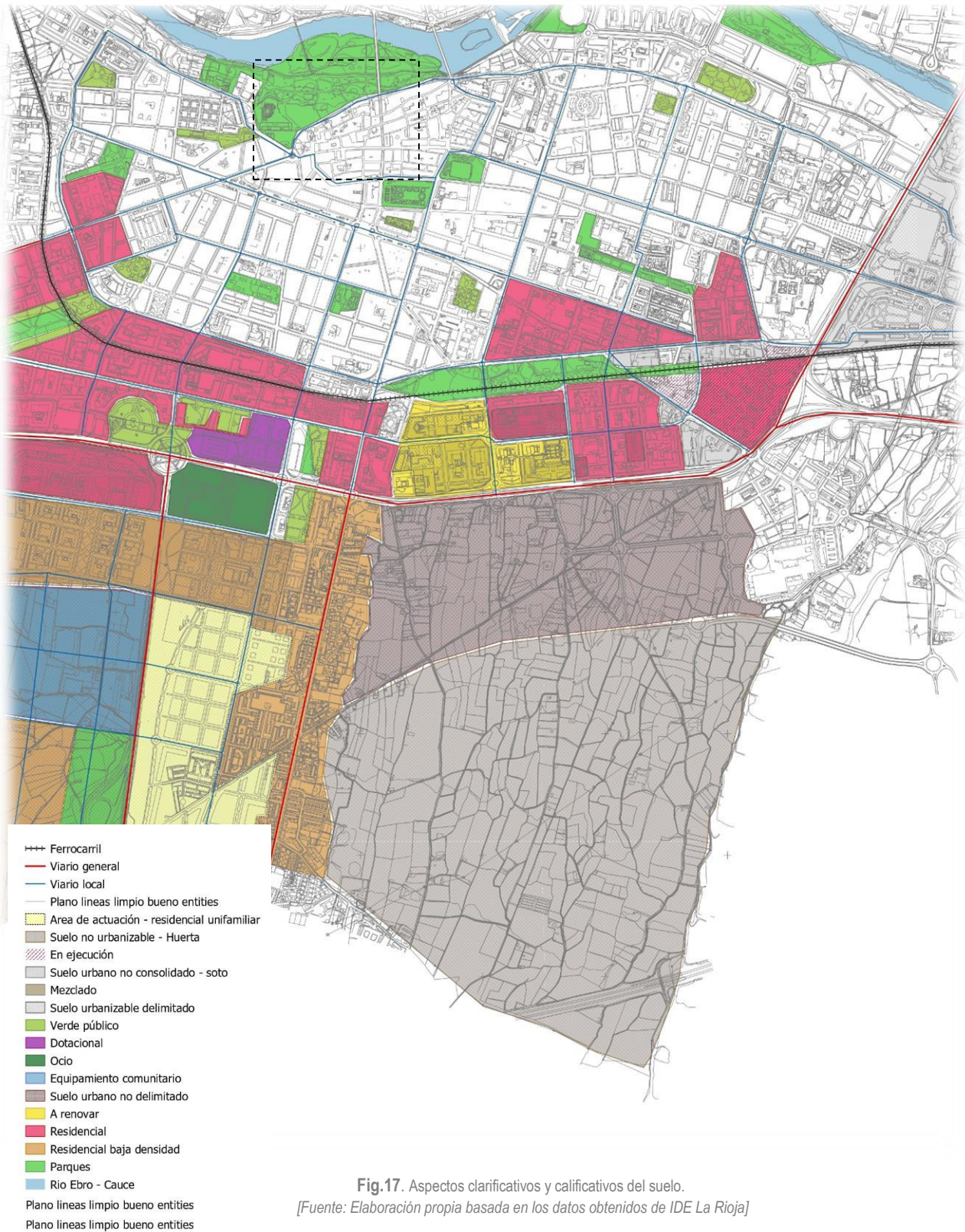
⁴⁵ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 “D.06.Densidad de población en suelo urbano: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes”

⁴⁶ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 “D.29.Parque de vivienda: Valor de Logroño”

⁴⁷ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 “D.08.Densidad de Vivienda: Valor de Logroño”

⁴⁸ PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO, 2008. “Ejes estratégicos relacionados con la consolidación y regeneración urbana”

Para terminar y por continuar con la estructura de referenciación con los anteriores presupuestos del Ayuntamiento, remarcar que del gasto total de 136 millones de € o 902€ por habitante en 2019, solo el 8,08% -11 millones de € o 74€ por habitante en 2019⁴⁹- se destinaron a gastos de vivienda y urbanismo.



⁴⁹ Gobierno.es, 2019 "Presupuestos Municipales, Comunidad de La Rioja. Logroño". Visto el 30 de septiembre de 2021.
 (https://presupuestos.gobierno.es/budget_lines/logrono/2020/15/G/funcional)

06 CONDICIONANTES MEDIOAMBIENTALES, ENTORNO

Como ya se había anticipado en 02 CONTEXTO, el contexto ambiental de Logroño tiene un protagonismo inigualable para comprender y percibir de manera correcta la actual disposición y planeamiento urbano recién explicado

PAISAJE NATURAL: SUELOS Y ESPACIOS LIBRES

Como se ha comentado en el apartado anterior 05 CONDICIONANTES FISICOS, dicho planeamiento no puede ser concebido sin remarcar la importancia de la diferencia de cota respecto al Río Ebro y el Río Iregua. Con esa visión de sus características orográficas en mente –también indicadas en el apartado 02 CONTEXTO-, se realiza un estudio más integro de los aspectos medioambientales de Logroño, analizando en primer lugar, el paisaje natural. Este apartado pretende introducir datos específicos sobre el planeamiento y los suelos de la ciudad, que se ven condicionado por los aspectos ya expuesto en el apartado 05 CONDICIONANTES FISICOS: CONDICIONANTES GEOGRFICOS.

Se puede mencionar que en 2019, de los 79,57 km² que forman la urbe –como se ha nombrado anteriormente-, un 26,4%⁵⁰ (21 km²) para cobertura artificial o urbanizada, un 37,3%⁵¹ (29,6 km²) para suelo de cultivo y un 27,1%⁵² (21,5 km²) para zona forestal y dehesas, según los datos descriptivos D.02.a, D.02.b y D.02.c respectivamente. Estos valores muestran una ciudad de orientación mucho más urbana que la que la AUE toma como comparación –que tienen un 9,0 % de cobertura urbana, un 34,7% de cobertura de cultivo y un 38,4% de superficie forestal-. Cabe destacar, que, en el caso de Logroño, a pesar de tener un valor mucho más elevado en cuanto a superficie urbana que la referencia que proporciona la AUE, tiene un valor inferior en superficie forestal, lo que puede derivar en un problema de espacios libres y verdes de la ciudad de Logroño.

Esto tiene una relación directa con la superficie clasificada como suelo no urbanizable, que en 2019 ocupa un 71,4% -56,51 km²- de la superficie total. De nuevo, se presenta una disparidad con el valor medio de referencia que presenta la AUE, siendo este un 88,9% para poblaciones similares. El valor de Logroño es algo inferior a dicho valor de referencia. Sin embargo, respecto a estos datos, hay un concepto que cuesta explicar referente a la pobre y escasa gestión del suelo rural de Logroño. De la superficie no urbana que toma el 64,4% -37,3% de cultivo+27,1 de zona forestal- de la superficie total, es un valor muy bajo -0,6 %, respecto al indicador D.03.a- el referente para la utilización de estos suelos para producción agronómica o forestal normal, ni para espacios verdes naturales digno y de calidad.

Después de todo, de acuerdo con los indicadores descriptivos de Logroño de la AUE, hay una superficie verde de 3,2 ha/1000h lo que correspondería a un total de 4,87 km² para todo el municipio, un valor algo superior a la medida prevista -2,92%-. Sin embargo, a pesar de ser superior al valor de referencia, tras una visita guiada por la ciudad se pudo comprobar la cantidad de espacios verdes y públicos descuidados que presentaba la ciudad, con falta de bancos, iluminación y actividad. Esto implica que, el Ayuntamiento, del gasto relativo al bienestar comunitario, debe dedicar anualmente parte del gasto al mantenimiento y renovación de dichos espacios.



Fig.18. Aspectos de infraestructuras de espacios libres y verdes. Comparativa con la superficie industrial. Rango 500-900 metros máximo para conocer si los parques principales existentes abastecen a la ciudad: NO ABASTECEN. [Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de IDE La Rioja]

⁵⁰ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.02.a. "Superficie de cobertura artificial: Valor de Logroño"

⁵¹ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.02.b. "Superficie de cultivos: Valor de Logroño"

⁵² AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.02.c. "Superficie de zona forestal y dehesas: Valor de Logroño"

PAISAJE URBANO: MOVILIDAD URBANA

Otro gran aspecto a considerar a la hora de comprender las propiedades de la localidad es su tratamiento del *transporte y movilidad*. Hemos denominado a este subapartado como paisaje artificial ya que estos conceptos son los que generan un ámbito humano-ciudadano y el que termina de hilar todos los conceptos y escenarios gráficos expuestos con anterioridad. También puede denominarse como el paisaje o ámbito humano -el hombre, a través de su intervención- que permite la funcionalidad práctica de la ciudad. De acuerdo a la AUE el índice de motorización en Logroño en 2019 fue de 487,8⁵³ vehículos domiciliados por cada 1000 habitantes, o 89.633 vehículos privados en total⁵⁴. Comparando con el índice que expone la AUE de municipios de tamaño similar, Logroño se halla muy por debajo del valor medio -592,4 vehículos por cada 1000 habitantes⁵⁵.

Esto, puede venir influenciado gracias al equipamiento de la ciudad, la disposición de las dotaciones de manera equilibrada y distribuida y el transporte público, que le hace al ciudadano logroñés, poder prescindir de un vehículo propio. (fig.20,21,22,23 y 24)

Según los registros estadísticos que se muestra en el Gobierno de La Rioja, en 2017 el parque de vehículos de la ciudad creció alrededor de 1500 vehículos respecto a años anteriores, sumando casi una cifra total de 80.000 vehículos.⁵⁶ Los datos que proporciona el parque de vehículos del ayuntamiento de la ciudad expone una cifra total de 86.464 vehículos privados en el año 2017 (64.036 coches, 7.546 motocicletas, 12.264 furgonetas y camiones, 188 autobuses y 437 tractores industriales).⁵⁷

Tras este incremento del registro de vehículos privados, se obtiene unos datos referentes al año 2019, donde la cifra de vehículos privados registrados aumento hasta una cifra total de 89.633 vehículos (66.197 coches, 8.191 motocicletas, 12.499 furgonetas y camiones, 196 autobuses y 467 tractores industriales).⁵⁸

Es significativo reconocer que en 1999 el parque total de vehículos registrados era un total de 62.848 vehículos y que ya en 2007 incremento hasta un total de 81.466, una cifra no muy alejada de los datos actuales y que aparentemente sigue en ascenso. Por ello, es necesario un planteamiento inverso al propuesto durante la última década que proporcione y solucione ese apego ciudadano hacia el automóvil.

Si comparamos las cifras expuestas con ciudades similares a Logroño, como por ejemplo Pamplona, su parque de vehículos en 2019 ascendía a una cifra total de 470.929 vehículos⁵⁹ –teniendo en cuenta que la superficie de la ciudad es menos esta que la de Logroño-. Sin embargo, este dato era de esperar ya que Logroño, se situaba por debajo de la media con casi 100 puntos de diferencia.

Como dato añadido, es relevante remarcar la alta cifra de superficie destinada a infraestructuras de transporte y movilidad -258,2 Ha frente a un valor medio de 71,9 Ha⁶⁰-. Este dato resulta algo alarmante, ya que, tras invertir tanto espacio y dinero de la ciudad en dicha superficie, resulta desagradable la escasez de dinero que el ayuntamiento destina a mejorar el transporte público. Por otro lado, resulta contraproducente desarrollar y destinar tanto espacio ciudadano al tráfico rodado (sea privado o público) pudiendo equilibrar la balanza y equidistribuir la superficie en tráfico rodado y espacio peatonal de calidad que conecte todos los puntos significativos de la ciudad.

