

IÑIGO YANGUAS ELORZ

REGENERACIÓN URBANA LOGROÑO



⁰ Imagen Portada: Cartografía del tejido urbano de Logroño. Fuente: Avance Logroño Plan General Municipal, Memoria de Ordenación. [0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](#)

Índice

0. INTRODUCCIÓN	5
1. CONTEXTO	5
2. ASPECTOS SOCIALES.....	7
3. ASPECTOS ECONÓMICOS	11
4. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES.....	15
5. ASPECTOS FÍSICOS.....	21
6. BARRIOCEPO	25
7. CONCLUSIONES	27
8. D.A.F.O.	28
9. ACCIÓN 01: INFRAESTRUCTURA VERDE: RED DE ESPACIOS ABIERTOS	30
10. ACCIÓN 02: MOVILIDAD SOSTENIBLE	31
11. ACCIÓN 03: CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA	32
12. BIBLIOGRAFÍA	41

0. INTRODUCCIÓN

El siguiente documento propone una serie de intervenciones en la ciudad de Logroño basadas en la regeneración urbana con el fin de mejorar los principales problemas que presenta la localidad. Por ello se ha visto necesario el análisis cuantitativo y cualitativo en aspectos sociales, económicos, medioambientales y físicos y el efecto que estos producen en la ciudad. El primer análisis comprende el área urbana metropolitana de Logroño a una escala-ciudad para posteriormente proponer intervenciones, acciones a una escala-barrio, concretamente en el tejido urbano denominado Barriocepo. La metodología seguirá los parámetros definidos por la AUE (indicadores urbanos) introduciendo las nuevas tecnologías que se vienen desarrollando para obtener un análisis espacial (i.e., sistemas de información geográfica).

1. CONTEXTO

El origen se la ciudad se ubica a orillas del Río Ebro en su encuentro con el Río Iregua, en una llanura libre de inundaciones gracias a la presencia de un pequeño escarpe. Los asentamientos romanos de los pueblos cercanos a Logroño fueron eclipsados por el desvío hacia el sur del Camino de Santiago, eligiendo Logroño como punto clave donde el peregrino cruza el Rio Ebro, lo cual desembocó en la construcción del Puente de Piedra. Este hito supuso el crecimiento de la ciudad en lo que hoy en día se conoce como el Casco Antiguo, correspondiente con un perímetro amurallado que data del siglo XVI. Consiste en un conjunto de calles estrechas muy pocos espacios abiertos o plazas. Todo parecía un conjunto a excepción de la zona noroeste, la cual fue reforzada con la construcción de la puerta del Camino y la construcción del Revellín, zona de actuación de este trabajo.

Durante la primera guerra carlista, 1833-1839, Logroño se vio obligado a reforzar sus defensas, construyendo una nueva muralla que abarca el área correspondiente al recinto de los exconventos de Valbuena y Carmelitas.

1861 es una fecha decisiva para la ciudad de Logroño ya que supuso el derribo de las murallas de defensa así como la construcción del ferrocarril, ubicando la estación de tren en el paseo Espolón y convirtiéndose en un referente para la ciudad¹. A partir de entonces, el crecimiento de Logroño extramuros es continuo, como se puede apreciar en la *Fig.1* en 1946, donde ya se aprecia el ensanche. Este tuvo un crecimiento lento y progresivo como se observa en la imagen de 1977, llegando a la de 2004, donde el crecimiento de la ciudad de Logroño hacia el sur es notorio. Se alcanza el año 2020 con un continuo crecimiento al sur, suroeste y la implantación de los polígonos industriales al este, convirtiéndose en una ciudad de 152.485² habitantes abarcando una superficie total de 79.57km². Es la capital de la comunidad autónoma de La Rioja, de 315.700 habitantes, por lo que se destaca la centralidad e importancia de la ciudad dado que casi un 50% de la población vive en Logroño.

¹Cfr. LEÓN PABLO, José Miguel; LEÓN BELLIDO, Aurora. "Logroño, guía de arquitectura"; Selección de edificios; Logroño, 2010.

²AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, Área urbana de Logroño

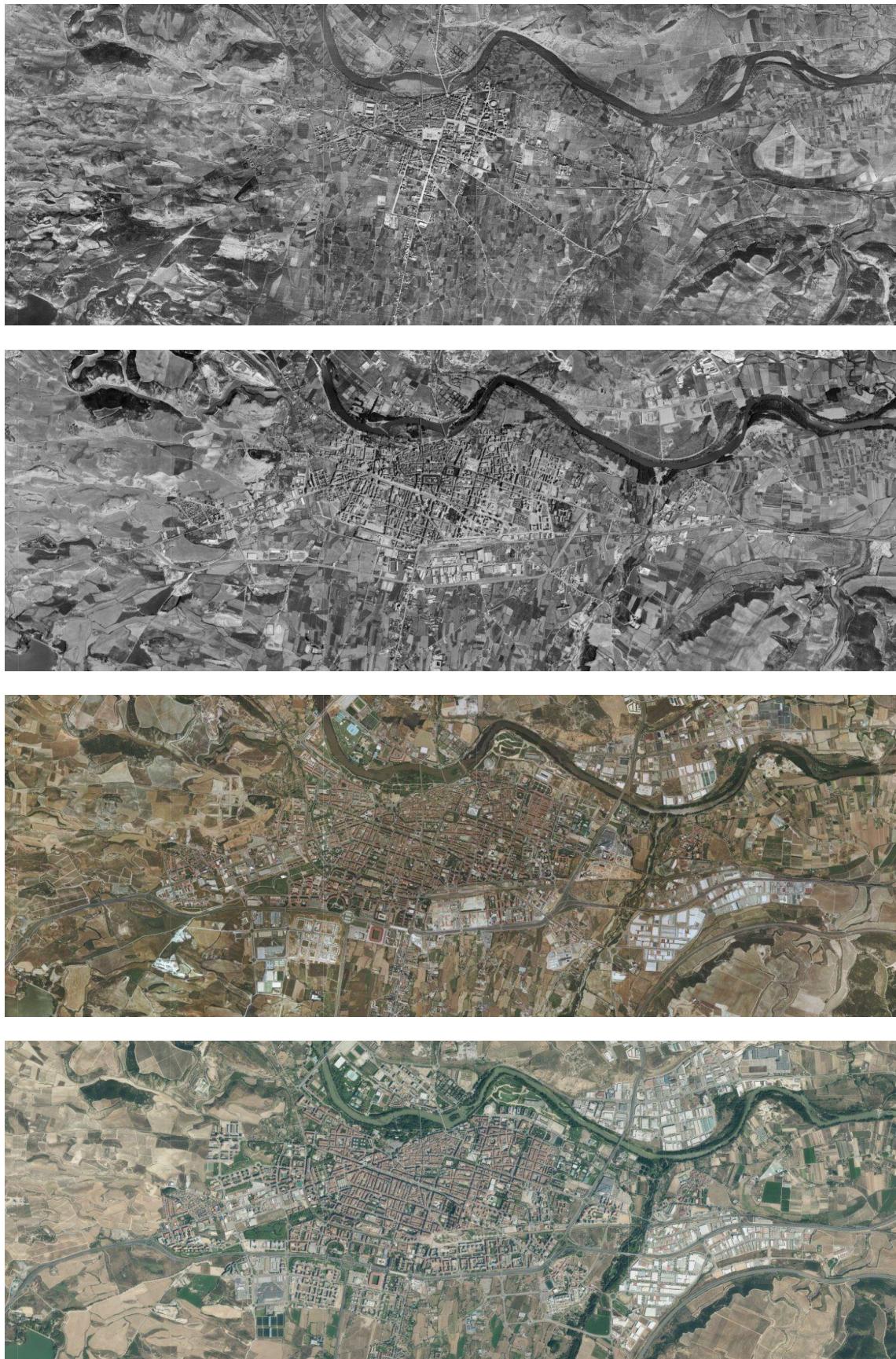


Fig.1: Ortofotos Logroño 1946-1977-2004-2020 respectivamente
[Fuente: IDErioja. [IDErioja - Ortofotos de La Rioja](#)]

2. ASPECTOS SOCIALES

El aspecto social principal que debe ser examinado para comprender los aspectos demográficos de Logroño es su fluctuación de población. De acuerdo con la Agenda Urbana Española (AUE), de 2007 a 2017 la población ha tenido una variación negativa en crecimiento de población, con una disminución del -0,1%³, lo cual contrasta fuertemente con las ciudades de su mismo rango, las cuales presentan una variación positiva del 1,7%³. No obstante, este dato es dudoso ya que de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística (INE), la variación de población entre los años citados es positivo, variando desde los 145.866 en 2007 a los 150.979 habitantes en 2017⁴. Se podría mencionar el periodo correspondiente entre 2013 y 2016, cuando sí se registra un leve descenso. Como se ha comentado en el primer apartado del documento, actualmente se alcanza la cifra de 152.485 habitantes².

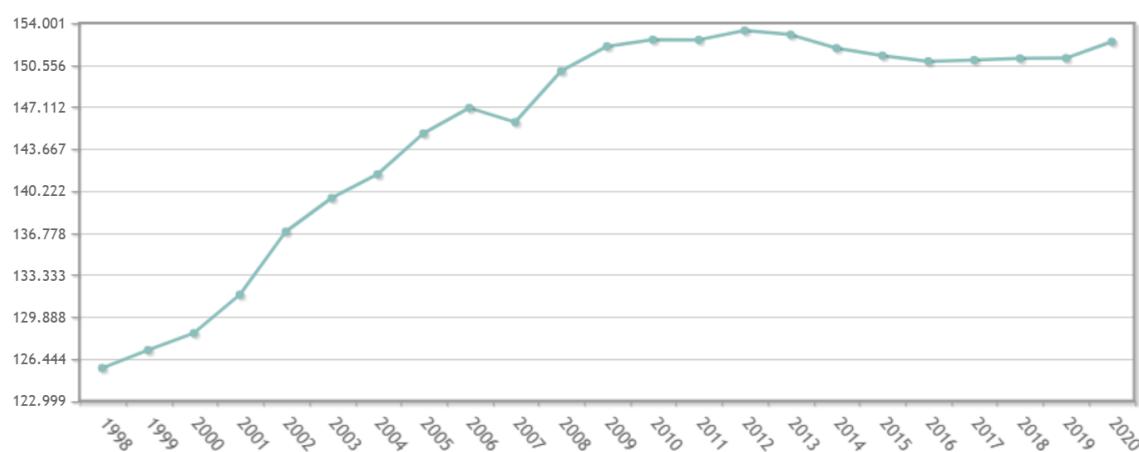


Fig.2: Variación de la población en Logroño 1998-2020. [Fuente: INE]

Este dato demográfico se encuentra directamente relacionado con otros aspectos como el envejecimiento de la población, las tasas de natalidad y mortalidad y el índice de población extranjera. Referente al primero, Logroño presenta un índice de envejecimiento de la población del 19,2%⁵ frente al valor medio de la AUE de 18,1%⁵, por lo que se observa cómo Logroño está ligeramente por encima de la media. No obstante, aunque se encuentre cerca del valor medio, cabe destacar como el problema del envejecimiento es un problema latente en España. La tasa de natalidad tiene una gran relevancia puesto que, además de convertirnos en una sociedad envejecida, el número de defunciones ya ha superado el número de nacimientos, aspecto crítico que se debe cambiar para garantizar la sostenibilidad social. Como se observa en la Fig.3, 2015 fue el año en que estas tasas convergieron. En 2007 se registraron 1.556 nacimientos⁶ y 1.100 defunciones⁶, contrastando con los 1.023 nacimientos⁶ y 1.588 defunciones⁶ del año 2020.

³AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.01. VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 2007-2017 (%)'

⁴INE, 2019, 'Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero.' [Variación anual de población por capitales de provincia.\(2919\) \(ine.es\)](http://www.ine.es)

⁵AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.22. ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN (%)'

⁶Ayuntamiento de Logroño. Demografía, Crecimiento vegetativo. [Ayuntamiento de Logroño | Demografía \(xnllogroño-owa.es\)](http://www.logroño-owa.es)

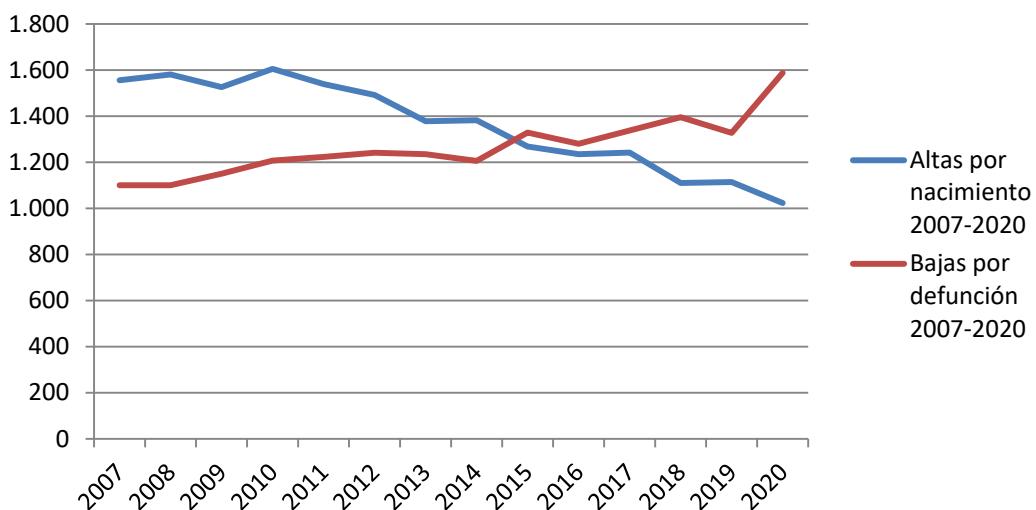


Fig.3: Tasa de natalidad y mortalidad 2007-2020. [Fuente: Elaboración propia según Ayuntamiento]

Además, el índice de población extranjera es fundamental para entender el leve incremento de población que Logroño experimenta. De su población total (152.485), el 11,4%⁷ es de nacionalidad extranjera, frente al 10,8%⁷ de las ciudades de su mismo rango, por lo que se encuentra en la media, con un índice ligeramente superior debido a factores de trabajo en los sectores primarios y secundarios y a las ayudas que garantiza la administración pública. De ese 11,4% de inmigración, destacan principalmente 5 nacionalidades, Rumanía (3.690 habitantes), el continente asiático (2.514 habitantes), Marruecos (1.816 habitantes), Colombia (1.505 habitantes) y Ecuador (1.300 habitantes)⁸. Concretamente, Logroño recibió ,en 2020, 2.588 inmigrantes⁹.

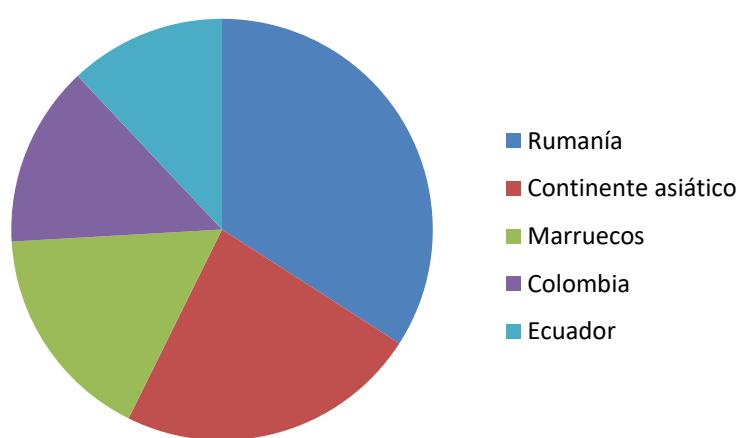


Fig.4: Población extranjera. Las cinco nacionalidades más comunes entre la población inmigrante.
[Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de INE]

⁷AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.23. POBLACIÓN EXTRANJERA (%)'

⁸INE, 2019, 'Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero, Población por sexo, municipios y país de nacimiento' [INEbase / Demografía y población](#)

⁹larioja.org. Flujo de emigración procedente del extranjero por semestre y nacionalidad. [Estadística - Gobierno de La Rioja](#)

Para poder analizar de una mejor manera el ciudadano medio, es necesario conocer la distribución de la población total por sexos, de los cuales en 2020 72.341¹⁰ eran hombres y 80.144¹⁰ eran mujeres, observando una ligera mayoría de mujeres como es habitual en el resto de ciudades.

En cuanto a la distribución por edad de la localidad, en 2020 Logroño tenía 6.309 habitantes entre 0-4 años, 7.696 entre 5-9 años, 8.021 entre 10-14 años, 7.788 entre 15-19 años, 7.270 entre 20-24 años, 7.216 entre 25-29 años, 8.157 entre 30-34 años, 10.180 entre 35-39 años, 12.857 entre 40-44 años, 12.588 entre 45-49 años, 11.805 entre 50-54 años, 11.019 entre 55-59 años, 10.042 entre 60-64 años, 8.265 entre 65-69 años, 7.489 entre 70-74 años, 5.932 entre 75-79 años, 4.095 entre 80-84 años y 5.756 de 85 años o más¹⁰. Este análisis viene desglosado y dividido por sexos en la siguiente figura (Fig.5).

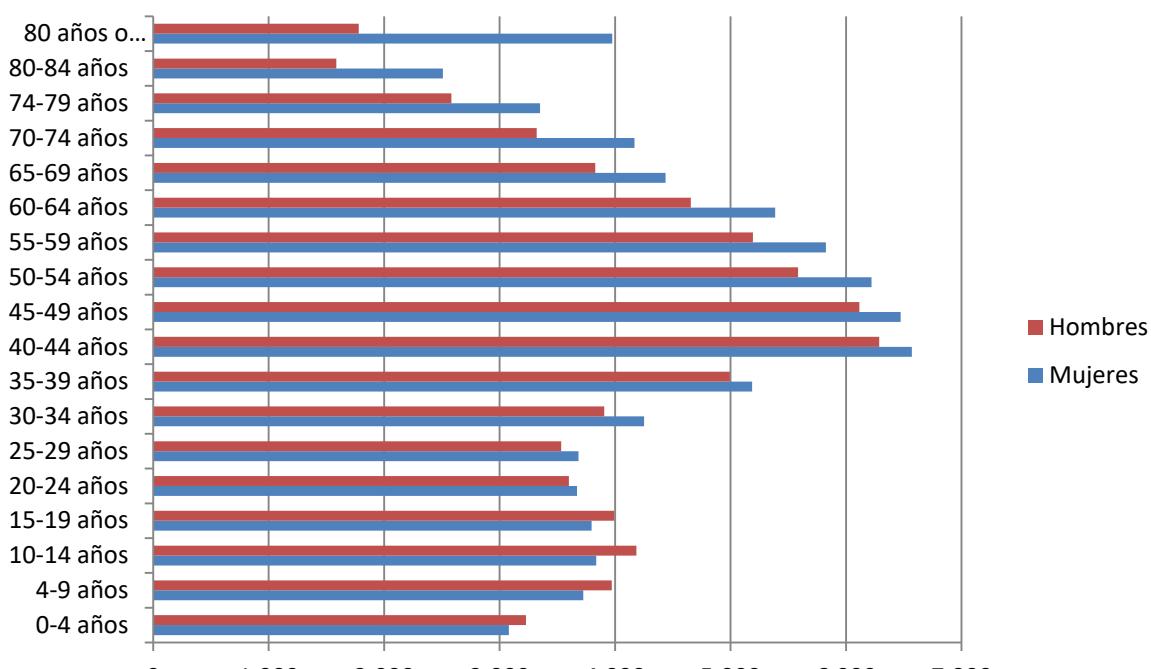


Fig.5: Distribución de la población por edad y sexo
[Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de INE]

Una vez estudiados estos aspectos, cabe mencionar que Logroño es una ciudad considerablemente densa. Lo primero de todo ya que, de acuerdo a la AUE, posee una superficie de cobertura artificial de 26,4%¹¹, mucho menor que la media, de 35,8%¹¹. Por tanto, con los mismos habitantes, se extiende en una menor área. Además, posee una superficie de suelo urbano discontinuo del 2,3%¹², frente al 15,6%¹² de media de ciudades de su mismo rango, concluyendo en una ciudad compacta, aspecto positivo para cualquier localidad, alcanzando una densidad de población en suelo urbano de 103,7 hab/ha¹³ frente a 99,7 hab/ha¹³ de media.

¹⁰ larioja.org. Población por sexo y grupos de edad. (quinquenales) Estadística - Gobierno de La Rioja

¹¹ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.02.a. Superficie de cobertura artificial (%)'

¹² AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.07. SUELO URBANO DISCONTINUO (%)'

¹³ AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.06. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN SUELO URBANO (hab/ha)'

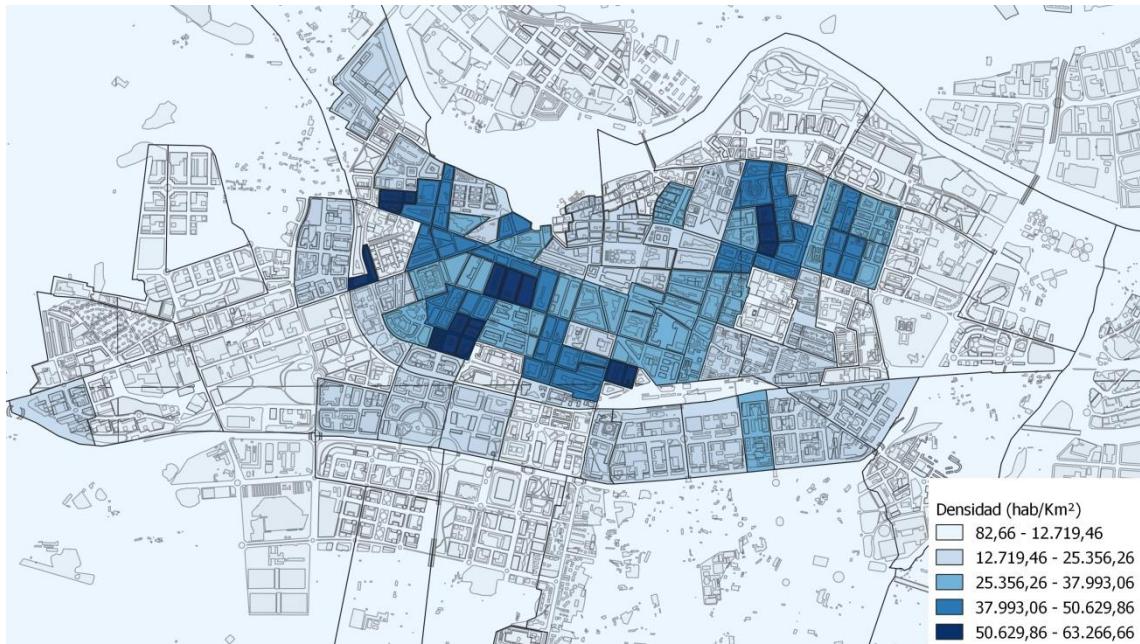


Fig.6: Densidad secciones censales Logroño. [Fuente: Elaboración propia según datos de INE]

No obstante, como en toda ciudad, Logroño presenta sus desigualdades con barrios más vulnerables. Estos se pueden apreciar en la Fig.7, lo cual llama la atención pues la zona de actuación, Barriocepo, no está incluido. La respuesta que se ha encontrado es que, como se observa en el Fig.6, la sección censal en la que se encuentra abarca las nuevas urbanizaciones del norte, por lo que haciendo una media esta sección censal no llegaría a ser considerada como zona vulnerable. Esta sección censal (2608906002) cuenta con una población de 2.475 habitantes⁸, de los cuales 435 son de nacionalidad extranjera. Concretamente 143 de países de la Unión Europea, 70 de África, 179 de Latinoamérica y 35 de Asia. El país que más está presente en Barriocepo, al igual que en Logroño, es Rumania, con 100 habitantes. Sin embargo, si estudiamos concretamente Barriocepo y no su sección censal, se catalogaría como zona vulnerable, ya que, de acuerdo al Atlas de Vulnerabilidad Urbana en España, en el año 2011 tanto el Casco Antiguo en su conjunto como una zona del Distrito sur fueron catalogados como barrios vulnerables nivel bajo debido a factores sociodemográficos, socioeconómicos, residenciales y a la parte subjetiva tales como contaminación, escasez de zonas verdes, etc.



Fig.7: Plano de localización de barrios vulnerables 2006. [Fuente: Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables en España, Logroño]

3. ASPECTOS ECONÓMICOS

Para poder entender la situación económica de Logroño, es necesario conocer la tasa de paro existente, siendo de un 9,9%¹⁴ (del cual el 21,24% corresponde con la tasa de paro del Casco Antiguo, entendiendo el estado de vulnerabilidad del barrio en cuanto a aspectos socioeconómicos) sobre la población total de Logroño; es decir, lo equivalente a 15.097 personas, frente al 12,3%¹⁴ de tasa de paro de valor medio en las ciudades de su mismo rango. Estos desempleados han incrementado en el último año debido a la situación mundial generada por el COVID-19. A pesar de encontrarse en una mejor situación que el resto, el problema del paro en España es obvio y este porcentaje debería ser bastante menor, dejando claro los graves problemas económicos a los que se enfrenta el país. Además, el porcentaje de parados entre 25 y 44 años es del 38,2%¹⁵ frente al 41,4%¹⁵ en ciudades de su mismo rango, viendo cómo, a pesar de estar por debajo de la media, el % sigue siendo desmesurado ya que justamente en ese rango de edades se encuentran los que recién han acabado los estudios y están dispuestos a empezar la vida laboral. Por último, demostrar cómo la desigualdad no está únicamente presente por rango de edades, sino también por sexos. El porcentaje de paro femenino es del 58,5%¹⁶ frente al 56,4%¹⁶ de valor medio, demostrando cierta precariedad.