Esto recién dicho es necesario aclarar. El espacio verde destinado para la ciudad es de una superficie total mayor a la destinada a las infraestructuras -487 Ha frente a un valor de 258,2 Ha, respectivamente-. Sin embargo, denota una mala gestión de dichos espacios libres y una mala calidad de ellos. Estos espacios son en concreto aquellos que

⁵³ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.18.a. "Índice de motorización: vehículos domiciliados cada 1000 habitantes."

⁵⁴ LARIOJA.ORG (Ayuntamiento de La Rioja), 2021: "Parque de vehículos de Logroño por tipos en 2019". Visto el 2 de octubre de 2021. (<https://ias1.larioja.org/jaxiweb/tabla.do?type=pcaxis&L=0&path=/3/303/30303/10/&file=30303001.px&pag=1&pathL=/3/303/30303/>)

⁵⁵ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.18.a. "Índice de motorización. Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes: Valor medio de municipios de más de 5000 habitantes"

⁵⁶ NOTICIA DE DIARIO LA RIOJA, 2017. Publicada por María José Lumbreras Visto el 2 de octubre de 2021. (<https://www.larioja.com/logrono/201702/14/parque-movil-logrones-crece-20170214003632-v.html>)

⁵⁷ LARIOJA.ORG (Ayuntamiento de La Rioja), 2021: "Parque de vehículos de Logroño por tipos en 2017". Visto el 2 de octubre de 2021. (<https://ias1.larioja.org/jaxiweb/tabla.do?type=pcaxis&L=0&path=/3/303/30303/10/&file=30303001.px&pag=1&pathL=/3/303/30303/>)

⁵⁸ LARIOJA.ORG (Ayuntamiento de La Rioja), 2021: "Parque de vehículos de Logroño por tipos en 2019". Visto el 2 de octubre de 2021. (<https://ias1.larioja.org/jaxiweb/tabla.do?type=pcaxis&L=0&path=/3/303/30303/10/&file=30303001.px&pag=1&pathL=/3/303/30303/>)

⁵⁹ (NA)STAT, 2021: "Parque de vehículos de Navarra por tipos en 2019". Visto el 2 de octubre de 2021. (<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/InformacionEstadistica.aspx?R=1&E=5>)

⁶⁰ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019 "D.17.a. "Superficie infraestructuras de transporte: Valor de Logroño"

delimitan con Barriocepo, y que, de alguna forma indirecta, su mal estado acaba por perjudicar el aspecto urbano-social del ámbito que nos ocupa.

Todos estos datos, no deben desalentar a la población ya que existe una posibilidad de mejora en los espacios libres y movilidad urbana. Deben mejorarse las circulaciones, la presencia del peatón para una fácil y segura ruta andando, proporcionarle la prioridad a este último, tratar de generar dotaciones y equipamientos variados en toda la ciudad, establecer anillos verdes que permitan ser los portales de paso entre las diferentes zonas de la ciudad y, sobre todo, concienciar a la administración de derivar el dinero público a la mejora del transporte público y sostenible.

Por esto, y como última intervención, debe ser mencionada la cantidad del presupuesto municipal que el ayuntamiento destina a gastos medioambientales y movilidad y transporte, que en 2019 no fue demasiado: del gasto total de 136 millones de €, solo 8 millones de € (4,87% sobre el total) se destinó a actuaciones medioambientales y 3 millones de € al sistema de transporte público (1,55% sobre el total).⁶¹

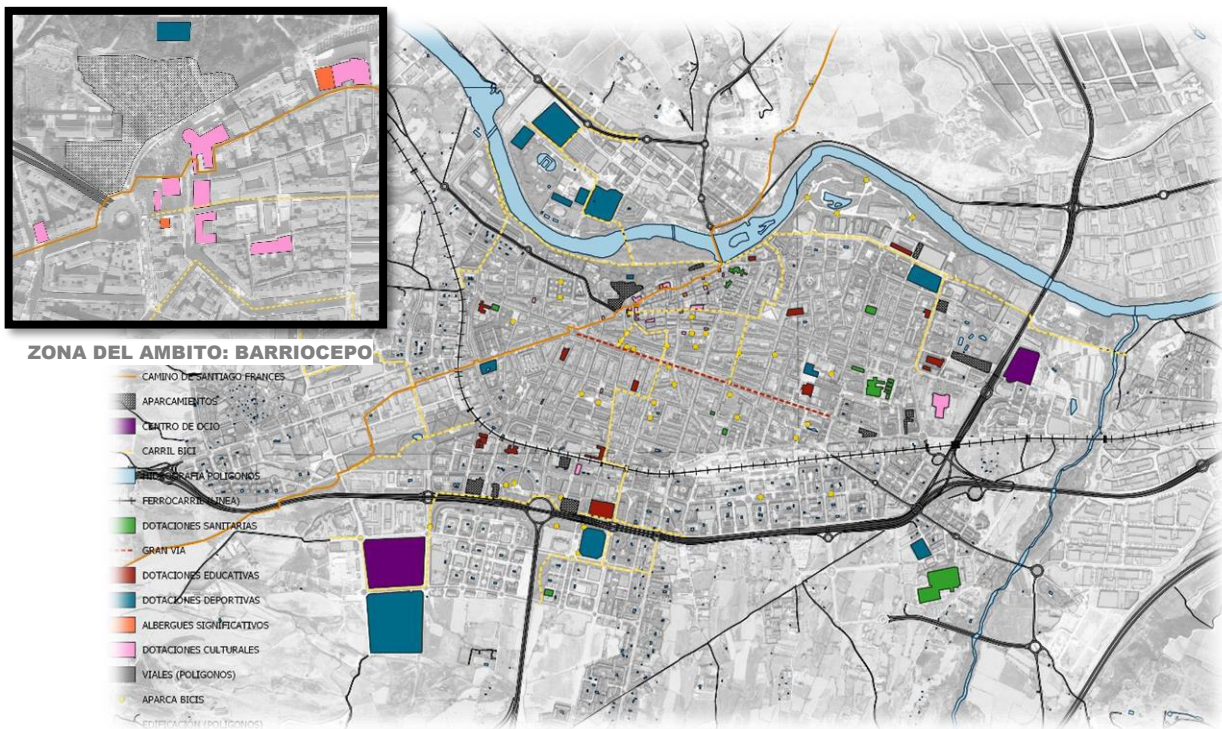


Fig.19. Aspectos dotacionales y de movilidad ciudadana. [Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de IDE La Rioja]

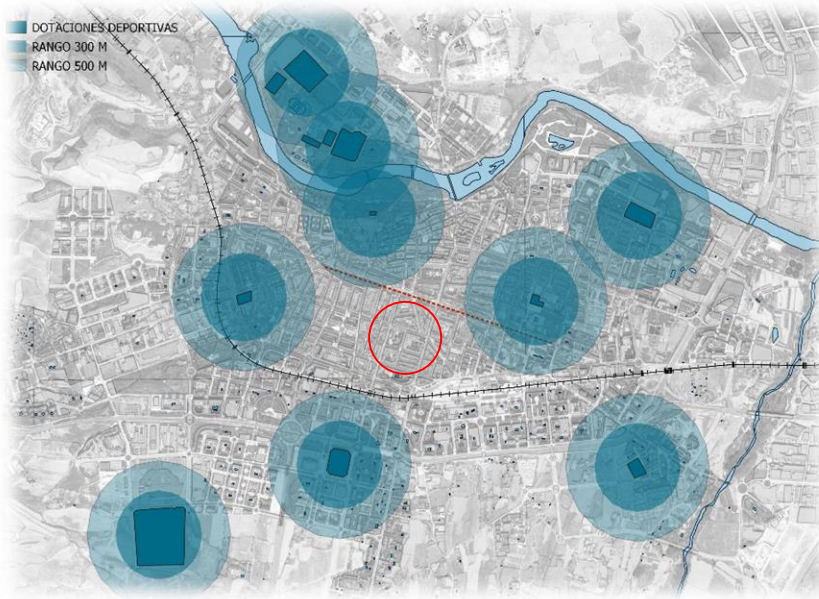
Como resumen del plano recién expuesto sobre dotaciones, infraestructuras y movilidad urbana es necesario presentar ciertas reflexiones. La primera de ellas es la importancia del Camino de Santiago francés, que cruza en concreto por Barriocepo, dotando a este de un carácter excepcional frente al resto de barrios. Se han señalado en este los albergues más significativos de la ciudad.

Por otro lado, se han representado los viales de coches más importantes de la ciudad, así como la línea ferroviaria que representa un gran punto de inflexión en el centro de la ciudad. Además, se dibuja el carril bici con sus respectivos aparcamientos. Otro aspecto significativo es la gran cantidad de superficie destinada a macro-aparcamientos.

En cuando a las dotaciones se presentan las educativas (universidad, colegios e institutos significantes), dotaciones culturales (museo, iglesias, centro de turismo), dotaciones deportivas (polideportivos, frontones, piscinas), dotaciones sanitarias (hospitales y centros de salud) y dotaciones de ocio (grandes superficies comerciales). El resultado global de ellas podría ser insuficiente y zonas concretas de Logroño quedarían alejadas de dichas dotaciones, lo que pronunciaría la tendencia dependiente hacia el vehículo privado.

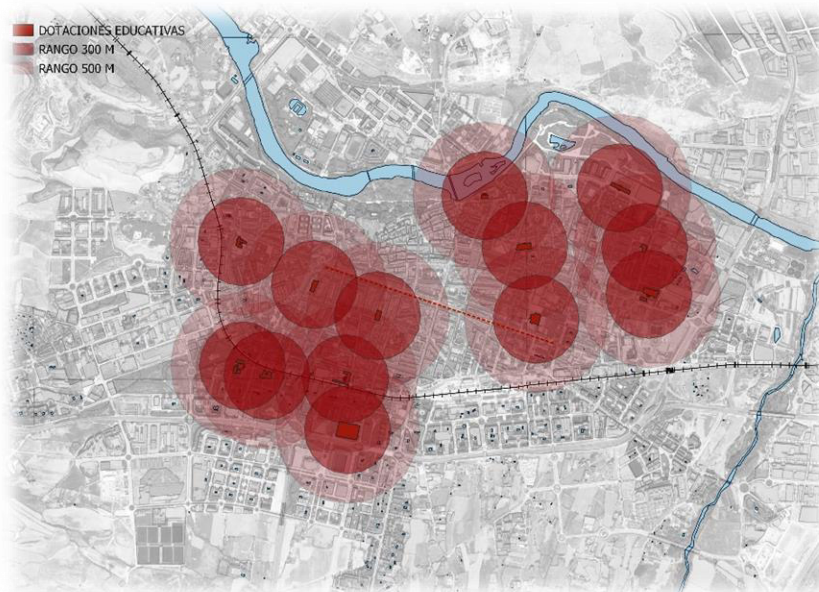
En las siguientes imágenes se expone un análisis de abastecimiento ciudadano de diferentes dotaciones.