De acuerdo con los indicadores D.26. y D.27. de la Agenda Urbana Española, el sector agrícola en Logroño comprende un 1,2% de trabajadores frente al 0,7% de media en ciudades de su mismo rango y un 0,8% de establecimientos frente al 0,6 de media. El sector industria abarca un 9,2% de trabajadores frente al 7,3 de valor medio y un 5,2% en establecimientos frente al 4,2 de media. Por otro lado, el porcentaje de trabajadores en el sector de la construcción es de 6,2% en comparación con el 5,3% de valor medio y el de establecimientos es del 6,3% frente al 6%. El sector servicios comprende el 83,4% de trabajadores en comparación con el 85% de valor medio en ciudades de su mismo rango y el 87,7% de establecimientos frente el 87,3% de media, observando la importancia y dependencia del sector servicios a las que estamos sometidos en España y en Logroño. Teniendo en cuenta que Logroño presenta un 9,9% de parados, se ha realizado un gráfico representando la población activa.



Fig.8: Población activa en Logroño 2019. [Fuente: Elaboración propia basada en datos de la AUE]

¹⁴AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.28.a TASA DE PARO. Porcentaje de parados totales(%)

¹⁵AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.28.b. TASA DE PARO. Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)

¹⁶AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.28.c. TASA DE PARO. Porcentaje paro femenino (%)

Como se observa en la *Fig.8*, el sector servicios cobra una importancia crucial en la economía de Logroño. No obstante, también cabe mencionar el resto de sectores pues incumben en el urbanismo de la ciudad. Por ejemplo, Logroño posee un 23,4%¹⁷ de superficie de suelo previsto para actividades económicas, frente el 9%¹⁷ de valor medio en ciudades de su mismo rango de habitantes, por lo que concluimos la importancia de la industria en Logroño, la cual ha ido ganando importancia en las últimas décadas con el desarrollo del Polígono Industrial Cantabria y el Polígono Industrial La Portalada.

El sector construcción también es de gran relevancia ya que Logroño posee un gran porcentaje de suelo urbanizable delimitado (49,3%¹⁸ frente al 25,4%¹⁸ de valor medio), el cual es un suelo incluido en el Plan General Municipal para un desarrollo racional, así como extensas áreas de suelo de desarrollo (53,5%¹⁹ frente al 30,2%¹⁹ de valor medio). Estos datos contrastan con la ciudad de Pamplona, en la que prácticamente todo es suelo urbano y cuyo futuro es incierto debido a la falta de suelo urbanizable. El futuro de Pamplona es la regeneración de espacios y rehabilitación de edificios ya construidos, en contraste con Logroño, la cual es una ciudad con clara proyección de expansión.

En el ámbito de la construcción, el suelo residencial es el más destacado, puesto que de toda la superficie de suelo, el 34,1%²⁰ está previsto para uso residencial, frente al 14,3%²⁰ de valor medio, siendo casi el triple. El parque de viviendas de Logroño es extenso, con el significativo dato de 509,4 viv/1000hab²¹ en comparación con las 469,6 viv/1000hab²¹ de valor medio en las ciudades de más de 100.000 habitantes. No solo eso, sino que además Logroño presenta un gran colchón de viviendas previstas, con 126,1 viv/1000hab²² frente a la media de 72,5 viv/1000hab²². Esto demuestra las previsiones optimistas de la ciudad a pesar de no presentar un crecimiento de población excesivo. En definitiva, se ha producido un gran crecimiento del parque de viviendas, con un crecimiento del 22,9%²³ en comparación con el 16,7%²³ de media entre 2001 y 2011, lo cual coincide justamente con la época del boom inmobiliario.

Por otra parte, Logroño presenta una deuda viva de 31 millones de euros²⁴ y un gasto por habitante de 1.143€²⁵, frente a los 932€ de Pamplona, siendo esta última una ciudad de mayores ingresos, inversiones y mejor calidad de vida, por lo que llama la atención que ese valor sea inferior.

¹⁷AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.ST.05. SUPERFICIE DE SUELO PREVISTO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

¹⁸AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.ST.03. SUELO URBANIZABLE DELIMITADO (%)

¹⁹AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.ST.02. ÁREAS DE SUELO DE DESARROLLO (%)

²⁰AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.ST.04. SUPERFICIE DE SUELO PREVISTO PARA USO RESIDENCIAL (%)

²¹AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.29. PARQUE DE VIVIENDA (viv/1000hab)

²²AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.ST.07. NÚMERO DE VIVIENDAS PREVISTAS EN LAS ÁREAS DE DESARROLLO (viv/1000hab)

²³AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.33. CRECIMIENTO DEL PARQUE DE VIVIENDAS 2001-2011 (%)

²⁴Gobierno Presupuestos Municipales. Logroño. Deuda viva. (2020). 2 octubre 2020. [Presupuestos municipales de Logroño del 2020 | Gobierno Presupuestos Municipales](#)

²⁵Gobierno Presupuestos Municipales. Logroño. Gasto por habitante. (2020). [Presupuestos municipales de Logroño del 2020 | Gobierno Presupuestos Municipales](#)



Fig.9: Gasto por habitante en Logroño 2020. [Fuente: Gobierno]

De acuerdo con la Fig.9, se observa como Logroño presenta un gasto por habitante mucho mayor que la media nacional, la cual es superior a la de Pamplona, aunque inferior a la media provincial y autonómica, que son el mismo dato al ser una comunidad Autónoma uniprovincial. Por tanto, se observa como La Rioja destina una gran cantidad de dinero por habitante en aquellas ciudades/pueblos que la conforman.

Los principales ingresos provienen de los impuestos directos, de las transferencias corrientes, de las tasas y otros ingresos, de los pasivos financieros, de la enajenación de inversiones reales y por último de los impuestos indirectos²⁶.

Por otro lado, el presupuesto de la Administración en 2020 fue de 173²⁷ millones de euros. Estos datos se recogen en la Fig.10, comparando el gasto de los últimos dos años desglosados en las categorías principales de inversión. La Fig.11 muestra gráficamente la información de la tabla para los años 2019 y 2020.

CATEGORÍA	VARIACIÓN 2019-2020
Bienestar comunitario	+2M
Seguridad y movilidad ciudadana	+4M
Servicios de carácter general	+4M
Servicios sociales y promoción social	+3M
Administración financiera y tributaria	+9M
Vivienda y urbanismo	+7M
Deuda pública	-
Cultura	+2M
Educación	+1M
Medio ambiente	-
Deporte	+1M
Transporte público	-
Sanidad	+0,153M
Infraestructuras	-

Fig.10: Variación de presupuestos 2019-2020. [Fuente: Elaboración propia según datos Gobierno]

²⁶Gobierno Presupuestos Municipales. Logroño. Ingresos totales. (2020). [Presupuestos municipales de Logroño del 2020 | Gobierno Presupuestos Municipales](#)

²⁷Gobierno Presupuestos Municipales. Logroño. Gastos totales. (2020). [Presupuestos municipales de Logroño del 2020 | Gobierno Presupuestos Municipales](#)

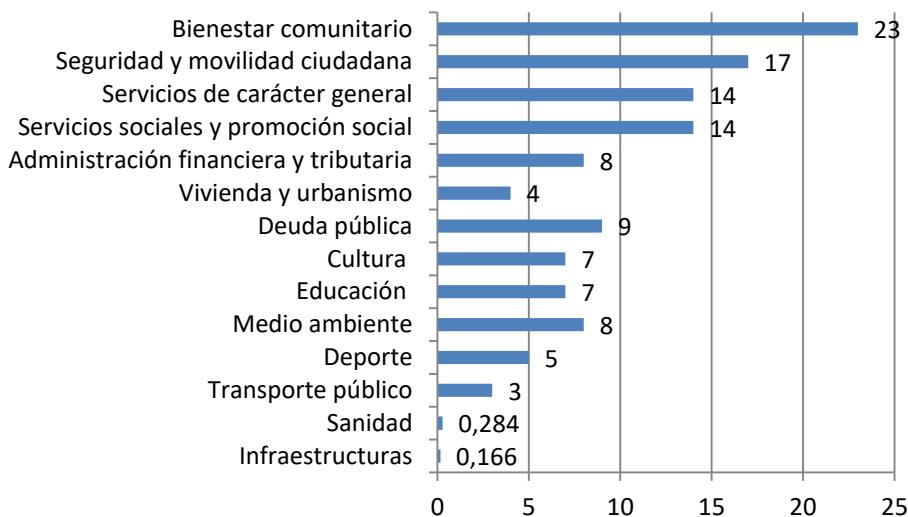


Fig.11: Presupuestos 2019 en millones. Total 136 millones [Fuente: Elaboración propia, datos Gobierno]

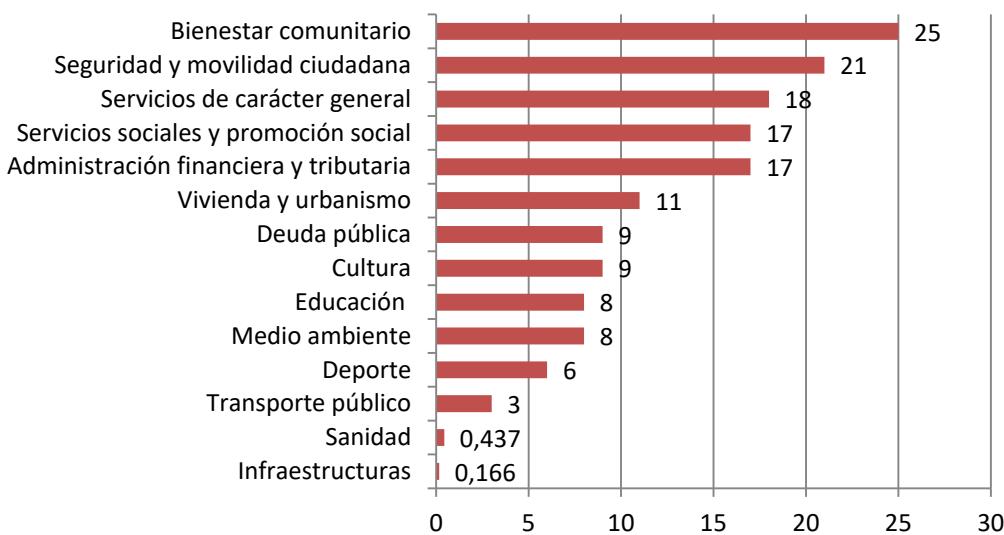


Fig.12: Presupuestos 2020 en millones. Total 173 millones [Fuente: Elaboración propia, datos Gobierno]

Se observa como el presupuesto del año 2020 es de 37 millones de euros más, por lo que la mayoría de inversiones individuales son superiores. No obstante, cabe destacar la gran subida de inversión que experimenta la Administración financiera y tributaria y la inversión en la vivienda y urbanismo, destinando 7 millones más que el año anterior. Esto tiene una relación directa con la gran cantidad de parque edificatorio en desarrollo y de reserva que hay en Logroño. El resto de aspectos se mantienen iguales o crecen en pequeñas cantidades, destacando que no se produce una disminución en ningún tópico.

4. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

Los aspectos ambientales de la ciudad de Logroño vienen determinados por la topografía del terreno, la hidrografía del río y las estructuras naturales en relación con los límites del tejido.

El origen de Logroño se ubica a orillas del Río Ebro, en su encuentro con el Río Iregua, adyacente al lugar donde se hallaba un espacio cubierto de arbolado inundable con una frecuencia casi anual. Ahí donde un pequeño escarpe lo separa de un amplio llano, ya a salvo de inundaciones, se encontraría la base de la futura ciudad de Logroño¹.