⁶¹ Gobierno.es, 2019 "Presupuestos Municipales, Comunidad de La Rioja. Logroño". Visto el 2 de octubre de 2021. (https://presupuestos.gobierno.es/budget_lines/logrono/2020/15/G/funcional)



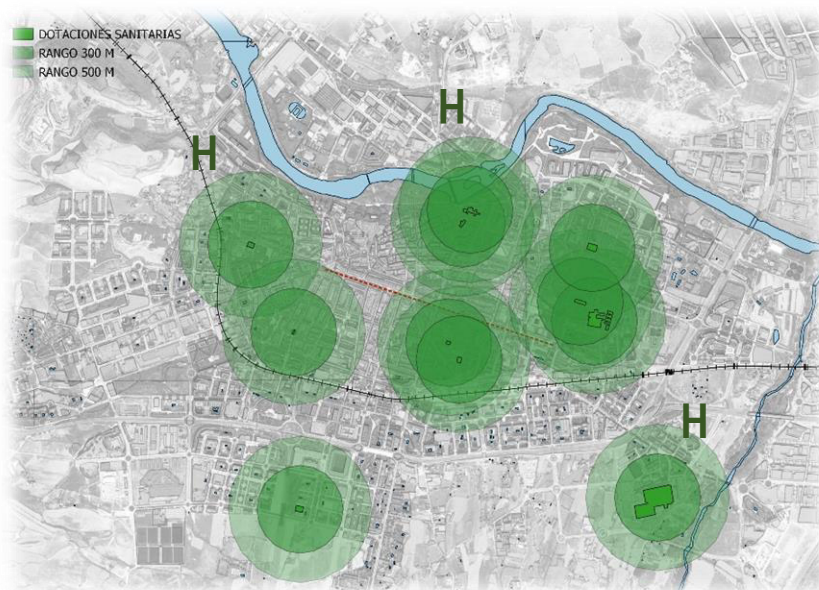
DOTACIONES DEPORTIVAS

Se establece un rango de 300-500 metros que comprueba si la ciudad queda cubierta por dichas instalaciones. En este caso, se aprecia que parte de la ciudad, en concreto la señalada, queda alejada de alguna de las dotaciones y por tanto, potencia la dependencia hacia el vehículo privado, ocasionando así los grandes problemas de movilidad y sostenibilidad de la ciudad. En caso de Barriocepo, queda abastecido por las instalaciones deportivas cercanas, situándose además cerca del complejo de las piscinas municipales. (fig.20)



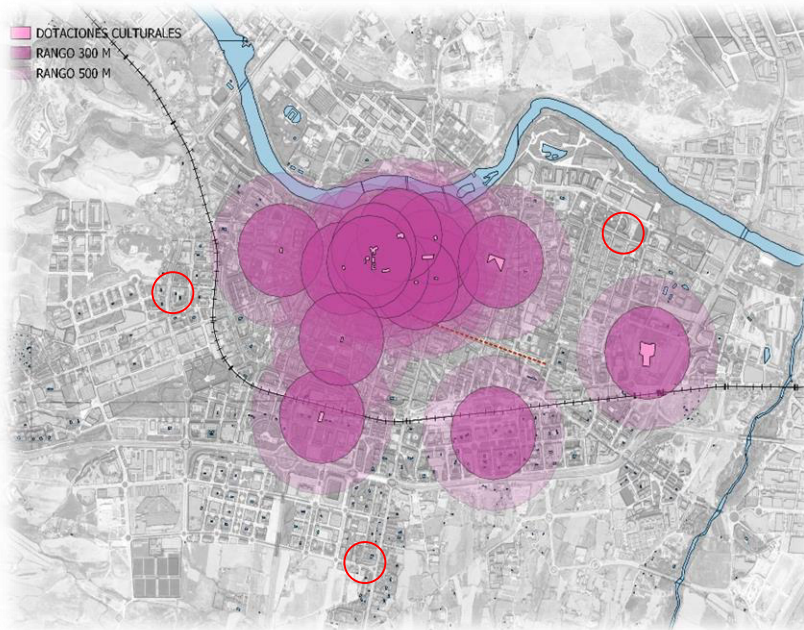
DOTACIONES EDUCATIVAS

Se establece un rango de 300-500 metros que comprueba si la ciudad queda cubierta por dichas instalaciones. En este caso, se aprecia que la ciudad aparenta estar correctamente abastecida de instalaciones educativas, lo que genera un impacto positivo en la movilidad urbana y en la posibilidad de fomentar la peatonalidad y el transporte sostenible (bicicletas, patinetes, etc.). Barriocepo a su vez, queda abastecido y cubierto por las instalaciones educativas suficientes. (fig.21)



DOTACIONES SANITARIAS

Se establece un rango de 300-500 metros que comprueba si la ciudad queda cubierta por dichas instalaciones. En este caso, se genera una incertidumbre por que, a pesar de estar distribuidos, todos ellos no sirven al ciudadano del mismo modo. Los hospitales quedan en el perímetro y los centros de salud distribuidos por la trama urbana. Por ello (ya que al hospital se acude en vehículo rodado, normalmente, en caso de emergencia), se asume que los centros de salud están bien distribuidos generando una cercanía en la mayoría de puntos de la ciudad. Barriocepo se sitúa junto a un complejo hospitalario relevante. (fig.22)



DOTACIONES CULTURALES

Se establece un rango de 300-500 metros que comprueba si la ciudad queda cubierta por dichas instalaciones. En este caso, se genera una gentrificación en el casco antiguo de la ciudad, junto al Barriocepo, ya que es el área de mayor actividad y patrimonio cultural de la ciudad. Este aspecto sirve para poner en valor de nuevo al área vieja de la ciudad. Sin embargo, al existir esta centralización, el ciudadano acudirá en vehículo privado a la zona, lo que generará problemas de movilidad y acceso. El casco antiguo goza de una prohibición de vehículos (excepcionales solo) que salvaguardan el patrimonio y la atmósfera interior. Aun así, contamina el objetivo de la ciudad. Es necesario un replanteamiento. (fig.23)



DOTACIONES DE OCIO

Se establece un rango de 300-500 metros que comprueba si la ciudad queda cubierta por dichas instalaciones. En este caso, existe una tendencia a la periferia ya que se trata de superficies comerciales muy grandes. La concentración de la actividad económica en estos puntos alejados de la ciudad genera el desplazamiento en vehículo privado hasta ellos, potenciando así el uso del coche. Por ello, la actividad debe de ser potenciada en PYMES (actualmente hay locales, solares y calles en Barriocepo abandonados por esta razón (fig.25)) a lo largo de toda la ciudad, que genere una red de actividad económica en diferentes puntos y con diferentes usos. Así, se genera una cohesión de actividad ciudadana. (fig.24)

Fig.20,21,22,23 y 24. Aspectos dotacionales y de movilidad ciudadana.

[Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de IDE La Rioja]

Como conclusión a este apartado y referente a este estudio de la movilidad urbana y abastecimiento de usos, recalcar la necesidad de desarrollar una red por toda la ciudad, expandiendo y heterogeneizando los usos para potenciar la cercanía a ellos y desprender a la ciudadanía de la dependencia al vehículo privado.

La ciudad goza de una situación climática excepcional para el uso de transporte sostenible como la bicicleta o los patinetes eléctricos, además, su morfología física se caracteriza por una ciudad generalmente llana y no excesivamente amplia. Respecto a esto, fomentar el carril bici mejorándolo y expandiéndolo por cada calle de la ciudad fomentaría su uso.

Por último, concienciar al ayuntamiento de su protagonismo en el desarrollo futuro y coherente de la ciudad, con una necesidad inminente de inversión del gasto público en medioambiente –mejora de los espacios libres- y en movilidad sostenible y transporte público. Es necesario comenzar a desarrollar las ciudades desde la calle y no tras el giro ciego de un volante de cuero.



Fig.25. Calles y solares abandonados. Barriocepo. [Fuente: GoogleEarth]

07 CONCLUSIONES

El análisis de los diversos aspectos y condicionantes urbanos de Logroño, de la mano de la Agenda Urbana Española de 2019 y otras fuentes ajenas complementarias, dan la oportunidad de realizar un diagnóstico elaborado e íntegro que eventualmente ayudará a la definición de las necesarias acciones de regeneración urbana.

En lo que respecta a los datos demográficos, el principal problema es la población decreciente de la ciudad, el envejecimiento y caída de número de residentes. Ciertas propuestas a elaborar deben de tener su focalización centrada en atraer la llegada de ciudadanos, así como estimular a la ciudadanía local –en concreto en Barriocepomás joven a permanecer en la ciudad y evitar su marcha.

En cuanto a la situación o condición económica, hay una tendencia a derivar cierto dinero a aspectos quizás menos relevantes en cuanto al funcionamiento adecuado de la ciudad. Se centra el gasto en aspectos demasiado “técnicos” y factores como la movilidad pública, la cultura y el medioambiente quedan subrogados a inversiones excesivamente mínimas. A su vez, hay una predominancia del sector de servicios entre la población activa, pero a pesar de ello, quedan registrados valores alarmantes relativos al desempleo femenino y joven, así como la inestabilidad de los negocios locales. Futuras propuestas podrían tener como objetivo promover el mercado secundario y terciario municipal, generando una red de actividad económica que influya en la vida y movilidad del ciudadano. (fig.24)

El urbanismo de la urbe es un gran punto débil a considerar debido a la mala gestión del suelo destinado a superficies verdes y espacios libres de la ciudad (fig.18). Además, existe una mala y pobre gestión del suelo rural de Logroño. Respecto a su valor total de superficie es un porcentaje ínfimamente pequeño referente a la utilización de estos suelos para producción agronómica o forestal normal, ni para espacios verdes naturales dignos y de calidad. Lo que puede derivar a una acción de propuesta promover dichos suelos y presentar actuaciones de regeneración agrícola –enlazadas con los espacios libres ciudadanos- que hagan atractivo ese sector. Esto podría influir en un incremento de trabajadores del sector y una decrecida aun mayor de la tasa de desempleo.

Y para concluir, respecto a los condicionantes del entorno –medioambientales y artificiales- destacar la mala gestión de la superficie de infraestructuras para el transporte. Es una realidad que la superficie destinada a espacios verdes es superior a la destinada a las infraestructuras –487 hectáreas frente a 258,2 hectáreas respectivamente-. Sin embargo, estas áreas verdes presentan una mala gestión y poco cuidado –como ya se ha dicho-, además de estar focalizadas en un espacio concreto en vez de expandirse en diversos puntos de la ciudad. Esa mala gestión del espacio libre añadida a la mala gestión del transporte público, crea esa tendencia de dependencia hacia el vehículo particular, ya que la ciudad no invita al ciudadano a transitar por ella ni experimentarla.



Fig.26. Vista aérea del centro de la ciudad de Logroño. [Fuente: Diario de La Rioja, por María José Lumbreras]

08 D.A.F.O.

El DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) ayudará a consolidar la información que ha surgido durante el análisis y completará el diagnóstico usando los indicadores dispuestos por la Agenda Urbana Española.

DAFO EJE 01. Territorio, paisaje y biodiversidad. **DAFO EJE 06.** Cohesión social e igualdad.

DAFO EJE 02. Modelo de ciudad.

DAFO EJE 07. Economía urbana.

DAFO EJE 05. Movilidad y transporte.

DAFO EJE 08. Vivienda.



Decálogo de Objetivos de primer nivel, que despliega, a su vez, un total de 30 objetivos específicos, que descansan sobre aspectos más concretos y que contribuyen a la consecución de los diez objetivos principales. Todos ellos se acompañan, además, de unas líneas de actuación que aportan posibles alternativas para incidir en cada uno de los objetivos propuestos, a la vez que ponen a disposición de los actores últimos de la Agenda aspectos prácticos para lograr su implementación.⁶²

DEBILIDADES

E1-D.01: Orografía y estructura morfológica compleja. Elementos físicos (caudales fluviales, cambios de cota significativo) que condicionan la conectividad o el desarrollo de la ciudad. Problemas de accesibilidad.

E1-D.03: Deterioro ambiental de determinados entornos que pueden acarrear una pérdida de biodiversidad y/o deterioro del paisaje y de la calidad urbana.

E1-D.04: Falta de conexión entre entorno urbano y rural, que puede implicar un fenómeno de congestión de las áreas urbanas y/o despoblación y abandono rural.

E2-D.03: Problemas de accesibilidad y barreras arquitectónicas, especialmente en los espacios públicos urbanizados.

E2-D.06: Contaminación acústica en determinadas zonas (especialmente junto al Parque Ebro), con los problemas que ello implica.

E5-D.01: Patrones de movilidad poco sostenibles, con un predominio del desplazamiento en vehículo privado.

E5-D.02: Problemas de tráfico y movilidad, de circulación y congestión en las áreas urbanas (especialmente Gran Vía) de los desplazamientos trabajo-casa.

E5-D.05: Déficit de infraestructuras de movilidad sostenible, red de carril bici o movilidad alternativa.

E6-D.01: Elevada tasa de envejecimiento en consecuencia a la caída de natalidad y de la inmigración de la población joven.

E7-D.02: Efectos de una actividad económica muy especializada en un único sector de actividad (terciario).

E7-D.06: Falta de vocación empresarial entre los jóvenes y de la población de la ciudad, en un contexto de insuficientes oportunidades.

E7-D.01: Dificultades de acceso a la vivienda como consecuencia de los precios elevados (aumento de casi 30% en 2021).

AMENAZAS

E1-A.02: Desarrollo territorial más enfocado a la expansión que a la regeneración (alto porcentaje de suelo previsto para futuro desarrollo).

E1-A.03: Zonas en declive o estancamiento demográfico, en un fenómeno de pérdida de población y elevada tasa de envejecimiento.

E2-A.02: Déficit de infraestructuras y servicios urbanos.

E5-A.02: Problemas de tráfico y movilidad de circulación y congestión en las áreas urbanas (en concreto en la rotonda tras la oficina de turismo).

E6-A.03: Aumento de peso de la denominada cuarta edad, que conllevará un aumento significativo de las demandas sociales.

E6-A.04: Desigualdad y brecha de género, tasa de desempleo afectada más por la población femenina.

E7-A.02: Sectores productivos predominantes (sector terciario).

⁶² AUE 2019, AGENDA URBANA ESPAÑOLA. "Marco estratégico de desarrollo regenerativo". Visto el 3 de octubre de 2021.

E7-A.04: Tendencia al decrecimiento económico y poblacional, motivado por un mayor atractivo de áreas urbanas próximas.

E7-A.08: Vulnerabilidad del sector agrícola del entorno, por estar en situación de declive o pendiente de procesos estratégicos de reposicionamiento en el mercado. Poco suelo empleado en comparación al disponible.

E7-A.03: Dificultades para acceder a la vivienda de la población joven.

FORTALEZAS

E1-F.02: Riqueza del patrimonio natural y medioambiental, cuyo uso y gestión es clave para la regeneración de procesos sostenibles.

E1-F.03: Riqueza agrícola, ganadera y forestal del entorno que contribuye al desarrollo económico de la urbe.

E1-F.05: Ciudades bien comunicadas, lo que favorece el desarrollo de áreas dinámicas de actividad.

E1-F.06: Riqueza del paisaje y de la biodiversidad con una gran capacidad de servir de base para la mejora de la calidad de vida urbana.

E2-F.01: Riqueza del patrimonio urbano y arquitectónico con un alto valor histórico, artístico y cultural, que constituyen activos de gran potencialidad y seña de identidad local.

E2-F.02: Ciudad compacta, especialmente, en los centros urbanos, con una trama urbana que facilita el encuentro ciudadano, la movilidad sostenible y la actividad.

E2-F.04: Multiculturalidad y diversidad de los barrios, como un factor enriquecedor que puede servir de base para constituir una comunidad urbana integrada.

E5-F.03: Ciudades bien comunicadas, con carácter general, dotadas de una buena red de infraestructuras de comunicación, mejorada en los últimos años.

E5-F.05: Condiciones favorables de clima y topografía para el impulso de los medios de transporte blandos: peatonal y bicicleta.

E6-F.04: Buen nivel de convivencia y seguridad ciudadana, que caracteriza, en general a las ciudades españolas, dos aspectos que se encuentran estrechamente vinculados.

E7-F.01: Activos culturales, patrimoniales y paisajísticos, como elementos clave para fomentar y/o enriquecer la actividad turística, la economía y el empleo.

E7-F.06: Capacidad de atracción de inversión y capital, que puede acarrear una mejora en la oferta de empleo para los ciudadanos

E7-F.05: Incremento del uso residencial del centro histórico urbano, como resultado de operaciones de regeneración o renovación urbanas desarrolladas en dichos entornos.

OPORTUNIDADES

E1-O.01: Conexión de la ciudad con el entorno rural mejorando la calidad ambiental de la ciudad, a través de la recuperación de espacios degradados y su conversión en zonas verdes en conexión con los activos naturales del municipio.

E1-O.05: Amplia red de caminos naturales y rurales, como potencial de mejora del entorno rural y del medio ambiente, y su vinculación con el medio urbano.

E1-O.07: Medio natural, paisaje y patrimonio como base para un turismo sostenible respetuoso con el medio ambiente, no consumidor de recursos.

E2-O.05: Conexión de la ciudad con el entorno rural mejorando el equilibrio entre el área urbana y rural para evitar la cogestión en las ciudades y la despoblación de las zonas rurales.

E2-O.07: Difusión y potenciación de la cultura, deporte, gastronomía, patrimonio, fiestas tradicionales de los pueblos y ciudades de España.

E5-O.03: Potencialidad de las redes policéntricas de ciudades como soporte para plantear una estrategia territorial de movilidad sostenible.

E6-O.02: Iniciativas y programas orientados a atraer población joven, tanto residente como flotante, en materia de vivienda, equipamientos y servicios adaptados.

E6-O.04: Barrios con fuerte identidad urbana y arraigo social, como factor de atracción para mantener o recuperar población, que atienda a las tradiciones y cultura local.

E6-O.05: Multiculturalidad y diversidad de los barrios como un factor enriquecedor, que permite el desarrollo de iniciativas vinculadas al respeto y la integración social.

E6-O.08: Existencia de espacios públicos y solares vacíos que pueden ser utilizados para actividades vinculadas con el desarrollo social y económico del barrio.

E7-O.06: Fuentes de financiación para la mejora y conservación del patrimonio y del parque edificatorio en zonas históricas de las ciudades.

09 BIBLIOGRAFÍA

[1] [3] [6] Ayuntamiento de Logroño. (2021). El ayuntamiento, Área de Urbanismo. La Rioja.

http://www.xnlogroo0wa.es/wps/portal/web/inicio/unidadesMunicipales/urbanismo/ciudadTerritorio/medioFisico!/ut/p/c5/jZDBDolwEEQ_VuQth6LIIQKpUoVuRAOhpClejBv0VNNBjR3ePLzOwOKpHdY31tm_rSno71ARWoJJU3TzIVhxiAiQBekuMN9mLAnFi5WmnrzJqeW53qNZzwD8Og_avgyHHR1yzuVPnCF5UanGcTCGWZ_8PdsFTEKghjFtFy6XD6zR_j45duqff0VWovDpSYMK1cFjoP_sV_TfCAhxFIILR2AzJYeHQof9nsz0f67H_2I06vbo3BijCmhFmzU3yeS80w!!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfNURNUE9LRzEwMDhJRTBJTVQxVjE1SzAxRTAI/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=

[2] Gobierno de España. Ministerio de fomento. Agenda Urbana Española. (Julio, 2021). Datos e indicadores descriptivos del Área urbana de Logroño.

https://aula-virtual.unav.edu/bbcswebdav/pid-1764239-dt-content-rid-5693376_1/courses/A6U1-06004-2122/Logro%C3%B1o_FICHA_DESCRIPTIVOS.pdf

[4] Arte e Historia & Toools, S.L (2017). Desarrollo histórico de Logroño.

<https://www.artehistoria.com/es/lugar/logro%C3%B1o>

[5] Definiciona: Definiciones y Etimología (2021). Origen, historia e información.

<https://definiciona.com/logrono/>

[7] [8] Ayuntamiento de Logroño. (2021). El ayuntamiento, Servicios municipales de la ciudad y el territorio (planeamientos recientes). Web Logroño.es.

http://www.xnlogroo0wa.es/wps/portal/web/inicio/unidadesMunicipales/urbanismo/ciudadTerritorio/planeamientosRecientes!/ut/p/5/jc_LDolwEAXQbELOpX04RK10viQGkCRDamJISQ8XBgT_96iG2MiOrM8c5O5qEJ2B3NrG3Ntx8F0qEQVrckmTpPQxwBcCVBxjveYhIAFWD_SWjNSPJ1HS-u5zvDaSwEl-ycNX8aDH-kAVU03nuyXh-nv9tEcgaKFgnXUeB6EZ31jOIP9yXjoLR2xSoOYbtgL5_rOfMk50c-zO69EV5z1SbNo7zAGfZX2c!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfNURNUE9LRzEwMDhJRTBJTVQxVjE1SzAxUTII/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=

[9] [10] Eduardo Blanco Oliva (2015). Logroño según catastro por tamaño y fecha. Web Otro punto.

<https://eblancooliva.com/logrono-segun-catastro-a-1-1-2015-por-tamano-y-fecha/>

[11] Ayuntamiento de Logroño (2012). Documentos del Plan General: Planos de sectores de planeamiento. Web Logroño.es.

<http://www.xnlogroo0wa.es/wps/wcm/connect/c9971c8043609c5fab5eab1d0504ee67/Sectores+Planeamiento.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=c9971c8043609c5fab5eab1d0504ee67>

[12] Ayuntamiento de Logroño (2021). Estadística demográfica: crecimiento vegetativo. Web Logroño.es.

http://www.xnlogroo0wa.es/wps/portal/web/inicio/unidadesMunicipales/estadistica/demografia!/ut/p/c5/jZBNDolwEEbP4gFMp2BpWVbkwJcP3Y3lhrAwhkTAhfH8giYmQiDOLN8mcmHCtR3Wz3ra_Wou7a6oRwVvki2cZqEPoYkYBSEpRMMo70pPdrz1VKsvSbs8h2QSiZYenAITY8NMCRjs724fKwe4PKZKqsJAzdHtKfxM5v0n5mMWFgboDZje8KXPz8NSc1OCAdG3A8oAyGI6W7jEDyDfVhScqNfyOYQdM0F3RutdQ61WPPVC0Vjv4!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfUTc1VU9LRzEwR1M5NTBJVDM4NTYxVTlwVDQ!/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/web_es/logrono/unidadesMunicipales/estadistica/demografia

OBJETIVOS ESTRATEGICOS RELACIONADOS|AUE DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

OE.02 Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad

Objetivo Especifico 2.1: Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.

Objetivo Especifico 2.2: Garantizar la complejidad funcional y la diversidad de usos.

Objetivo Especifico 2.5: Impulsar la regeneración urbana.

Objetivo Especifico 2.6: Mejorar la calidad y sostenibilidad de los edificios.

OE.04 Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular

Objetivo Especifico 4.1: Ser mas eficientes energeticamente y ahorrar energía.

OE.05 Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible

Objetivo Especifico 5.1: Favorecer la ciudad de proximidad

OE.06 Fomentar la cohesión social y buscar la equidad

Objetivo Especifico 6.1: Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos.

OE.07 Impulsar y favorecer la economía urbana

Objetivo Especifico 7.1: Buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica.

OE.08 Garantizar el acceso a la vivienda

Objetivo Especifico 8.2: Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables.

OE.10 Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza

Objetivo Especifico 10.1: Lograr un marco normativo y de planamiento actualizado, flexible y simplificado que mejore, tambien la gestión.

Objetivo Especifico 10.3: Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación.

Durante el análisis se detectaron dos amenazas principales desde el punto de vista social: la pérdida de población joven y la falta de actividad -tanto económica como ciudadana- de Barriocepo. A partir de la base de densidad del tejido urbano de Barriocepo, esta estrategia plantea una redensificación del área actual, exprimiendo al máximo cada espacio degradado -tanto construido como urbano-. Esta acción tiene relación con la A2, ya que son complementarias para que ambas funcionen.

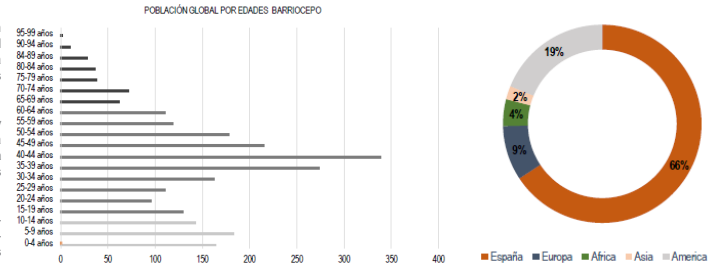
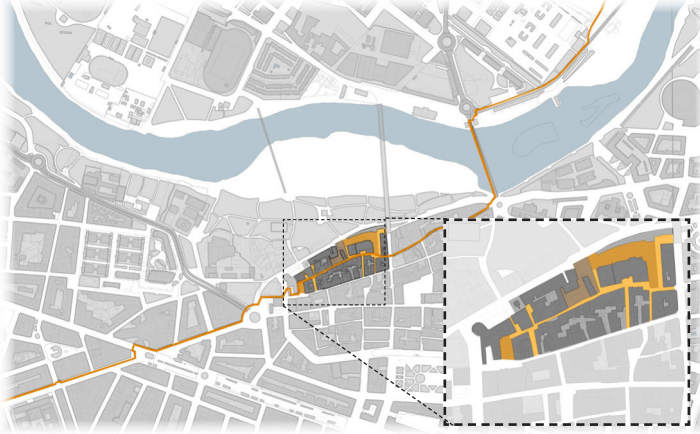
Esta estrategia, partiendo desde el punto inicial del proyecto de urbanización, plantea un cambio de normativa y reclama la flexibilidad de estas, siendo ellas las que se deban adaptar a los proyectos y sus objetivos -como se ha especificado en OE 10-. Se propone fomentar las plantas bajas de Barriocepo, fomentando la ciudad desde la cota 0. Esto no se contempla en el Plan General Municipal de Logroño por lo que se exige a los instrumentos públicos que replanteen sus estrategias.