El término municipal de Logroño se dispone en forma alargada, de este a oeste, en el sector central de la fosa del Ebro a lo largo de la llanura aluvial que se extiende entre los ríos Ebro e Iregua. La ciudad está rodeada por un característico relieve tabular formado por un conjunto de cerros y lomas, entre los que destacan el cerro Cantabria y El Corvo al norte del municipio, la Rad de Santa Cruz al oeste y la Rad de Varea al este, elementos relictos de las antiguas terrazas fluviales erosionadas condicionando el desarrollo urbanístico de la ciudad hacia el sur. Otro elemento singular que caracteriza al término municipal logroñés son las vegas de regadío de los ríos Ebro e Iregua, intensamente transformadas por la agricultura, las infraestructuras hidráulicas aguas arriba y la urbanización, pero que, sin embargo, aún mantienen enclaves de notable pureza agraria, exemplificando bien el paisaje de las huertas tradicionales. El Ebro y su ribera arbolada, constituyen dos elementos esenciales del patrimonio ambiental del municipio y una imagen estrechamente trabada a la fachada y disposición urbana de Logroño. Los sotos ejercen de conectores ecológicos a lo largo del curso del río de importante valor natural.²⁸

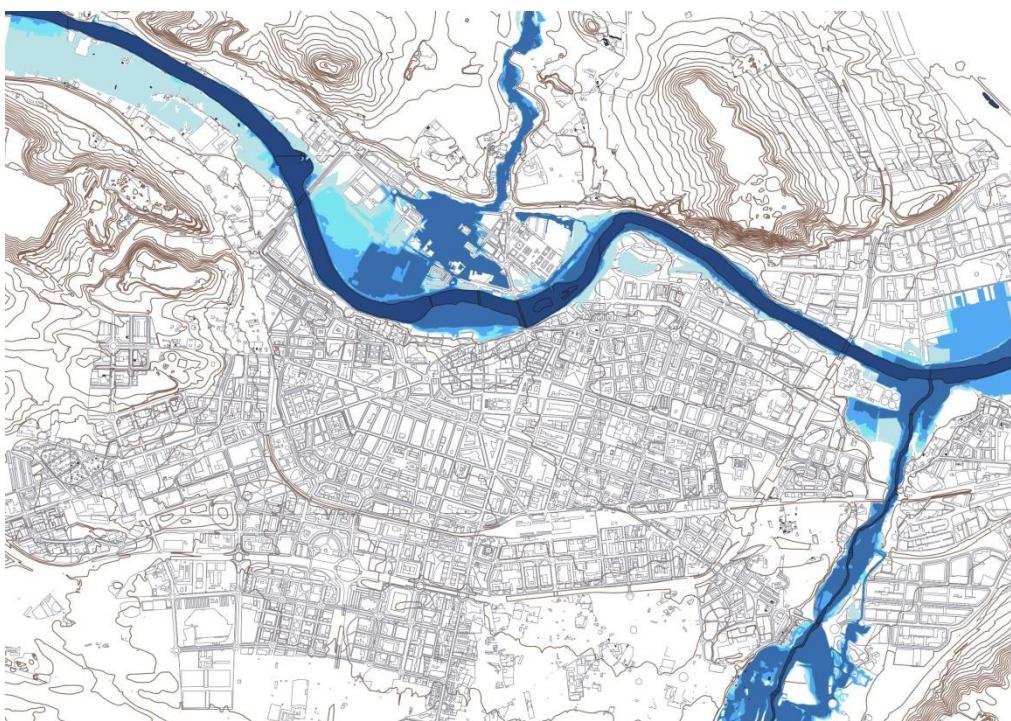


Fig.13: Topografía, hidrografía y estructuras naturales [Fuente: Elaboración propia]

²⁸Avance Logroño, Plan General Municipal, Memoria de Ordenación. (Página 27) [0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](#)

De acuerdo con los datos e indicadores descriptivos D.02.a, b, c, de la Agenda Urbana Española, Logroño cuenta con una superficie de cobertura artificial del 26,4% en comparación con el 35,8% de las ciudades de su mismo rango, recalando su marcada compacidad y densidad. Por otro lado, la superficie de cultivos es del 37,3% frente al 26,5% de media. A pesar de haber visto la dependencia de la economía en el sector servicios, se aprecia como este sector primario sigue presente en la actualidad y cobra una gran importancia. Por último, destacar cómo la superficie de zona forestal y dehesas es inferior a la media, con un valor de 27,1% en comparación con 32,5%.

En definitiva se demuestra la relevancia y la gran presencia que posee en la ciudad la superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestal, siendo de un 0,16%²⁹, algo inferior al 0,19%²⁹ de valor medio.

Además, de acuerdo con el dato e indicador descriptivo D.04. de la AUE, se observa como Logroño posee un 71,4% de superficie de suelo no urbanizable frente al 64,1% de valor medio. Este es un valor bastante elevado, demostrando cómo la ciudad, a pesar de encontrarse en expansión con construcciones continuas, también posee una gran proporción de suelo no urbanizable, bien por conservación, protección, por desaconsejo de uso, por cultivos... Concretamente, en el término municipal de Logroño se puede encontrar suelo no urbanizable de: interés paisajístico - interés cultural – huertas – cauce – monte – secano – soto – área ordenada – inadecuado urbanización – riesgo núcleo³⁰.

Una vez dicho esto, los indicadores descriptivos de Logroño de la AUE reflejan que hay una superficie verde de 3,2ha³¹ por cada 1000 habitantes, que se traduce en un total aproximado de 2,44 Km², un valor bastante superior a la media provista (1,9ha cada 1000 habitantes³¹). No obstante, cabe diferenciar que no todas las zonas verdes son de las mismas características. No es comparable el parque del Ebro o el Parque de la Ribera, considerados el pulmón verde la ciudad por las características de flora y fauna que poseen con otros parques más urbanos y de menores dimensiones. Por tanto concluimos como Logroño posee una gran cantidad de espacios verdes, siendo la única ciudad española que opta a “Capital Verde Europea” en el año 2023 y la primera ciudad española en firmar el “Acuerdo de ciudad verde” de la UE. Sin embargo, se puede observar en la Fig.14 como estos espacios verdes están inconexos. Un nuevo planteamiento es necesario para poder exprimir al máximo estas zonas de gran potencial para el ciudadano.

La inversión del Ayuntamiento de Logroño en 2020 en medio ambiente es de 8 millones de euros²⁷, lo que equivale a 56€ por habitante, siendo superior a los 45€ por habitante de media nacional. La inversión es de un 4,87% del total estimado. El medio ambiente cobra una gran importancia crucial, siendo una parte fundamental de los espacios libres para la población.

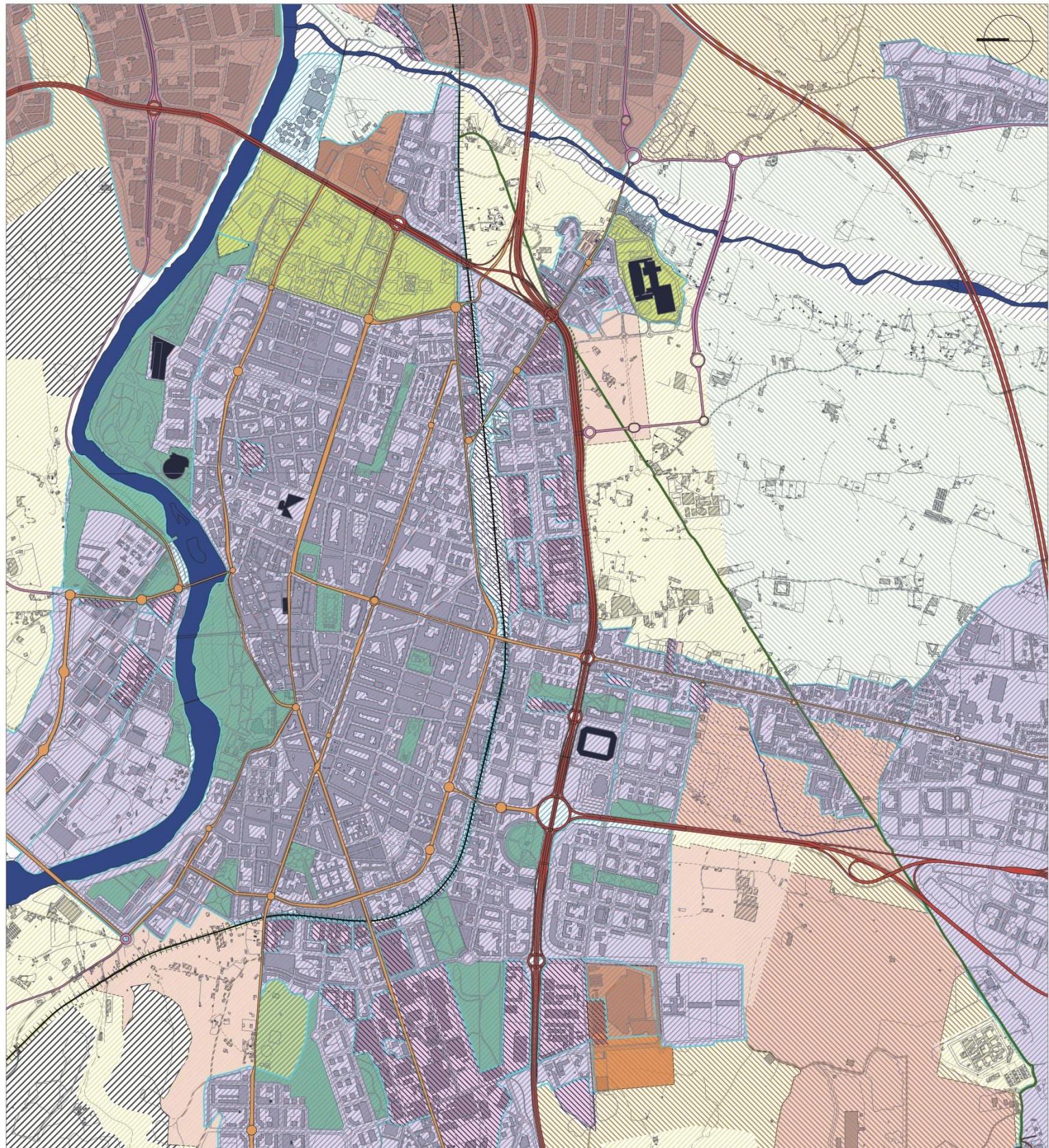
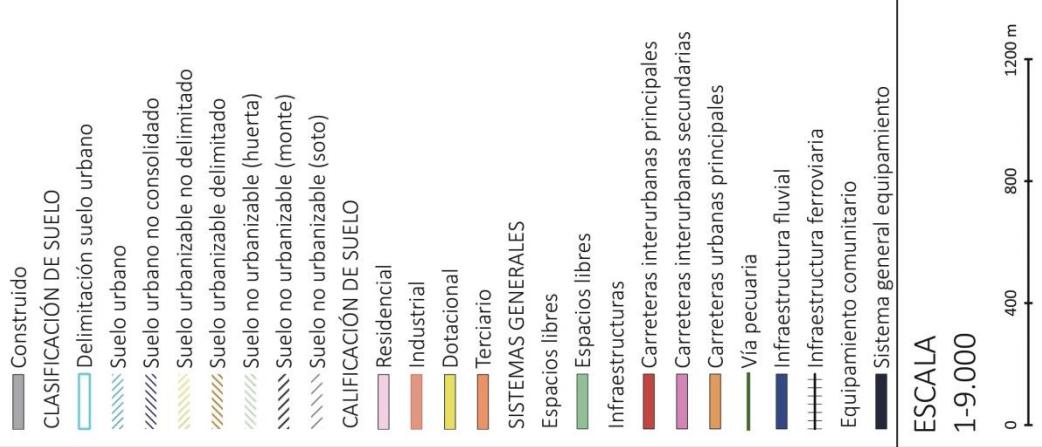
A continuación se observa la clasificación y calificación de suelo así como los sistemas generales en Logroño, (Fig.14) de elaboración propia según datos del Visor de Logroño.

²⁹AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, ‘D.03. SUPERFICIE DE EXPLOTACIONES AGRARIAS Y FORESTAL (%)

³⁰Visor Ayuntamiento de Logroño. [Logroño \(logro-o.org\)](http://Logroño(logro-o.org))

³¹AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, ‘D.05. SUPERFICIE VERDE (ha cada 1000 hab)

LEYENDA



El 62,9%³² del parque edificatorio de viviendas de Logroño es anterior al año 2000, frente al 70,2%³² de valor medio. No obstante, hay una gran cantidad de edificaciones, especialmente en el casco antiguo, previas a 1940, como se puede apreciar en la Fig.15. Por tanto, dado que en aquellos años las regulaciones eran mucho más suaves, no hay auto eficiencia, generadores de energía renovable o *passive house*, por lo que el consumo de energía es considerablemente alto según los estándares actuales. Dada esta situación, el Avance del Plan General Municipal de Logroño establece en su Memoria de Ordenación determinadas actuaciones que reducirán la demanda térmica anual, mejorando con ello la eficiencia energética del edificio: llenar cámaras de aire de fachadas, suelos y cubiertas, trasdosado exterior de fachadas y/o interior, sustitución de marcos en ventanas, por otros con rotura de puente térmico, sustitución de vidrios simples en ventanas por vidrios de capa múltiple con baja emisividad, aprovechamiento óptimo de la energía solar...³³



Fig.15: Edificaciones previas a 1940. [Fuente: Avance PGM Logroño]

Otro gran aspecto a considerar a la hora de entender las propiedades ambientales de la localidad es su tratamiento del transporte y la movilidad. Logroño posee una superficie de infraestructura inferior al valor medio de ciudades de su mismo rango de acuerdo con el dato e indicador descriptivo D.17, con un valor de 3,3% frente al 3,9%. De acuerdo al indicador descriptivo D.18. a, b, c. de la AUE, el índice de motorización en Logroño en 2019 fue de 487,8 vehículos privados domiciliados cada 1000 habitantes, equivalente a 74.382 vehículos privados en total, en comparación con el 539,9 vehículos cada 1.000 habitantes de valor medio. Por tanto se observa esa correlación entre menor superficie de infraestructuras de transporte y menor número de vehículos domiciliados.

³²AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.14. ANTIGÜEDAD DEL PARQUE EDIFICATORIO. Parque edificatorio anterior al año 2000 (%)

³³Avance Logroño, Plan General Municipal, Memoria de Ordenación. (Página 78) [0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](#)

Además, el porcentaje de turismos es exactamente igual al del valor medio (73,9%) y el de motocicletas ligeramente inferior, con un 9,1% en comparación con el 10,8% de media.

Sin embargo, el hecho de mantenerse en los valores medios o inferiores de vehículos privados no quiere decir que no haya posibilidad de mejora en la movilidad urbana. Logroño, al igual que el resto de ciudades españolas promueve una movilidad urbana sostenible y eficiente fomentando el transporte público y mejorando el itinerario de carriles bici tanto en el centro urbano como en la periferia. El propósito es ir integrando la bicicleta como medio de transporte competitivo y seguro en el sistema urbano de movilidad, adoptando soluciones que se basan en la coexistencia entre modos, contribuyendo de esta forma también a pacificar el tráfico en dichas vías.³⁴ La red ciclista de Logroño existente es discontinua, por lo que para promover y convencer al ciudadano se debe crear un plan, como se observa en la Fig.16.