Fomentar superficie residencial en planta baja, así como superficie para actividades económicas y productivas, equilibra la balanza y comienza a desarrollar el concepto de "ciudad de proximidad", con una trama mixta de usos y servicios básicos. Esto influye de un modo directo en la siguiente propuesta y sobre todo en fomentar los viajes peatonales reduciendo el empleo de vehículo propio.

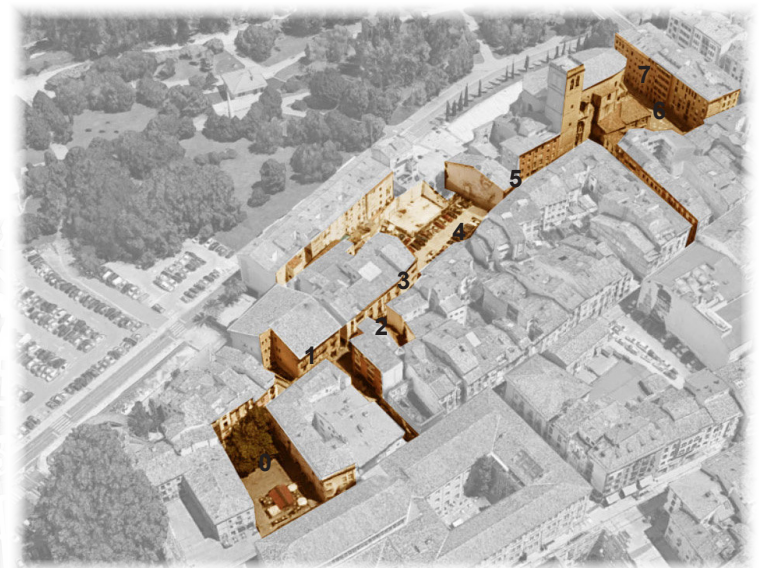
Este tipo de viviendas, presentan una nueva tipología capaz de alterar el ritmo cotidiano del barrio: la vivienda taller. Este prototipo se asocia a una habitabilidad que se apoya en una productividad simultánea. Con esta estrategia se desarrolla un parque de vivienda al alcance de la población más vulnerable, por ejemplo, los jóvenes. El envejecimiento tiene una tasa elevada en la ciudad ya que el acceso a la vivienda ha incrementado en Logroño un 30% en los últimos años, por lo que este rango poblacional se ve obligado a migrar a cascos urbanos más asequibles.

Esta acción hace también un especial incapié en la reclamación de ayudas sociales al grupo de población más vulnerable. Además de este tratamiento de viviendas públicas, promueve un desarrollo de espacios comerciales y productivos (talleres, salas de reuniones, locales de ensayos, etc.) que activen la economía y vida social apagada del ámbito disminuyendo el porcentaje de paro de la población ya mencionada y generando oportunidades laborales a los nuevos residentes del barrio.

Por concluir, remarcar la ambición social, económica y a su vez sostenible -relacionándose con la Acción 2- de la propuesta, pudiéndose llegar a proponer incluso la rehabilitación hacia una edificación más sostenible del ámbito, siempre y cuando la normativa de preservación histórica lo permitiese.



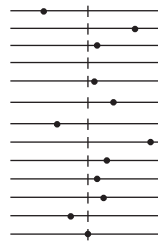
EXTRAIDO DEL PUNTO 063CONDICIONANTES SOCIALES (DEMOGRAFÍA).



El área propuesta presenta una degradación de los espacios urbanos. A pesar de ser una potencia a nivel de la ciudad por la presencia del Camino de Santiago, no se figura ninguna actividad, ni social ni económica. Se debe exprimir al máximo sus potencialidades para convertir este eje vertebrador de Barriocepo en el nuevo foco del casco antiguo, presentando nueva población y allegados al barrio de carácter más juvenil, actividades económicas y espacios en cota 0 donde la convivencia ciudadana pueda desempeñarse.

DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS|AUE

- D.01 Variación de población (%)
- D.08 Densidad de vivienda (viv/hab)
- D.22.a Envejecimiento de la población (%)
- D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/h)
- D.09 Compacidad urbana (m2/m2s)
- D.ST.05 Sup. de suelo para actividades económicas (%)
- D.32 Variación del número del hogares (%)
- D.35 Vivienda Vacía (%)
- D.23 Población Extranjera (%)
- D.24 Índice de dependencia (%)
- D.14 Antigüedad del parque edificatorio (%)
- D.28.b Tasa de Paro 25-44 años(%)
- D.37 Fecha del planamiento vigente en el municipio



La inversión en "Vivienda y urbanismo" se sitúa en el séptimo puesto de inversiones del ayuntamiento de Logroño, con un gasto total de 15 millones de euros (97 euros por habitante). Por delante se encuentran gastos mayoritarios que, de ser por una inversión adecuada en vivienda y urbanismo, no se debería de invertir tales cantidades ya que el propio proyecto de urbanismo lo solventaría (seguridad y movilidad ciudadana, servicios sociales, etc).

Fuente: Imagen extraída de Gobierno.es (presupuestos municipales)



A1 RESENSIFICACIÓN DEL DESARROLLO RESIDENCIAL Y ECONÓMICO EN LAS PLANTAS BAJAS DE BARRIOCEPO CIUDAD DESDE LA COTA 0

ACCIÓN PROPUESTA_ACCIONES

El aumento demográfico y la inmigración masiva de áreas rurales a metropolitanas han identificado la desinsincronización de la trama urbana existente como una alternativa de expansión sin filtros. Esto causa el descontrol periférico de las ciudades que pretenden garantizar viviendas más asequibles -para la población más vulnerable- a costa del empleo incontrolado de suelo.

En el caso de Logroño, la redensificación de las plantas bajas del casco antiguo -en este caso Barriocepo- garantiza la oportunidad de aumentar la compactad urbana de la ciudad sin empleo de suelos nuevos, aprovechando aquellos degradados y fomentando viviendas accesibles junto a nuevos focos económicos de productividad y de relaciones urbanas. (ACCIÓN 1+2).

I. Entre los espacios en planta baja activos en la actualidad de Barriocepo, mantener aquellos que tengan actividades y características adecuadas y replantear aquellas que no.

II. Emplear los suelos degradados o inactivos para la creación de un nuevo foco residencial y productivo capaz de atraer y dar servicio a la población más vulnerable, con la creación de nuevas viviendas de calidad en el centro con características particulares acompañadas de focos productivos asociados a los nuevos espacios urbanos -sin necesidad del empleo de nuevos suelos-.

III. Integrar esta redensificación con la gestión de espacios urbanos residuales y desarrollar nuevos espacios verdes de convivencia vecinal (ACCIÓN 2) para la nueva población allegada a Barriocepo.

IV. Asegurar el predominio del peatón suministrado a través de estos nuevos espacios verdes una red de movilidad sostenible -escasa actualmente en el casco antiguo-.

V. Impulsar un estudio de la actividad comercial del ámbito para comprender y decidir que locales se convierten en vivienda y cuales permanecen con un carácter económico y productivo capaces de desarrollar diversos usos que planteen una red de mezcla de estos -ciudad de proximidad-.

VI. Aprovechar la oportunidad para reclamar un cambio o un paso hacia la flexibilidad de las normativas y Planes Urbanísticos capaces de amoldarse a las propuestas fundamentadas en los objetivos de las ciudades del futuro (AUE). Asimismo, asegurar unas ayudas sociales dirigidas a esta población por parte de los instrumentos de gobernanza.

ACCIÓN PROPUESTA_OBJETIVOS

Esta redensificación del desarrollo residencial y productivo trata de promover en Barriocepo y en Logroño, como una ciudad compacta con diversidad funcional, centrándose en actualizar y reforzar la actividad económica y promover un acceso asequible a la vivienda para poder atraer a sectores demográficos más jóvenes, tanto en lo personal como en lo profesional.

Para poder conseguirlo la intervención se basa en los objetivos estratégicos y específicos de la AUE.

OE. 02. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad

OE. 04. Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular

OE. 05. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible

OE. 06. Omentar la cohesión social y buscar la equidad

OE. 07. Impulsar y favorecer la economía urbana

OE. 08. Garantizar el acceso a la vivienda

OE. 10. Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza

ACCIÓN PROPUESTA_AMBITO DE ACTUACIÓN

El agente más interesado en una densificación como la propuesta, es el Ayuntamiento de Logroño, ya que este tipo de actuación afecta directamente al Plan General Municipal de la ciudad -sobre todo si se exige un cambio de sus normativas-.

La inclusión indirecta de otras intervenciones estratégicas como el desarrollo de nuevos focos productivos y una nueva trama de espacios verdes y de convivencia, evoca a albergar un plan de estudio más amplio sobre la toma de decisión de la sinergia que se genere entre estas dos cuestiones (estudio de la trama de planta baja del casco antiguo). Además, hacen referencia a cuestiones más específicas como el fomento del peatón y la movilidad sostenible con la propuesta de una mezcla de usos que favorezcan a una ciudad de proximidad.

El aspecto que reclama el cambio del PGM de Logroño, puede llegar a aumentar la escala e involucración a la comunidad de La Rioja y a sus instrumentos de ordenación del territorio, así como al marco normativo de este.

Por ello, el ámbito toma tanto el nivel de barrio, como el municipal y el comarcal.

I. Nuevas tipologías de residencia en planta baja asociada a un aspecto productivo y con carácter de taller, que favorezca a una densificación del tejido urbano existente atrayendo a una población demográficamente joven y fomentando el uso de los suelos degradados.

II. Desarrollo de un nuevo plan sostenible de los espacios de convivencia asociados a la trama verde propuesta (ACCIÓN 2).

III. Implantación de nuevas economías a nivel municipal -y de barrio- que favorezca a una trama de mezcla de actividades y una nueva atmósfera innovadora en la ciudad.

ACCIÓN PROPUESTA ESTRATEGIAS

Como suele suceder en cualquier intervención urbana y más todavía con aquellas que apuestan por la regeneración urbana, la gestión de sus estrategias en una cronología ordenada lo es todo. Así, la administración actual y sus sucesoras pueden tener una lista clara de que, como y cuando hacer así como una serie de indicadores de referencia para saber si el proceso va de acuerdo al plan o no.

CORTO PLAZO (Años 1-2): Se comienza a desarrollar el estudio estratégico para especificar que superficies cumplen con unas cualidades favorables para el desarrollo de viviendas y cuales son aquellos destinados para espacios de productividad económica o actividades terciarias que favorezcan el uso de los nuevos espacios de convivencia. Una vez determinado el proyecto y establecida la propuesta junto a su justificación, se procede a la aprobación de la ordenanza para la permisión de viviendas en planta baja mediante un pleno en el Ayuntamiento de Logroño.

MEDIO PLAZO (Años 3-5): Se comienzan las obras de reforma de las plantas bajas y la urbanización y adecuación de aquellos suelos y parcelas degradadas para su reinversión y puesta en funcionamiento.

LARGO PLAZO (Años 6-8): Las nuevas estrategias y espacios generados comienzan a ganar presencia y se comienza a desarrollar las actividades y sinergias esperadas. La nueva población y actividades se consolidan, así como los nuevos espacios verdes y de convivencia comienzan a generar interés en la ciudad.

ACCIÓN PROPUESTA JUSTIFICACIÓN

Como se ha visto en el análisis previo a la ciudad de Logroño, se muestran algunos problemas notables relacionados con la falta de vivienda asequible y la todavía empeorando economía del barrio. Algunos de los más significativos son la pérdida de población joven y el subsecuente envejecimiento de la población, la subida del desempleo y el constante cierre de pequeños negocios entre otros.

Este plan de acción ofrece a la ciudad un sector donde la diversidad y compactad brilla sobre el resto de la trama urbana, creando atracción con un área tanto para la juventud como para varios negocios y actividades terciarias. El desarrollo de estas posibilidades de viviendas ajustadas a estilos de vida menos convencionales como la "vivienda taller" puede establecer un ritmo que altere la estática atmósfera actual.

ACCIÓN PROPUESTA FINANCIACIÓN

Como ya se ha visto en la sección del AMBITO, la intervención es mayormente responsabilidad del ayuntamiento de Logroño y en parte de la comunidad de La Rioja, por lo que ambas entidades deberán aportar la mayoría del presupuesto para que se ajuste.

Aún así, hay instituciones superiores que pueden colaborar en la financiación de los proyectos requeridos para formalizar la estrategia:

Comisión Europea, FEDER
https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/

Banco Europeo de Inversiones
<https://www.eib.org/en/projects/sectors/urban-development/index.htm>

Gobierno de España, MITMA
<https://www.mitma.gob.es/arquitectura-vivienda-y-suelo/programas-de-ayudasa-la-vivienda/programa-de-fomento-de-la-regeneracion-y-renovacion-urbanas>

Gobierno de Logroño
<https://web.larioja.org/>

ACCIÓN PROPUESTA AGENTES INVOLUCRADOS



ACCIÓN PROPUESTA DETALLES

TIPO DE ACCIÓN

Promoción de viviendas asequibles y establecimientos productivos

ÁMBITO

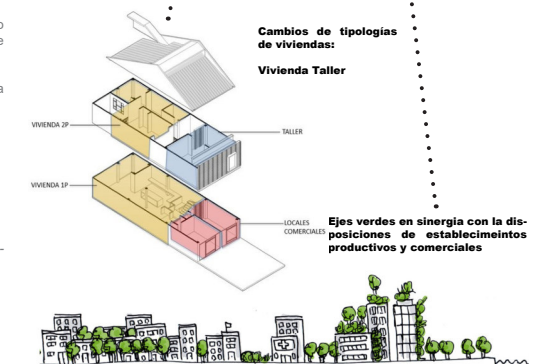
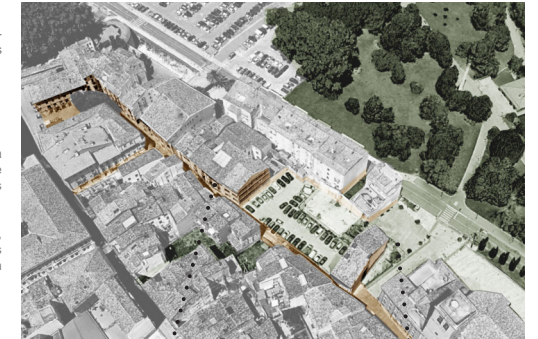
Ayuntamiento de Logroño

ESCALA

Media, escala ciudad

CARÁCTER

Planeamiento urbano+ordenanzas de la edificación



PROPUESTA DETALLADA A1

REDENSIFICACIÓN DEL DESARROLLO RESIDENCIAL Y ECONÓMICO EN LAS PLANTAS BAJAS DE BARRIOCEPO

CIUDAD DESDE LA COTA 0

Plan de regeneración urbana en Barriocepo, Logroño (La Rioja)
 Basado en la Agenda Urbana Española (AUE), 2019

ACCIÓN PROPUESTA_UBICACIÓN

El área sobre el que se realiza la intervención y el siguiente caso de estudio de las plantas bajas de Barriocepo, es el representado en la imagen inferior. Los focos principales son las calles de Barriocepo, Marques de San Nicolas, Calle Norte y las plazas Barrio cepto y San Pablo.

El estudio mostrará una vía para la toma de decisiones sobre el que, como y por que se interviene en dichas cotas inferiores de la original trama del Casco Antiguo.



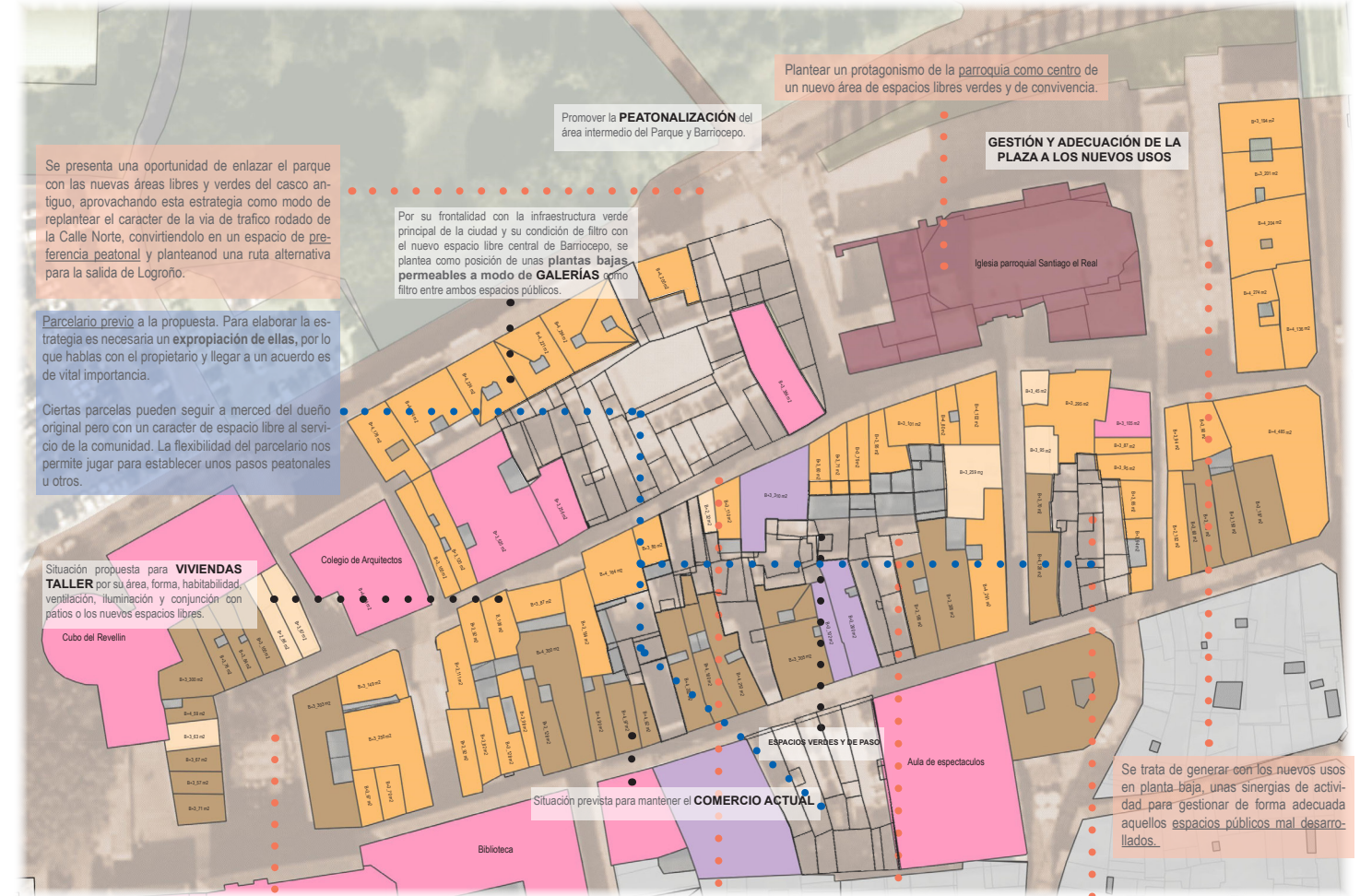
LEYENDA DE ESTUDIO

- Edificación colindante al ambito de estudio
- Limite de parcelas edificatorias
- Patios
- Infraestructura verde: Parque del Ebro
- Espacio libre: vías, plazas y espacios de convivencia
- Plantas bajas Culturales
- Iglesia parroquial Santiago el Real
- Plantas bajas exclusivamente Residenciales (portales)
- Plantas bajas Terciarias (oficinas)
- Plantas bajas Almacén
- Plantas bajas Comerciales

ESQUIMA DISTRIBUTIVO DE PROPUESTA



ACCIÓN PROPUESTA_ESTUDIO PLANTAS BAJAS



Se presenta una oportunidad de enlazar el parque con las nuevas áreas libres y verdes del casco antiguo, aprovechando esta estrategia como modo de replantear el carácter de la vía de tráfico rodado de la Calle Norte, convirtiendolo en un espacio de **preferencia peatonal** y planteandod una ruta alternativa para la salida de Logroño.

Parcelario previo a la propuesta. Para elaborar la estrategia es necesaria un **expropiación** de ellas, por lo que hablas con el propietario y llegar a un acuerdo es de vital importancia.

Ciertas parcelas pueden seguir a merced del dueño original pero con un carácter de espacio libre al servicio de la comunidad. La flexibilidad del parcelario nos permite jugar para establecer unos pasos peatonales u otros.

Situación propuesta para **VIVIENDAS TALLER** por su área, forma, habitabilidad, ventilación, iluminación y conjunción con patios o los nuevos espacios libres.

Promover la **PEATONALIZACIÓN** del área intermedio del Parque y Barriocepo.

Por su frontalidad con la infraestructura verde principal de la ciudad y su condición de filtro con el nuevo espacio libre central de Barriocepo, se plantea como posición de unas **plantas bajas permeables a modo de GALERÍAS** como filtro entre ambos espacios públicos.

Plantear un protagonismo de la **parroquia como centro** de un nuevo área de espacios libres verdes y de convivencia.

GESTIÓN Y ADECUACIÓN DE LA PLAZA A LOS NUEVOS USOS

Situación prevista para mantener el **COMERCIO ACTUAL**

Se trata de generar con los nuevos usos en planta baja, unas sinergias de actividad para gestionar de forma adecuada aquellos espacios públicos mal desarrollados.

La plaza de Barriocepo se caracteriza por un carácter hostelero y como un punto de encuentro en el barrio. Sus establecimientos comerciales cumplen la función de actividad social prevista para el correcto funcionamiento.

Los nuevos espacios libres que se generarán tras eliminar o reutilizar parcelas degradadas y sin uso, tienen el objetivo de adoptar el carácter de esta plaza.

La calle Barriocepo se presenta, como se puede ver en el análisis, como un **corredor de plantas bajas degradadas** y sin uso específico que favorezca al funcionamiento del barrio. No presenta ninguna actividad ni social ni productiva.

La calle Marques de San Nicolas se presenta como un **corredor comercial** al servicio de los ciudadanos del barrio, aportando establecimientos de actividad económica que favorece al barrio con una mezcla de usos cercanos.

Se eliminan las parcelas degradadas que se situaban en un inicio. Nacen así, **nuevos espacios libres** que desconsolidan el casco antiguo y lo dotan de un carácter menos rígido.

Se convierten en espacios verdes y de convivencia vecinal para la nueva población del barrio.

RESUMEN

Se especifican las **rasantes y superficies** de cada área de parcela en planta baja ya que son indicadores, junto al uso establecido, que funcionan como guías para la decisión final. **Los comercios existentes pertenecen a un sector básico:** panaderías y ultramarinos. Destaca la abundancia de bares de alterne y establecimientos hosteleros. También aparecen establecimientos específicos del sector textil como tiendas de ropa. Debido a su condición, son comercios que deben quedarse y mantenerse puesto que actualmente, proporcionan un servicio diario para los ciudadanos de Barriocepo así como aportan un carácter alejado de lo que podría llegar a convertirse en un "barrio dormitorio".

ACCIÓN PROPUESTA_ALTERNATIVA DE CIRCULACIÓN



- Trazado original (2 minutos)
- Trazado alternativo (4 minutos)
- Nueva área peatonal

La nueva distribución se ha determinado una vez realizado el estudio del estado actual. Se aprecia en la lamina anterior, los dos ejes marcados de los usos originales de las plantas bajas: **comercio** en la calle Marques de San Nicolás y locales degradados de **almacenes** en la calle Norte y la calle de Barriocepo. Una vez esto, se procedió a conocer que comercio albergaba la zona. Entre el, se encontraban locales hosteleros, servicios básicos del día a día (ultramarinos, panaderías...) y tiendas de ropa varias. Se decidió mantener aquellos comercios a nivel de barrio para mantener la mezcla de usos y evitar así el "barrio dormitorio".