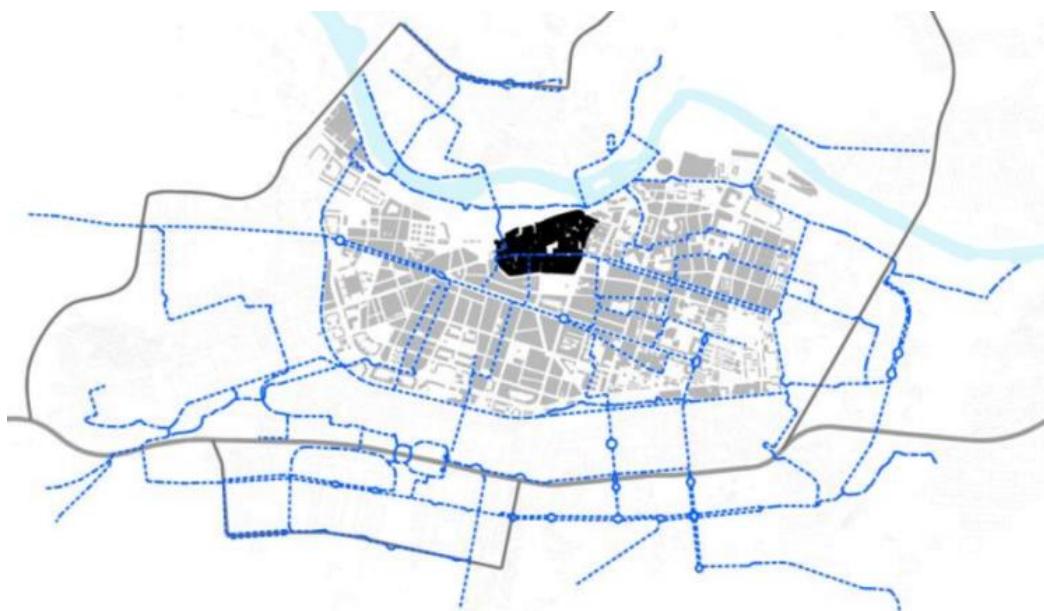
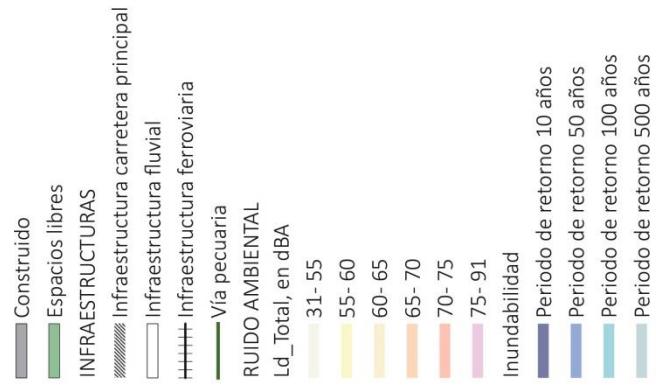


Fig.16: Itinerarios ciclistas propuestos. [Fuente: Avance PGM Logroño]

A continuación se observa la Fig.17 un mapa de la ciudad de Logroño representando el índice de ruido y la inundabilidad de los ríos. Se observa la distribución de la movilidad a motor en la ciudad, destacando la línea de autobús urbano (Línea 6: Centro-El Cortijo con parada en Plaza de la Diversidad) (representado en azul claro) más próximo a Barriocepo. Se trata de un mapa de elaboración propia según datos del Ayuntamiento de Logroño.

³⁴Avance Logroño, Plan General Municipal, Memoria de Ordenación. (Página 95-96) [0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](#)

LEYENDA



ESCALA
1-9.000

0 400 800 1200 m



5. ASPECTOS FÍSICOS

Una vez entendido el porqué de la ubicación de Logroño, es necesario conocer su expansión y crecimiento a lo largo de los años, conformándose en la llanura aluvial del Ebro. La ciudad, tal y como se conoce actualmente, se configura en la Edad Media a partir de tres elementos: el puente de Piedra (punto de paso del Ebro), las edificaciones que se apoyaban a lo largo del Camino de Santiago (de estructura lineal, ampliada hacia el sur con el otorgamiento del Fuero en 1095 mediante calles paralelas y transversales de menor importancia) y la muralla que rodeaba el conjunto³⁵.

A partir del siglo XVI, las renovaciones de edificios y las transformaciones del tejido urbano fueron continuas, al igual que el crecimiento demográfico, por lo que la ciudad se expandió y se produjeron aperturas en la muralla a lo largo del XVIII. El Ensanche tuvo lugar con la demolición de las murallas, que permitieron la primera expansión horizontal del centro urbano. A falta de planeamiento se produjo de una forma desordenada y apoyada en los caminos rurales que fluían del Centro urbano medieval³⁵.

Con el Plan General de Alineaciones de Logroño de 1893 (Luis Barrón) se pretendía erradicar el modelo de ciudad medieval y a su vez mantener la homogeneidad del centro frente a los ensanches, cuyo crecimiento se reglamentó a través de las Ordenanzas Municipales de 1900. En 1958, con la redacción del Plan General de Alineaciones, el desarrollo de la ciudad se fijó en cinturones sucesivos de edificación con un modelo de ocupación muy denso que coincidió con el notable crecimiento de población que se produjo en la ciudad en los años 60- 70³⁵. Esta densidad, la cual sigue actualmente, ya ha sido comentada. Logroño ocupa un área de 79,57 Km², con una superficie de cobertura artificial del 26,4%³⁶.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1985 abandona el modelo desarrollista del Plan Comarcal al encontrarse con una nueva situación económica y se centra en tratar de resolver los vacíos urbanos³⁵. Esta evolución histórica explica datos actuales como la densidad de población en suelo urbano (103 habitantes por ha)¹³, que es ligeramente superior que la media presentada por la AUE para una localidad de tamaño similar (99,7 hab/ha)¹³.

En cuanto a la estructura urbana del propio municipio, se reconocen cuatro tipologías. La primera, la que compone el Casco Antiguo. Viviendas estrechas y alargadas creando patios interiores. Muchas de ellas son previas a 1940 y no poseen ningún criterio de sostenibilidad. Las calles son mayoritariamente peatonales y sombrías. Posteriormente encontramos el crecimiento del Ensanche, con edificios en manzana con grandes avenidas y muchos locales comerciales, hasta llegar a la tercera tipología más periférica, los bloques lineales y torres con muchos espacios libres entre ellos, creando una gran cantidad de espacio público; muchas veces fuera de escala y en desacuerdo a la densidad del barrio. Por último se encontrarían las viviendas unifamiliares, especialmente en el sur y oeste, siendo una expansión de muy baja densidad.

³⁵Avance Logroño, Plan General Municipal, Memoria de Ordenación. (Página 37) [0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](#)

³⁶AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.02.a. TERRITORIO Y DIVERSIDAD DE HABITATS. Superficie de cobertura artificial (%)



Fig.18: Diferentes tipologías de vivienda Logroño con ambientes diferentes. [Fuente: Google Street View]

La ciudad de Logroño presenta unas delimitaciones muy claras. Por un lado, el río Ebro por el norte; el afluente Iregua y el desarrollo de los polígonos industriales por el este; y el ferrocarril, heredado de 1860 que hoy en día actúa de brecha en el centro urbano pues la ciudad ha ido creciendo hacia el sur. Este problema de accesibilidad y conexión en Logroño se ha resuelto de una manera excepcional soterrando la estación de tren y autobús y creando una gran cubierta ajardinada que sirva de conexión y no de brecha urbana. Una ciudad que a su vez viene rodeada por circunvalaciones, destacando la A-13, la LO-20, la N-111 y la AP-68, las cuales permiten el acceso a Logroño y donde la mayor intensidad sonora se encuentra.

A su vez, existe una red de vías pecuarias relativamente importante en el término municipal de Logroño, con predominio de las veredas. Se hallan también dos cañadas reales, la Cañada Real del Ebro, paralela al curso de éste y, la Cañada Real de Santa Coloma. Ambas vías se entrelazan con las veredas y crean diversas conexiones de zonas verdes a lo largo del municipio³⁷.

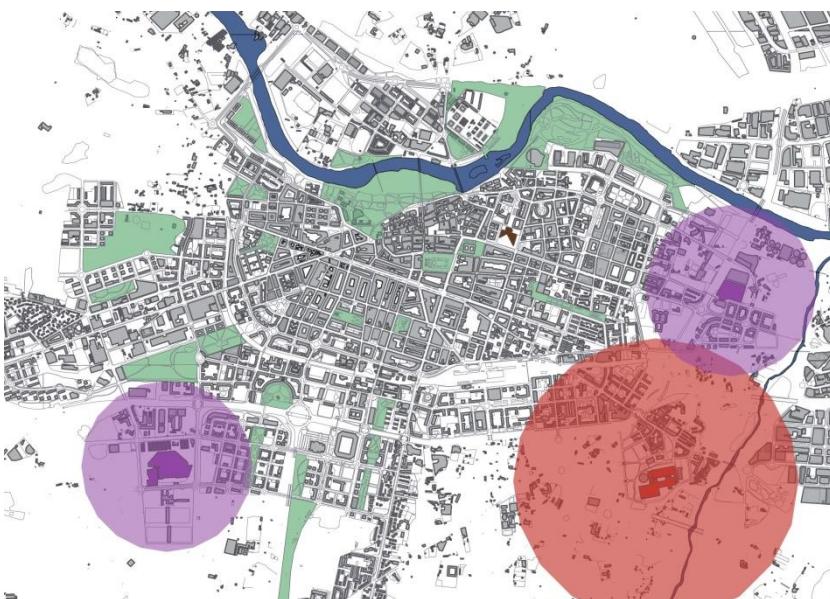
Por otro lado, en Logroño existen tres aspectos culturales de gran relevancia:

- Camino de Santiago: está calificado como Bien de Interés Cultural de acuerdo a la Ley 16/1985 del 25 de junio del Patrimonio Histórico Español, que establece la obligación de salvaguardar mediante un instrumento de planeamiento adecuado el área afectada por la declaración.

³⁷Avance Logroño, Plan General Municipal, Memoria de Ordenación. (Página 35) [0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](#)

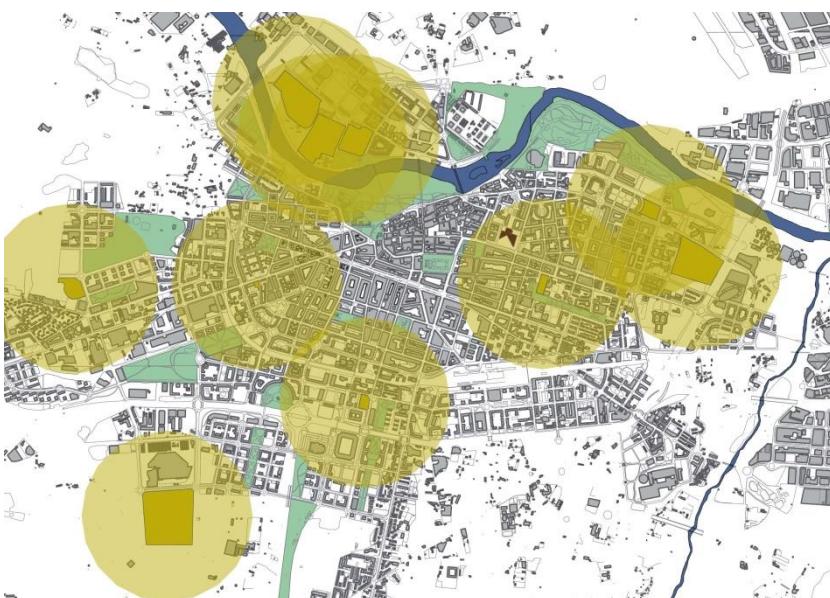
- Actuación del Ayuntamiento de Logroño por Rafael Moneo: supuso un gran hito ya que el movimiento de las personas en la ciudad está delicadamente estudiado. El edificio se comporta como un embudo que recoge a los ciudadanos de la zona sur y los canaliza al río creando un paseo en conexión con el parque fluvial del Ebro.
- Las ruinas del Convento de Valbuena: Unas ruinas en buen estado de conservación pero cuya accesibilidad es inexistente. Es un espacio de un gran potencial.

En lo que respecta a dotaciones y equipamientos, en la *Fig.19* se analizan en función de la distancia a la que se encuentran de la población. Los centros educativos en un radio de 300m, los centros deportivos en uno de 500m, los centros sanitarios hospitalares abarcan un radio de 1000m y por último los centros de ocio estudiados en un radio de 500m. Estas distancias han sido extraídas de la Agenda Urbana Española del Objetivo Estratégico 2, del Objetivo específico 2.1 “Definir un modelo urbano que fomente la compactidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos”. Concretamente en el indicador cuantitativo 2.1.2. “Porcentaje de población próxima a los principales servicios básicos”.