Una vez establecido el **corredor comercial**, se identificó la abundancia en la calle de Barriocepo de locales sin actividad, así como en la edificación límite con la calle Norte. Una vez se liberó el espacio de las parcelas vacías y sin uso y se le dotó de carácter vital y de paso peatonal— así como de nuevos espacios de convivencia—, se determinó el frente de Barriocepo como un **corredor residencial** de Viviendas taller. Esta nueva tipología alteraría el orden marcado sin actividad del barrio, aportando y mostrando de frente a la calle como locales productivos ligados al trabajo, que en el área posterior del local se desarrollaría una tipología de vivienda básica de planta libre con particiones flexibles y móviles. Para la determinación de cuales debían ser estas áreas de nuevas residencias se tuvo en cuenta la posible ventilación cruzada y la iluminación, cosa que, con la apertura y liberación de los nuevos espacios libres, fue posible.

Otro punto fuerte ha sido el empleo parcial de dichos locales sin uso para dotaciones varias que puedan atraer a la población de Logroño, como por ejemplo: asociaciones, talleres artesanales, locales de ensayo, áreas socioculturales, etc. Esto generaría una actividad a nivel de calle creando una sinergia con los espacios públicos (una vez bien adecuados) y dotándolo de gente.

Por último, y siendo esta estrategia la que aporta una amplia calidad de conexiones urbanas son las propuestas galerías en las plantas bajas del frente de la calle Norte. Se propone una planta baja libre, permeable y con carácter peatonal, que alternamente, vaya incorporando parte de las dotaciones recién nombradas. Además, generaría una conexión directa y aun mas fuerte del nuevo eje peatonal que liga el parque y la nueva plaza de Barriocepo.

ACCIÓN PROPUESTA_REFERENCIAS



Galerías con usos distribuidos en planta baja de la Nueva tecnoteca del centro cívico en Córdoba. Permeabilidad de espacios.



Casa Castillo, Monoblock. Planta libre, particiones móviles y adaptables a las necesidades del residente.



Ejemplo de superficie peatonal, introduciendo un corredor verde ligado al parque, añadiendo el carril bici y manteniendo una mínima presencia del coche (cambio de pavimento, reducción de velocidad, preferencia peatonal y empleo del mobiliario urbano para definir los espacios).

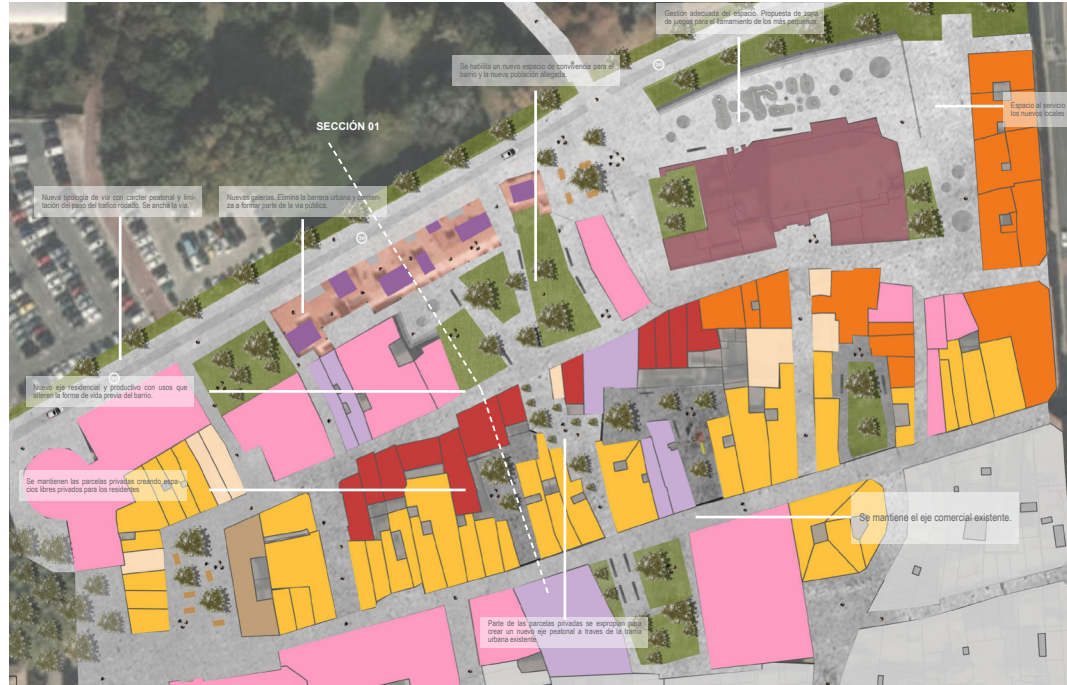


Espacios de coworking en plantas bajas como ejemplo de mezcla de usos (productividad). Talleres de ensayo, salas de ensayo, talleres multiculturales, etc.



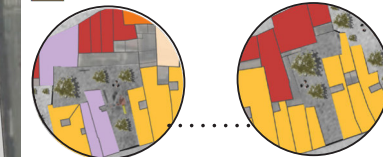
Plaza de Pedro Zolo, Madrid. Ejemplo de espacio interedificatorio de convivencia.

ACCIÓN PROPUESTA_NUEVA DISTRIBUCIÓN DE USOS EN PLANTA BAJA



LEYENDA DE NUEVOS USOS

- Edificación colindante al ámbito de estudio
- Patios
- Iglesia parroquial Santiago el Real
- Bajos de usos CULTURALES
- Bajos de usos TERCARIOS (OFICINAS)
- GALERÍAS: bajo permeable y peatonal con usos terciarios distribuidos
- GALERÍAS: bajo permeable y peatonal con usos terciarios distribuidos
- Portales
- Usos y locales de actividad
- VIVIENDAS TALLER: area residencial con valor productivo
- DOTACIONES PRODUCTIVAS VARIAS: coworking talleres, locales de ensayo, hostelería.
- COMERCIO: ex existente



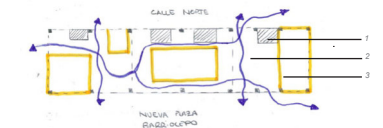
Se plantean, debido a la privacidad de las parcelas previas a la intervención, unos espacios libres privados donde la barreira o el cierre no pueda superar una altura de cerramiento opaco mayor a 1 metro.

LAS NUEVAS GALERÍAS

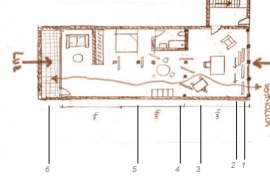
Estas galerías pretenden asegurar un espacio de trabajo a través de la actual barreira urbana entre el parque del Ebro y la nueva plaza de Barriocepo. En los locales a modo de "bajos permeables" se desarrollan espacios al servicio ciudadano como talleres de ensayo, asociaciones, espacios de actividades varias, etc.

A su vez, en aquellos locales de dotaciones sin estar emergidos en esta galerías, se desarrollarán el mismo tipo de locales pero está, añadiéndose el Coworking.

1. Portales de edificaciones superiores
2. Espacio de tránsito.
3. Locales de actividad



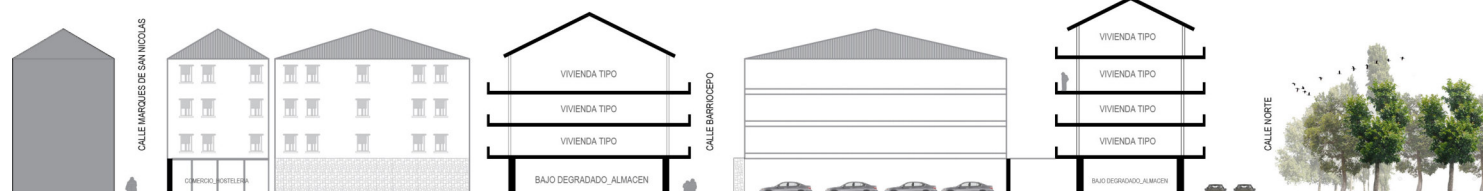
LA NUEVAS VIVIENDAS TALLER



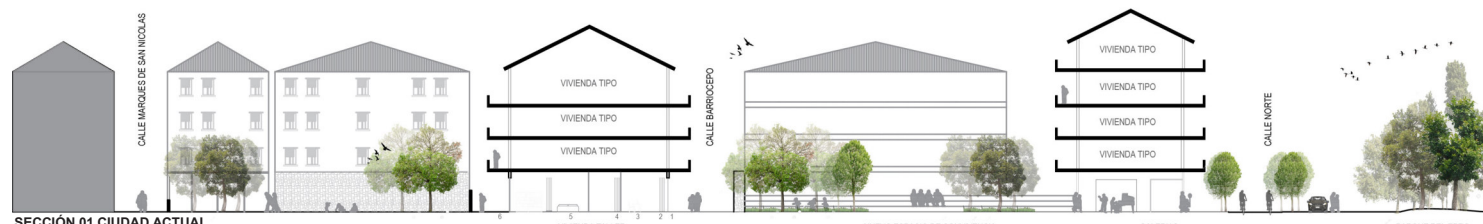
1. Capa permeable: vidrio o similar. El espacio de trabajo como escaparate.
2. Doble capa: paneles opacos móviles. Posibilidad de cerrarse. Aporta seguridad.
3. Área taller (mínimo por ordenanza 12 m²)
4. Particiones móviles y flexibles. Se adaptan a las necesidades particulares.
5. Área de residencia básica y sencilla.
6. Posible patio exterior o contacto con los espacios libres privados.

PROPUESTAS DE PRESCRIPCIONES DE LA ORDENANDA DE LA EDIFICACIÓN

- Para asegurar la implantación de las viviendas taller en el frente de Barriocepo, será necesario establecer unas prescripciones en la ordenanza:
- Toda vivienda dispuesta en planta baja en aquellos locales destinados para ello, debe albergar un área de productividad taller.
 - Como mínimo, el área destinada a la productividad del taller debe ser de 12 m².
 - Si la cruja de la parcela supera los 12 m será posible establecer unos patios para asegurar la salubridad.
- Una vez cumplidas estas prescripciones, el concepto y el diseño de la vivienda quedará adaptada a la forma particular de la parcela y del usuario.



SECCIÓN 01 CIUDAD PREVIA



SECCIÓN 01 CIUDAD ACTUAL

VIVIENDA TALLER

NUEVO ESPACIO DE CONVIVENCIA

GALERÍAS

PARQUE DEL EBRO

OBJETIVOS ESTRATEGICOS RELACIONADOS|AUE DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

OE.01 Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo

Objetivo Especifico 1.1: Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial.

Objetivo Especifico 1.3: Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el conexto natural.

OE.02 Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad

Objetivo Especifico 2.1: Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.

Objetivo Especifico 2.3: Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos.

Objetivo Especifico 2.4: Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación.

OE.03 Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia

Objetivo Especifico 3.1: Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.

OE.05 Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible

Objetivo Especifico 5.1: Favorecer la ciudad de proximidad

Objetivo Especifico 5.2: Potenciar modos de transporte sostenibles

OE.10 Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza

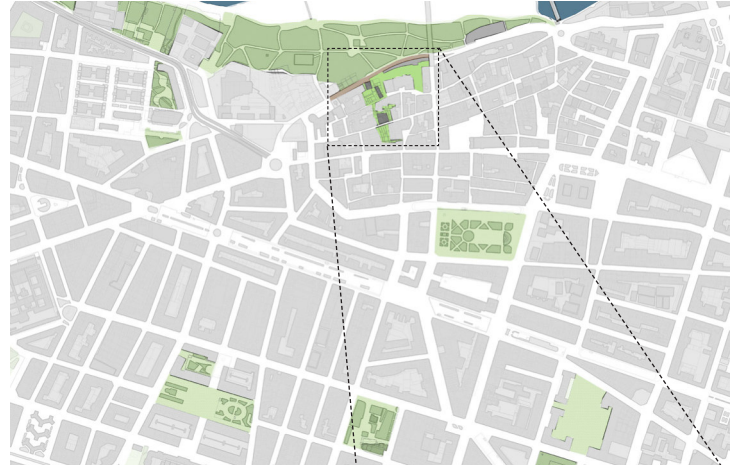
Objetivo Especifico 10.3: Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación.