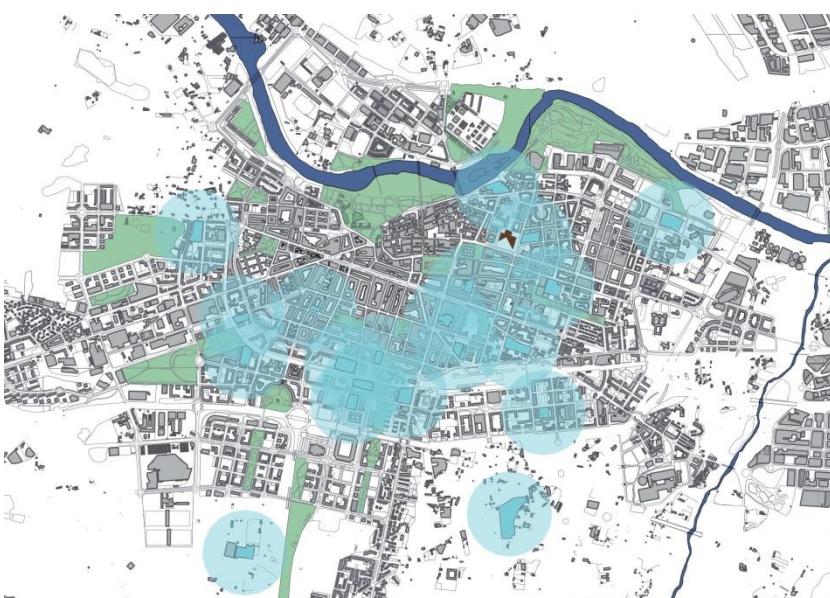


Representación de **centros de ocio (centros comerciales)** abarcando una distancia de 500m*

Representación de **hospitales** abarcando una distancia de 1000m*



Representación de **centros deportivos** abarcando una distancia de 500m*



Representación de **centros educativos de primaria y secundaria** abarcando una distancia de 300m*

6. BARRIOCEPO

Barriocepo es el ámbito de intervención del proyecto cuyo objetivo es realizar una regeneración urbana que active y dinamice el barrio. Como se ha comentado, nos encontramos en una zona degradada con el paso de los años, tal y como establece el Atlas de Vulnerabilidad Urbana en España en aspectos sociodemográficos, socioeconómicos, residenciales y en cuanto a vulnerabilidad subjetiva.

Especialmente cabe destacar el alto porcentaje de personas mayores que lo habitan, habiendo una escasez de jóvenes, así como muchos hogares unipersonales de mayores de 65 años. Esto crea un estancamiento en el barrio, especialmente en términos económicos, por lo que una inversión es necesaria. Nos enfrentamos a una zona con poco tejido residencial, suelos urbanos no consolidados dedicados a aparcamientos y muchas bajeras en planta baja abandonadas. No hay ningún tipo de actividad económica, convirtiéndose en un área sin uso. Por tanto, requiere una fuerte regeneración desde el punto de vista económico produciendo empleo y economía. Principalmente se necesitan diversas dotaciones que abastezcan la necesidad ciudadana y que impulsen la inversión del lugar generando dinamismo en la economía del barrio.

No obstante, su importancia en la ciudad es notoria. Al norte limita con el parque del Ebro, un parque fluvial de grandes dimensiones capaz de abastecer a gran parte de la población de Logroño. Es una zona de topografía no marcada excepto en su conexión con el río, el cual se encuentra en una cota inferior. Como es obvio, todo el suelo es urbano aunque lo destacable es que gran parte de este es no consolidado ya que varias regeneraciones de espacios libres y rehabilitaciones de edificaciones son necesarias.

Esto se demuestra en el *Fig.15*, donde muchas de las edificaciones previas a 1940 se encuentran concretamente en Barriocepo. La movilidad en el barrio es peatonal mayoritariamente compartido con tráfico rodado (únicamente para residentes y transportes pesados de carga y descarga del comercio existente). Los itinerarios ciclistas son inexistentes, aunque como se observa en la *Fig.16*, se plantea la propuesta de un carril bici en las inmediaciones de este por el cubo de Revellín y en la calle Portales en su paso por la catedral a modo de coexistencia con el peatón.

Para poder entender y actuar sobre el barrio, es primordial analizar su situación dentro de la ciudad y conexión. Este viene delimitado por unos ejes muy claros. Al norte se produce una barrera fortísima entre el parque del Ebro y el río con Barriocepo debido a la carretera del Norte, la cual supone una gran contaminación acústica debido a la presencia continua de coches. A la izquierda por la Plaza de la Diversidad, donde desembocan muchas avenidas por lo que el ruido es también muy notorio. No obstante, hay un aspecto muy curioso y es que el momento en el que uno entra en Barriocepo, la sensación es totalmente distinta. Se dejan de escuchar los coches y se comienza a escuchar otro tipo de sonidos, como los pájaros, los pasos de la gente, las tazas de los bares... Este cambio no es únicamente sonoro sino que también es físico. El pavimento cambia; pasa de unas baldosas de gran formato a un pavimento adoquinado de piedra de Calatorao, un despiece más pequeño que genera más tranquilidad al peatón.

Al sur viene delimitado por la calle Barriocepo, por donde discurre el Camino de Santiago. Esta calle, a pesar de su gran importancia, se encuentra en estado degradado. Los bajos con comercio están abandonados y las fachadas de los edificios requieren una rehabilitación. Esto produce el abandono de viviendas, ya que en Logroño hay un 15%³⁸ de viviendas vacías en comparación con el 11,6%³⁸ en ciudades de su mismo rango. A lo largo de la calle se encuentra un suelo urbano no consolidado cuyo uso es un parking al aire libre debido a la falta de proyectos. Esta decisión es muy pobre y afecta a la imagen de la ciudad. No obstante, este es un problema latente en la ciudad de Logroño puesto que presenta una gran cantidad de aparcamientos al aire libre en puntos de gran potencial, como los que se encuentran entre el parque del Ebro y Barriocepo, desperdiando suelo de manera inútil. Al este limita con la calle Sagasta, por la que antiguamente discurría el ferrocarril y que atraviesa el Ebro a través del Puente de Hierro.

La muralla señala el límite de la ciudad histórica, sobrepasado a principios del siglo pasado por los edificios de la calle Norte. Este desbordamiento ha creado un problema de planificación de la manzana y el resultado es un gran solar utilizado como aparcamiento provisional que penaliza este tramo de la calle. En esta manzana se ubica la antigua casa de los Fernández de Astid que hoy es la sede de la Universidad a Distancia (UNED), institución pionera en llevar actividad a la zona. Siguiendo el camino hacia el Oeste, se encuentra el edificio que fuera la casa del marqués de Legarda y que hoy alberga el Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja. En su lateral se abrió un callejón, creando así una ruta peatonal que da acceso al parque de Ebro y a las instalaciones deportivas de la otra orilla, otro intento de dinamizar la zona.

Por último, destacar la pésima accesibilidad y conexión del barrio al este con la zona del río, encontrando barreras arquitectónicas. Dato relevante pues en Logroño hay un índice de personas con dependencia total del 51,9%³⁹ frente al 49,7%³⁹ de media.

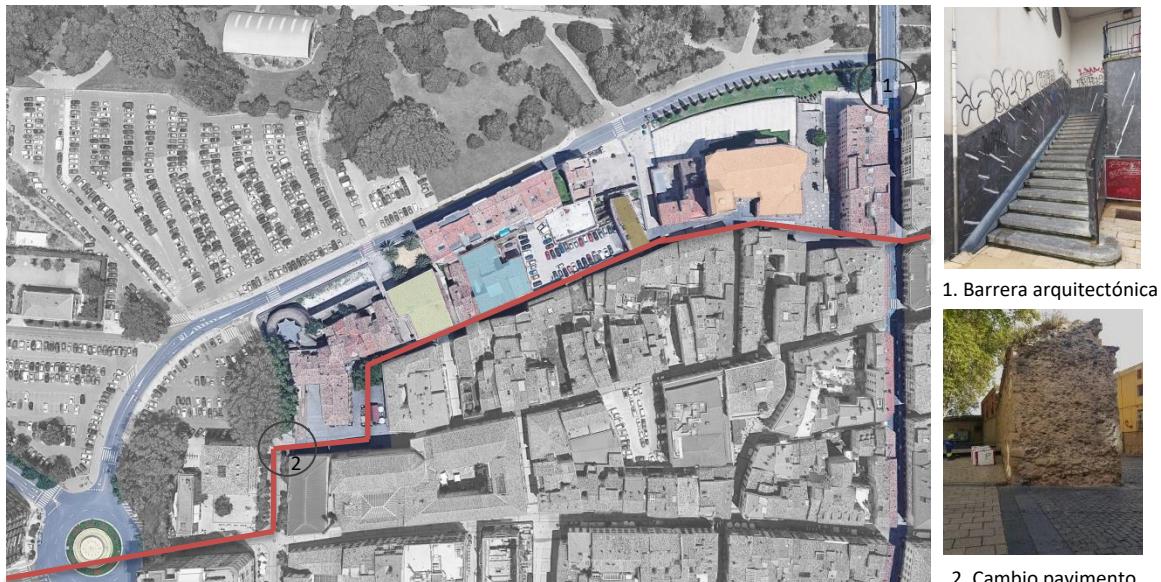


Fig.19: Ámbito Barriocepo. Límites marcados

Escuela Oficial de Arquitectos de la Rioja, Universidad Nacional de Educación a Distancia de la Rioja,
Fundación Dialnet, Iglesia de Santiago el Real, Camino de Santiago

³⁸AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.35. VIVIENDA VACÍA (%)

³⁹AUE (Datos descriptivos e indicadores de Logroño), 2019, 'D.24.A ÍNDICE DE DEPENDENCIA TOTAL (%)

7. CONCLUSIONES

Tomando en consideración el desarrollo histórico de Logroño, el Plan General de Ordenación Urbana vigente con su Avance y el análisis social, económico, medioambiental y físico realizado, se puede concluir cómo algunas de las principales líneas de actuación del modelo de desarrollo adoptado por la ciudad de Logroño son la consolidación residencial de la periferia, el reforzamiento del continuo urbano y la concentración del industrial al este de la ciudad, el esfuerzo por recuperar y potenciar los valores naturales del entorno integrando el río en el paisaje urbano, la implantación de nuevas actividades económicas, así como la mejora de las conexiones viarias⁴⁰.

En lo que respecta a los aspectos sociales, se observa una ciudad con un crecimiento de población lento y gradual con un alto porcentaje de población extranjera. Uno de los principales problemas es el envejecimiento, al igual que en toda ciudad contemporánea española, por lo que una propuesta podría consistir en atraer ciudadanos, especialmente jóvenes con ganas de emprender así como estimular a los vecinos para que no se marchen, por lo que es necesario mejorar la competitividad de la ciudad. En definitiva, Logroño es una ciudad muy densa y compacta debido a la baja superficie de cobertura artificial y al escaso suelo urbano discontinuo.

En cuanto a los aspectos económicos, hay que destacar la gran dependencia de la ciudad en el sector servicios. No obstante, el sector agrícola, de industria y construcción también tienen su relevancia. Especialmente este último, ya que Logroño posee una gran superficie de suelo en desarrollo, un notorio parque de viviendas y una previsión optimista en el asunto pues tiene un gran número de viviendas previstas. La tasa de desempleo es favorable, así como su renta neta y los presupuestos de los que dispone, de los cuales la mayoría va destinado al bienestar comunitario.

En referencia a los aspectos medioambientales, la ubicación de Logroño es privilegiada. El asentamiento es el idóneo para evitar las inundaciones en la trama urbana. La topografía e hidrografía son dos aspectos positivos en la ciudad, estando bien integrados en ella. Una ciudad densa a la vez que llena de zonas verdes, creando espacios de gran potencial. Además, Logroño no es muy dependiente del vehículo motorizado, pero la necesidad de una mejor red de movilidad sostenible es obvia, así como la necesidad de construir o rehabilitar edificios eficientes.

Por último, en cuanto a los aspectos físicos, recalcar de nuevo la compacidad de Logroño y la gran cantidad de suelo urbanizable aun disponible. Se encuentran diversas tipologías de edificación que configuran la ciudad dando lugar a diferentes espacios que transmiten diferentes sensaciones. El Camino de Santiago es un elemento fundamental creando áreas de gran interés cultural. Logroño está correctamente abastecido en cuenta a dotaciones pero urge la necesidad de eliminar los numerosos parkings en las cercanías del Río Ebro.