Esta estrategia queda completamente vinculada a la anterior (A1), ya que una sin la otra no puede desarrollarse de forma correcta puesto que es necesario generar un equilibrio entre ambas. En este caso, se propone generar diferentes espacios de conectividad urbana a través de "calles parques" o espacios como plazas y núcleos de convivencia a nivel de barrio, que como se aprecia en el plano, se van desarrollando a lo largo de la compacidad constructiva del casco, proponiendo una nueva trama de conectividad ligada al espacio natural y las conexiones y trasportes sostenibles.

Además, estos espacios generan unas sinergias con los establecimientos productivos y comerciales situados estratégicamente en función del estudio del tejido en planta baja realizado.

Se aprovecha la vía pecuaria que trasurre por el ambito de actuación para proponer no solo esta nueva trama de porosidades verdes, sino una conexión directa peatonal con el Parque del Ebro, generando una brecha de suelo de preferencia peatonal en el eje de trafico que desliga ambos mundos -Barriocepo y parque de Ebro-.

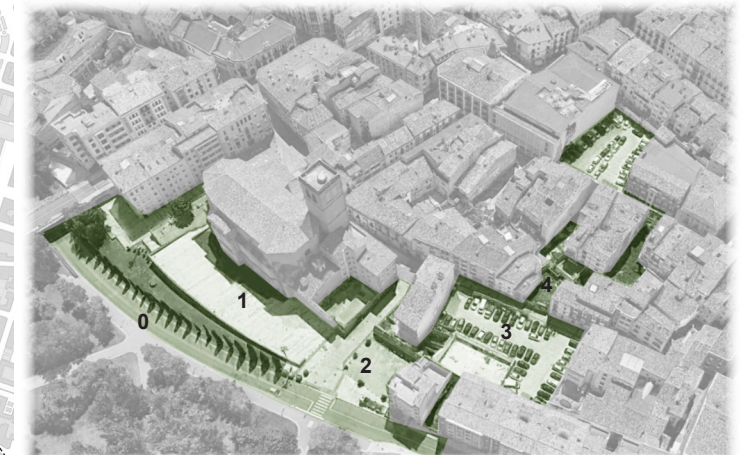
Esta propuesta no solo promueve la seguridad ciudadana y la movilidad sostenible si no que aprovecha los espacios degradados y privatizados para el vehiculo para asi generar estos nuevos núcleos evitando la degradación de los anteriores. Además de ello, se apoyan en las plazas desérticas ya existentes, debido a la poca actividad social del barrio (solucionado con la A1) y a su mala gestión urbana por parte del ayuntamiento y su excasa inversión.



Creación de nuevos espacios verdes, de tránsito y convivencia a lo largo de la superficie consolidada inicial que presentaba el barrio. Para ello, se empleó aquellos espacios degradados que presentaba el ambito, y junto a la ACCIÓN 1, se termina por concluir este nuevo espacio de atracción poblacional, con oportunidad de viviendas y espacios vecinales a su alcance. En esta imagen se muestra a su vez, sin tener en cuenta el nuevo espacio verde que se plantea -en union al parque del Ebro- el poco espacio tanto urbano de convivencia como verde que presentaba en un inicio el área del casco antiguo. De este modo, estos espacios se convierten tambien en un eje vertebrador -calles parques- de comunicación peatonal y ciclista en una orientación que no existia ni se planteaba en la trama antigua u original. Además presenta un eje peatonal que se encuentra actualmente en un estado de exclusividad al trafico rodado. De este modo se incita una tendencia decreciente del empleo del coche para una mayor seguridad frente a accidentes una consecuente decrecida del ruido de la zona y plantear esa conexión -mediante el empleo de pavimentos, velocidades de trafico y mobiliario urbano- de continuidad con el parque del Ebro.



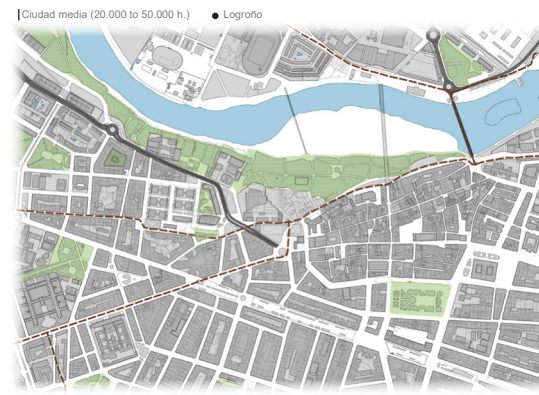
EXTRAIDA DEL PUNTO 06 CONDICIONANTES MEDIOAMBIENTALES (PAISAJE NATURAL). Ejemplo gráfico de la necesidad de generar tramas y espacios verdes a nivel de barrio. La exclusividad de espacios verdes a los grandes parques genera compacidad urbana en zonas de la ciudad sin equilibrio de suelo libre para zonas verdes y de convivencia. En el caso de Carriocepo, se detecta una carencia de cobertura del Parque del Ebro, sin embargo, se plantea una trama que se desenvuelva a través del casco antiguo para proporcionar esos espacios de convivencia a nivel de barrio y fomentarlo como eje vertebrador o "calle parque".



Mejora del espacio público y empleo de los suelos degradados. Ambito de actuación.

DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS|AUE

- D.01 Variación de la población (%)
- D.17 Sup. de infraestructuras de transporte (ha)
- D.05 Superficie verde (ha/1000 hab)
- D.02.a Sup. de cobertura artificial (%)
- D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)
- D.18 Indice de motorización, turismos (%)
- D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)
- D.38 Fecha de la figura de planeamiento urbanístico vigente (2002)



Estado actual: Vías pecuarias.



OBJETIVOS ESTRATEGICOS RELACIONADOS|AUE DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

OE.01 Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo

Objetivo Especifico 1.3: Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el conexto natural.

OE.02 Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad

Objetivo Especifico 2.1: Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.

Objetivo Especifico 2.2: Garantizar la complejidad funcional y la diversidad de usos.

Objetivo Especifico 2.3: Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos.

Objetivo Especifico 2.4: Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación.

OE.05 Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible

Objetivo Especifico 5.1: Favorecer la ciudad de proximidad

Objetivo Especifico 5.2: Potenciar modos de transporte sostenibles

OE.07 Impulsar y favorecer la economía urbana

Objetivo Especifico 7.1: Buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica.

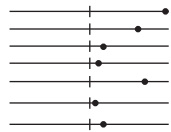
Objetivo Especifico 7.2: Fomentar el turismo inteligente, sostenible y de calidad y los sectores claves de economía local.

OE.9 Liderar y fomentar la innovación digital

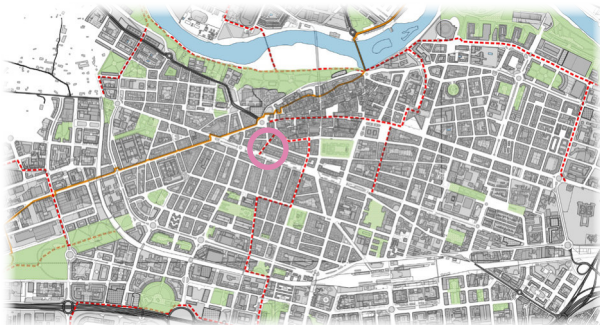
Objetivo Especifico 9.1: Favorecer la ciudad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de las ciudades inteligentes.

DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS|AUE

- D.17.a Sup. de infraestructuras de transporte (ha)
- D.ST.02 Areas de suelo de desarrollo (%)
- D.ST.05 Sup. de suelo para actividades economicas (%)
- D.05 Superficie verde (ha/1000 hab)
- D.02.a Sup. de cobertura artificial (%)
- D.18 Indice de motorización, turismos (%)
- D.27.d Establecimientos en sector servicios (%)



[Ciudad media (20.000 to 50.000 h.) • Logroño



Estado actual: Camino de Santiago, Carril Bici y aparcamiento.

La propuesta queda algo más desvinculada a las anteriores dos, sin embargo, trata en todo momento de dialogar con ellas y aprovechar sus oportunidades para integrarlas. Esta última acción -A3- consta de generar un nuevo espacio cultu-natural en donde el parking actual se ubica -el punto de inflexión entre el parque del Ebro, Barriocepo y la rotonda escesivamente frecuentada de la plaza de la Diversidad-.

El espacio al que se refiere en este ejercicio como cultu-natural procede de un concepto de integración entre un elemento de atractivo cultural -albergue para peregrinos con usos híbridos terciarios y socioculturales- que termina de completarse con la riqueza natural del área verde que el ámbito aporta. Por ello, se propone emplear la superficie del parking para la construcción de un albergue y una plaza vinculada a el y al parque, ya que en este, acualmente, goza de escasos espacios donde "estar" -y en caso de haberlos, su gestión es insuficiente-. Este nuevo foco turístico potenciaría la economía y el valor de Barriocepo, teniendo en cuenta que el Camino de Santiago transcurre por el.

Esta propuesta se consideró como una estrategia bonita a la hora de situar tal equipamiento en ese ámbito, ya que es la conexión con su origen. Como se narra en el punto 02 CONTEXTO del texto, el puente de Piedra fue aquel que se mando construir para la continuidad del camino a través del río. Por ello, se considera un lugar icónico -junto al río y a su superficie verde- la situación de un albergue de mayor tamaño los pequeños existentes.

Asimismo, esta nueva construcción sirve de colchón acústico al parque, ya que en su visita a el, se aprecia un alto nivel sonoro de trafico rodado junto a el. Además, la propuesta de la plaza arropada por la nueva edificación y el parque, incita a promover y vincular a la propuesta de peatonalidad unos accesos nuevos al parque, cuestionándose si la nueva brecha peatonal (A2) del actual trafico rodado junto al parque, debería de extenderse hasta dicha plaza para coronar el límite entre Barriocepo, el parque y el nuevo albergue. Esto, además, podría contribuir a una tendencia descendente del empleo del coche en la nueva ciudad de proximidad que se plantea o el empleo de otra ruta que evite transcurrir por este espacio de preferencia peatonal renovado.

Como alternativa y a sabiendas de la importancia de promover el servicio de aparcamiento, se propone establecer este en una planta subterránea bajo este nuevo espacio. Asimismo, se pretende generar un sistema de parking de pago mínimo que a través de una concesión aporte económicamente a la nueva construcción prevista. De este modo, se promueve el servicio pero se disuelve el efecto de dependencia hacia el vehículo privado.

Por ultimo, este espacio contribuiría a promover el transporte sostenible aprovechandolo como estación de bicis tanto para los ciudadanos como para los peregrinos. Esto transmitiría una paradoja de convertir un parking de coches en un parking de transporte sostenible, así como un simbolismo que se apoya en la propia esencia del camino y su recorrido a pie o en bici.



Nuevos espacios, conectados con la ACCIÓN 2 y su peatonalidad, donde se desarrollará un nuevo albergue más amplio en comparación a los existentes, vinculandolo al parque y generando un nuevo espacio para el parque y para los peregrinos, así como el primer centro de aparcamiento de bicis y taquillas para fomentar el transporte sostenible y la peatonalidad del lugar, además de su carácter ya cultural y turístico.



EXTRAIDA DEL PUNTO 06 CONDICIONANTES MEDIOAMBIENTALES (PAISAJE URBANO). Ejemplo gráfico de gentrificación de los núcleos culturales de la ciudad, todos ellos ligados al casco antiguo lo que favorece a poner en valor Barriocepo y su vinculación a todo aspecto cultura. Esto justifica la razón de la ACCIÓN 2.



Ámbito de actuación: Parking del Parque Ebro.



A3 REQUALIFICAR EL PARKING DEL EBRO EN UN ALBERGUE Y REVITALIZARLO EN SINTONIA AL PARQUE DEL EBRO Y A LA NUEVA BRECHA PEATONAL DE LA ACCION 2 NUEVO FOCO CULTU-NATURAL