⁴⁰Avance Logroño, Plan General Municipal, Memoria de Ordenación. (Página 40) [0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](#)

8. D.A.F.O.



7.1 Debilidades

- E1-D.01 Orografía y estructura morfológica compleja
- E1-D.03 Deterioro ambiental de determinados entornos
- E1-D.04 Falta de conexión entre el entorno urbano y rural
- E2-D.03 Problemas de accesibilidad y barreras arquitectónicas
- E2-D.04 Centro urbano degradado
- E2-D.06 Contaminación acústica y lumínica en determinadas zonas
- E4-D.01 Infraestructuras locales poco eficientes
- E5-D.01 Patrones de movilidad poco sostenible
- E5-D.02 Problemas de tráfico y movilidad
- E5-D.05 Déficit de infraestructuras de movilidad sostenible
- E6-D.01 Elevada tasa de envejecimiento
- E7-D.02 Efectos de una actividad económica muy especializada
- E7-D.07 Insuficiente oferta de primer empleo para jóvenes en el área urbana
- E8-D.02 Excesiva extensión de los plazos de tramitación de planes urbanísticos

7.2 Amenazas

- E1-A.02 Desarrollo territorial más enfocado a la expansión que a la regeneración
- E1-A.03 Zona en declive y estancamiento demográfico
- E3-A.02 Riesgos naturales y efectos del cambio climático (inundaciones)
- E4-A.04 Efectos de explotaciones agrícolas intensivas en determinados entornos
- E5-A.05 Problemas de movilidad consecuencia de altos flujos de movimiento en zonas
- E6-A.03 Elevada tasa de envejecimiento
- E6-A.08 Envejecimiento y degradación de barrios construidos en el siglo XX
- E7-A.02 Sectores productivos predominantes

7.3 Fortalezas

- E1-F.02 Riqueza del patrimonio natural y medioambiental
- E1-F.03 Riqueza agrícola, ganadera y forestal del entorno
- E1-F.05 Ciudad bien comunicada
- E1-F.06 Riqueza del paisaje y de la biodiversidad
- E2-F.01 Riqueza del patrimonio urbano y arquitectónico
- E2-F.02 Ciudad compacta
- E3-F.05 Implementación de medidas para la lucha contra inundaciones
- E5-F.02 Proyectos e iniciativas para un transporte público sostenible
- E5-F.03 Ciudad bien comunicada
- E5-F.04 Ciudad compacta
- E6-F.03 Ciudad compacta
- E6-F.04 Buen nivel de convivencia y seguridad ciudadana
- E6-F.05 Red de servicios de alta calidad y prestaciones
- E6-F.06 Población activa altamente cualificada
- E7-F.01 Activos culturales, patrimoniales y paisajísticos
- E7-F.07 Fuerte dinamismo empresarial en algunas áreas urbanas

7.5 Oportunidades

- E1-O.01 Conexión de la ciudad con el entorno rural
- E1-O.02 Patrimonio natural infrautilizado
- E1-O.05 Amplia red de caminos naturales y rurales
- E1-O.06 Patrimonio natural y paisajístico infrautilizado
- E2-O.02 Políticas autonómicas y nacionales en relación a la rehabilitación
- E2-O.05 Conexión de la ciudad con el entorno rural
- E4-O.01 Políticas nacionales y europeas de energías renovables
- E4-O.02 Patrimonio natural infrautilizado
- E5-O.01 Programas y fondos autonómicos que promueva la movilidad sostenible
- E6-O.02 Iniciativa y programas orientados a atraer población joven
- E7-O.07 Potencial turístico sin potenciar
- E8-O.04 Reorientar el sector de la construcción hacia la rehabilitación edificatoria

ACCIÓN 01

Ámbito de actuación



Descripción y justificación de la propuesta

El análisis de Logroño demuestra la **pobre presencia del río Ebro e Iregua** en la ciudad a pesar de su valor ambiental, paisajístico y territorial. Se trata de un espacio con un **gran potencial**, por lo que el plan de acción propone desarrollar una **infraestructura verde a lo largo de las orillas fluviales**, creando un espacio natural significativo para la ciudad que puede ofrecer a los ciudadanos la posibilidad de experimentar nuevas sensaciones. Esta intervención aumenta el potencial natural del núcleo urbano sirviendo como ejemplo de **conectividad sostenible** con la ciudad así como de Logroño con otros municipios de alrededor. La infraestructura verde y azul propuesta puede restaurar los hábitats en los cauces fluviales, regenerando espacios públicos adyacentes a los ríos de gran potencial. La acción consiste en **vivir el espacio público**, muy presente en Barriocepo pero infravalorado. Se marca en rallado verde discontinuo los nuevos espacios utilizados, con la eliminación e integración del parking, así como de las ruinas del Convento Valbuena, espacios de huertas en las inmediaciones del colegio, zonas inundables con zonas de juego en función del nivel del agua, actividades fluviales y conexiones verdes con la ciudad que ofrecen espacios de descanso, juego, land art...

INFRAESTRUCTURA VERDE Y FLUVIAL: RED DE ESPACIOS ABIERTOS

Objetivos Estratégicos y Específicos relacionados

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

1.1 Ordenar el suelo de acuerdo al territorio

- Diseñar la ciudad de conformidad con el modelo territorial y de manera coordinada con los núcleos adyacentes, teniendo en cuenta sus características propias de clima, humedad, territorio y paisaje interconectando los ámbitos urbanos y rurales

1.2 Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje

- Elaborar estrategias para mejorar, conservar y poner en valor el patrimonio cultural y el paisaje urbano y rural, con el fin de desarrollar todo su potencial y garantizar un nivel adecuado de conservación y mantenimiento

1.3 Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural

- Organizar y diseñar las redes de infraestructuras verdes y azules teniendo en cuenta criterios de conectividad ecológica y de las características geomorfológicas del territorio

- Aprovechar las vías pecuarias e incorporarlas con criterios de conectividad ecológica

2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente

2.3 Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos

- Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad convirtiendo las calles en "plazas",

2.4 Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación

- Promover la creación de infraestructuras verdes para facilitar la conexión de la ciudad con la naturaleza y favorecer la continuidad física y la conectividad con el medioambiente

Datos generales

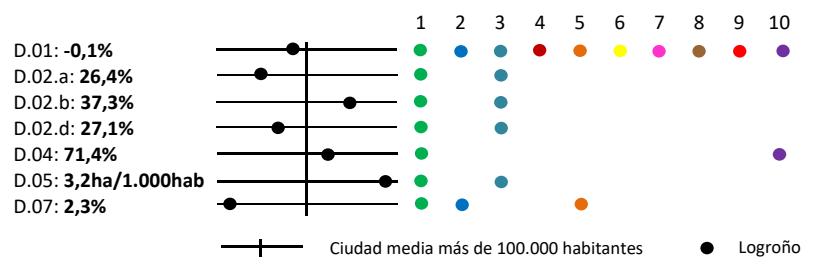
Municipalidad: Logroño

Figura de planeamiento vigente: PGM

Superficie: 79,57 Km²

Fecha aprobación: 2002

Datos descriptivos relacionados – Agenda Urbana Española



ACCIÓN 02

Ámbito de actuación



Descripción y justificación de la propuesta

El análisis de Logroño demuestra como Barriocepo posee un problema de movilidad notorio. Especialmente debido a la **carretera del Norte** la cual actúa de **barrera** entre el barrio y la zona del parque del Ebro. Una calle de muchísima densidad de tráfico que desemboca en la Plaza de la Diversidad. Por tanto, se plantea un itinerario de **coexistencia entre el peatón, la bicicleta y ciertos vehículos como taxis o transporte público**. A su vez, se impulsa el empleo de Big Data, a través del **IoT (Internet de las Cosas)** permitiendo que estos elementos se comuniquen entre sí. De esta manera los coches podrán recibir información sobre plazas de aparcamiento disponibles, mientras que los semáforos serán capaces de autorregularse en función del tráfico y la presencia de peatones. Se consigue información en tiempo real evitando calles congestionadas. Se consigue una sección de calle totalmente distinta donde los únicos automóviles que se permiten son aquellos que empleen el **ride sharing, ride pooling o ride hailing**. La eliminación de parkings también es fundamental, la cual fomenta la movilidad sostenible.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Objetivos Estratégicos y Específicos relacionados

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

1.1 Ordenar el suelo de acuerdo al territorio

- Diseñar la ciudad de conformidad con el modelo territorial y de manera coordinada con los núcleos adyacentes y poniendo en marcha mecanismos de coordinación y colaboración que se basen en la utilización sostenible del territorio

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

3.2 Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero

- Incentivar e impulsar un modelo urbano bajo en carbono implementando las estrategias "cero emisiones" en los entornos urbanos. Reducir la dependencia del vehículo privado y motorizado mediante el fomento de un modelo urbano compacto y complejo

5. Favorecer la proximidad y movilidad sostenible

5.1 Favorecer la ciudad de proximidad

- Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal priorizando la ciudad para el peatón. Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos implementando planes de transporte público y redes peatonales y ciclistas garantizando desplazamientos no motorizados seguros

5.2 Potenciar modos de transporte sostenibles

- Reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales. Ubicar aparcamientos de disuasión en la periferia fomentando los sistemas de vehículo compartido

Datos generales

Municipalidad: Logroño

Superficie: 79,57 Km²

Figura de planeamiento vigente: PGM

Fecha aprobación: 2002

Datos descriptivos relacionados – Agenda Urbana Española



ACCIÓN 03

Ámbito de actuación



Bajos comerciales abandonados o libres --- Solares sin desarrollo --- Solares desarrollados infrutilizados --- Rehabilitación: Passive House (Avance PGM) --- Ruinas Convento Valbuena

Descripción y justificación de la propuesta

Barriocepo necesita una transformación urgente. Es una barrio degradado, vulnerable, con una nula actividad económica. Por tanto, esta acción pretende dar un uso a aquellos **espacios inutilizados** (bajos comerciales y solares abandonados) reduciendo la necesidad de sus habitantes en irse a los equipamientos de otras zonas. Escogiendo piezas estratégicas del tejido urbano, se plantea la creación de **espacios de coworking** atrayendo población activa. Una manera de contribuir a esta mejora del barrio es permitir el uso de estos espacios a cambio de favores como actividades educativas, culturales... De esta manera se activa **socio-económicamente** el barrio generando una **cohesión social**. A su vez se plantean diversos espacios de **nuevas dotaciones** como un museo para las Ruinas de Convento de Valbuena y un albergue para peregrinos en su paso por la calle Barriocepo. A su vez, la **rehabilitación de los edificios** es necesaria, empleando medidas de eficiencia energética y **passive house**, precisando de ayudas económicas para atraer nuevas familias que activen el barrio.

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO- ECONÓMICA

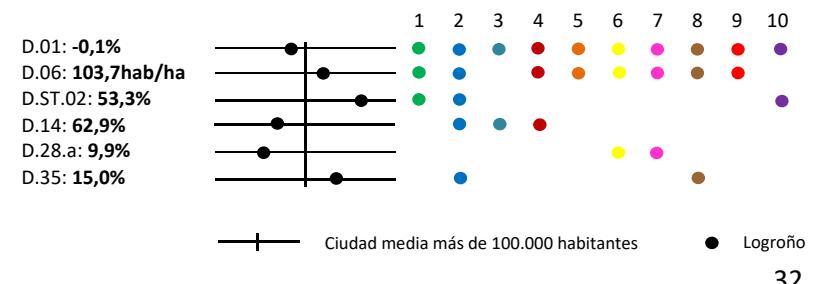
Objetivos Estratégicos y Específicos relacionados

2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente
 - 2.1 Definir un modelo urbano que fomente la compactidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos
 - Diseñar un sistema de dotaciones y equipamientos locales adecuado y equilibrado y reedificar y reutilizar terrenos y edificios vacantes e infrutilizados
 - 2.2 Garantizar la complejidad funcional y la diversidad de usos
 - Ocupación del suelo eficiente y mezcla de usos equilibrio residencia y act. terciarias
 - 2.5 Impulsar la regeneración urbana.
 - Fomentar la rehabilitación edificatoria y la regeneración urbana encontrando un equilibrio y fomentar propuestas que provengan del ámbito del cooperativismo
6. Fomentar la cohesión social y buscar la equidad
 - 6.1 Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos
 - Fomentar la renovación y regeneración urbana integrada en entornos de mayor vulnerabilidad urbana incluyendo programas de cohesión social
7. Impulsar y favorecer la economía urbana
 - 7.1 Buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica
 - Prever y fomentar espacios de trabajo flexibles (coworking) en el centro de las ciudades, tanto por su capacidad de atraer a nuevos emprendedores
8. Garantizar el acceso a la vivienda
 - 8.1 Fomentar la existencia de un parque de vivienda adecuado a precio asequible
 - Mejorar la seguridad, la habitabilidad, la accesibilidad universal y la eficiencia energética de las viviendas

Datos generales

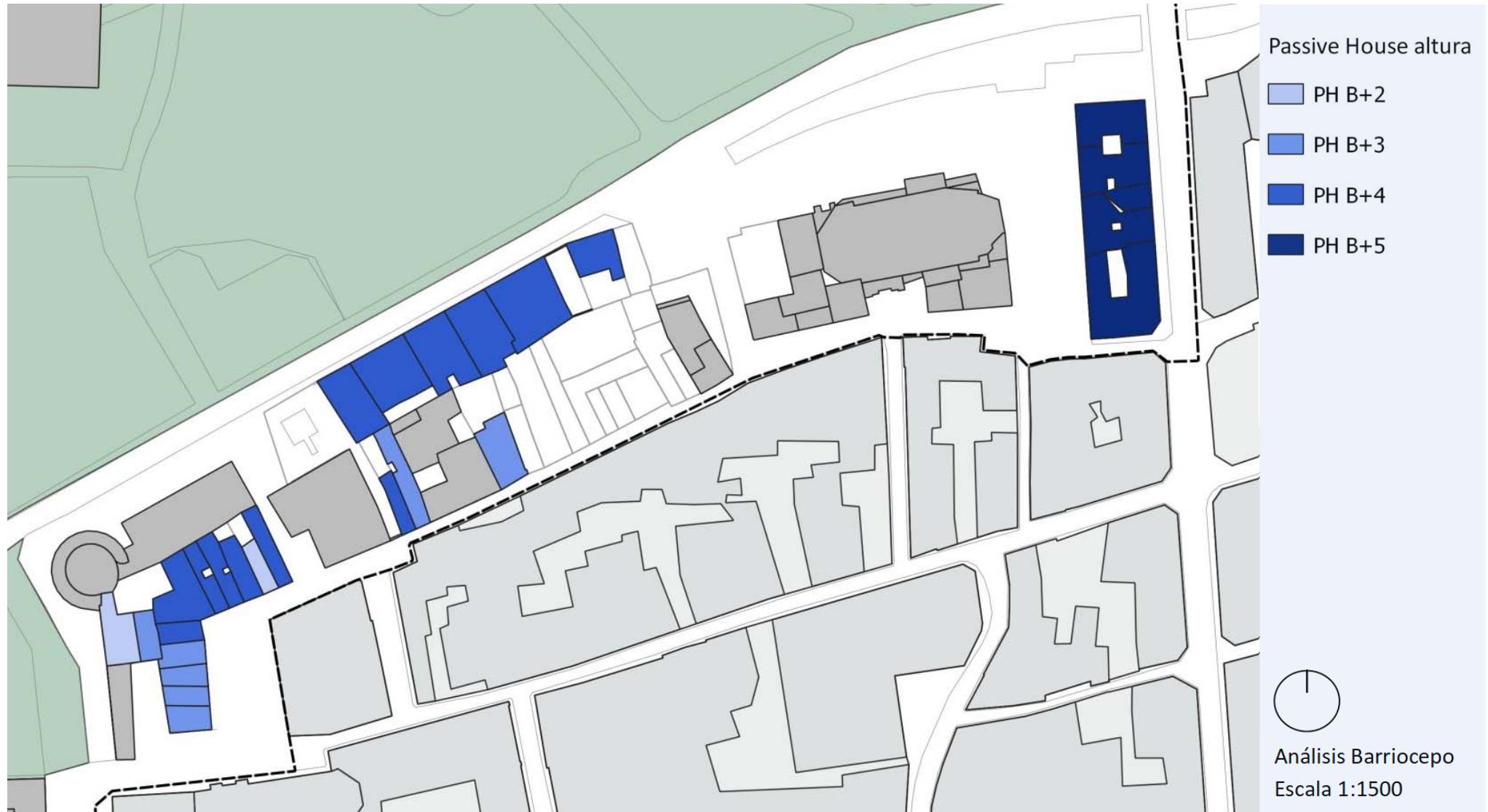
Superficie: 79,57 Km²
Fecha aprobación: 2002

Datos descriptivos relacionados – Agenda Urbana Española



ACCIÓN 03

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA



ACCIÓN 03

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA



ACCIÓN 03

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA



ACCIÓN 03

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA



ACCIÓN 03

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA



ACCIÓN 03

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA



1: Inicio del corredor sostenible. Puntos de recarga coche eléctrico. Aplicación del Internet de Las Cosas (IoT) con el despliegue del 5G (eficiencia en espacios públicos):

- Coches reciben información sobre plazas de parking disponibles
- Semáforos se autorregulan en función del tráfico
- Las farolas, gracias a cámaras y otro tipo de sensores, podrían reducir la luz cuando no haya peatones ni vehículos
- Riego jardines gracias a sensores de humedad, para evaluar el estado de la tierra y del aire

2: Nueva dotación: museo arqueológico con laboratorios experimentales de agua del río con el fin de introducir las ruinas dentro de la ciudad y producir la fusión urbano-rural en el foco de la propuesta.

3-4-5: Reforma planta baja desde la eficiencia energética con el fin de producir un albergue (3), un foco cultural multiusos (4), y un espacio coworking + dotación de biblioteca (5)

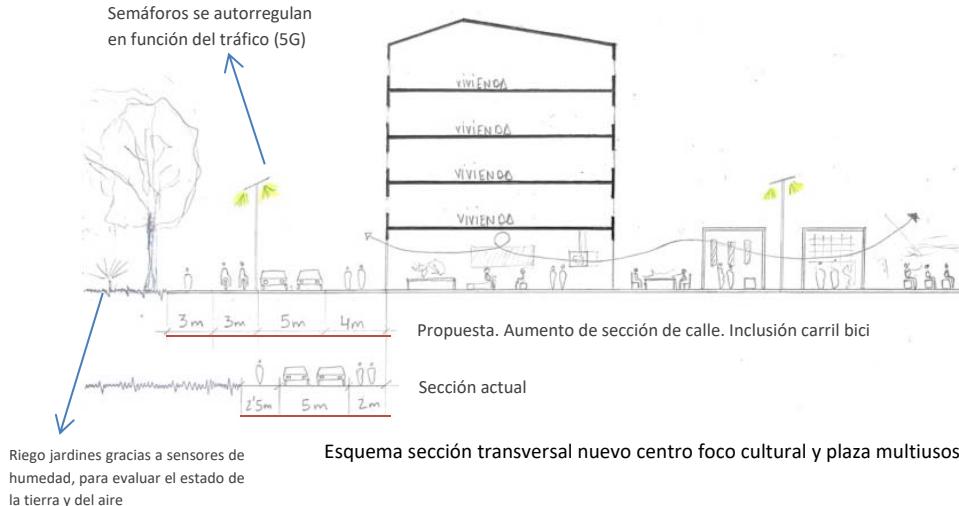
Plantas superiores de viviendas adaptación Passive House con el empleo de un trasdosado exterior de fachadas

6: Tejido casco histórico. Plantas bajas dedicadas a comercio local, artesanal, Camino de Santiago

Plantas superiores de viviendas adaptación Passive House con el empleo de un trasdosado interior de fachadas, para respetar el patrimonio histórico del Casco Antiguo.

7: Nuevo edificio residencial Passive House creando una plaza multiusos adaptada a la escala humana

ACCIÓN 03



Perspectiva calle Sagasta nuevo edificio coworking + dotación librería con nuevo trasdosado exterior de fachadas

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA

Las farolas, gracias a cámaras y otro tipo de sensores, podrían reducir la luz cuando no haya peatones ni vehículos



Esquema planta nuevo albergue, centro foco cultural y plaza multiusos



Esquema planta nuevo edificio coworking + dotación biblioteca

ACCIÓN 03

ACTUACIÓN

Barriocepo constituye un tejido urbano de gran relevancia dada su privilegiada ubicación. Por un lado, su conexión con el parque del Ebro y con el resto de la ciudad, y por otro la muralla y el Revellín, así como su vínculo con el Camino de Santiago. Por tanto se trata de una zona con un potencial enorme pero cuya actividad económica y social es inexistente.

Se propone una activación de la economía a través de la eficiencia energética; necesaria en la actualidad. Logroño posee una gran cantidad de suelos en desarrollo, de viviendas vacías y de parque edificatorio previo al año 2000, y Barriocepo no es una excepción en este análisis.

1. Rehabilitación de los edificios empleando medidas passive house de acuerdo al Avance del PGM.
2. Dar un uso a los espacios inutilizados y generar una cohesión social a través de la creación de espacios de coworking.
3. Conexión socio-económica generando nuevas dotaciones como un museo para las Ruinas del Convento de Valbuena y un albergue para peregrinos
4. Adaptar los espacios públicos singulares a las nuevas intervenciones de eficiencia energética.

OBJETIVOS

El objetivo fundamental de esta estrategia es la activación socio-económica de Barriocepo a través de los parámetros de la eficiencia garantizando una cohesión social.

Se promueve la sostenibilidad económica y medioambiental consiguiendo una zona más compacta con diversidad funcional capaz de atraer habitantes (especialmente los más jóvenes) desarrollando una identidad de barrio.

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

OE 2.2. Garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos

OE 2.5. Impulsar la regeneración urbana.

OE 6.1 Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social

OE 7.1 Buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica

OE 8.1 Fomentar la existencia de un parque de vivienda adecuado a precio asequible

ÁMBITO

El agente más interesado en la activación de la economía de Barriocepo es el propio Ayuntamiento de Logroño ya que este tipo de actuación afecta directamente sobre el Plan Municipal de crecimiento, y el cual podría promover nuevas actuaciones que mejoren a su vez las relaciones sociales de los ciudadanos.

Este sería el primer paso de una serie de intervenciones estratégicas como como el desarrollo de una infraestructura verde y fluvial o el plan de movilidad sostenible con innovaciones tecnológicas. Por tanto, a mayor escala, mas territorio del área metropolitana de Logroño es estimulado.

- I. Conexión socio-económica que active el barrio creando nuevas dotaciones de mayor eficiencia energética
- II. Infraestructura verde y fluvial que dinamice y potencie los espacios públicos infroutilizados
- III. Nuevo plan de movilidad sostenible generando calles de coexistencia y el empleo del Big Data a través del IoT

ESTRATEGIAS

Toda regeneración urbana necesita la gestión y coordinación estratégica en una cronología ordenada donde la administración del momento y sucesora sepan de manera clara las diferentes intervenciones a realizar y los plazos previstos para garantizar la viabilidad del plan.

1. Corto plazo (1-2 años): Localización de las futuras viviendas con calificación energética passive house y de los locales comerciales abandonados o infroutilizados. Estudio viabilidad y proyección de los espacios coworking y nuevas dotaciones (actuación de dotación).
2. Medio plazo (3-5 años): Intervención arquitectónica en viviendas y locales ganando presencia en la zona. Actuación en los espacios públicos.
3. Largo plazo (6-10 años): Intervenciones en el resto de edificios. Consolidación de espacios terciarios y comerciales. Conexión y activación socio-económica.

CORREDOR SOSTENIBLE: ACTIVACIÓN SOCIO-ECONÓMICA

JUSTIFICACIÓN

Barriocepo muestra una serie de problemas graves relacionados con el mal estado de las viviendas, la nula actividad económica dado el cierre de la mayoría de locales comerciales, la nula inversión, la escasa vida pública en sus calles a pesar de ser el eje del Camino de Santiago en Logroño, generando una pérdida de población joven y el subsecuente envejecimiento de la población. A su vez, supone una barrera arquitectónica entre la ciudad y el río Ebro y el parque. Aparecen espacios muy poco atractivos y rincones inaccesibles generando una fragmentación en el barrio y en la ciudad.

Por tanto, este plan ofrece un cambio en el barrio en términos económicos, sociales, culturales, de sostenibilidad... generando un espacio de mayor densidad y mayor presencia de población joven dispuestos a vivir e invertir revitalizando Barriocepo. En definitiva, un área que se adapte a los estilos de vida actuales con nuevas viviendas y dotaciones eficientes y nuevos espacios sociales y culturales que involucren la innovación y la cooperación cohesionando socialmente un barrio muy dañado en este aspecto.

FINANCIACIÓN

Como se observa en el ámbito, el principal responsable de este plan es el Ayuntamiento de Logroño ya que se centra en la regeneración de edificios, espacios públicos y negocios de la ciudad. A su vez, el Gobierno de La Rioja también sería partícipe. No obstante, también se puede solicitar financiación a otros organismos superiores, tanto públicos como privados:

Comisión Europea (CE)

Gobierno de España Agenda 2030

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Banco Europeo de Inversiones (BEI)

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)

Oficinas de Rehabilitación de Viviendas y Edificios (ORVE)



9. BIBLIOGRAFÍA

- Agenda Urbana Española (AUE) + Datos e indicadores descriptivos de Logroño.
[Agenda Urbana Española | Agenda Urbana Española \(aue.gob.es\)](http://www.aue.gob.es)
- Instituto Nacional de Estadística (INE).
[INE. Instituto Nacional de Estadística](http://www.ine.es)
- Gobierno. Presupuestos municipales (Logroño)
[Gobierno Presupuestos Municipales](http://www.logrono.es)
- Página web del Ayuntamiento de Logroño
[Ayuntamiento de Logroño | Ayuntamiento de Logroño \(xn--logroo-0wa.es\)](http://www.logrono.es)
- Avance del Plan General Municipal de Logroño, Memoria de Ordenación
[0712 Avance Plan General Municipal de Logrono - Memoria Ordenacion.pdf](http://www.logrono.es)
- Instituto de Estadística de La Rioja, larioja.org.
[Información estadística - Población - Estadística - Portal del Gobierno de La Rioja](http://www.larioja.org)
- Agustín Hernández Aja - Mariano Vázquez Espí - Carolina García Madruga - Ángela Matesanz Parellada - Elena Moreno García - Julio Alguacil Gómez - Javier Camacho Gutiérrez. “Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables, Logroño”. Madrid, 2009-2011
[Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables -- Logroño \(upm.es\)](http://www.upm.es)
- Cfr. LEÓN PABLO, José Miguel; LEÓN BELLIDO, Aurora. “Logroño, guía de arquitectura”. Selección de edificios; Logroño, 2010.