

Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca, ciudades medias hacia el nuevo modelo urbano. La Agenda Urbana Española.

Vitoria-Gasteiz, Logroño and Huesca, medium-sized cities towards the new urban model. The Spanish Urban Agenda.

José Ramón Bergasa Pascual¹

¹Doctor Arquitecto, Universidad de Navarra; Master en Urbanismo y Estudios Territoriales, Universidad Internacional Menéndez Pelayo; Técnico Urbanista, Instituto Nacional de Administraciones Públicas; jrbergasa@hotmail.com

Elena Lacilla Larrodéz²

²Doctor arquitecto, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Navarra. mlacilla@unav.es

Nuño Mardones Fernández de Valderrama³

³Doctor Arquitecto; Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Navarra. nmardones@unav.es

Palabras clave: ciudades medias, agenda urbana española, modelo urbano, equilibrio, calidad.

Resumen:

Es innegable el extraordinario desarrollo que han experimentado las ciudades españolas en la segunda mitad del siglo pasado y cómo dicha evolución ha estado vinculada al contexto político, social y, por supuesto, económico. Las grandes ciudades españolas ya han sido objeto de completos estudios, pero no menos interesante resulta el análisis de muchas de las ciudades medias que, como se desprende de los acuerdos internacionales sobre la materia, son las que, por sus características, mejor papel pueden jugar en el desarrollo del proceso de urbanización más equilibrado y sostenible hacia el que debemos dirigirnos.

En la Escuela de Arquitectura de Pamplona se ha llevado a cabo una investigación sobre ciudades medias españolas del norte de España, entre las que se encuentran Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca. Estas dos últimas en forma de tesis doctoral, acotadas en el período que va desde el desarrollismo de los años cincuenta (1958) al estallido de la burbuja inmobiliaria (2009) y cuya escala de estudio es la que se produce en la relación de la arquitectura y el urbanismo.

Partiendo de dichos estudios esta comunicación tiene como objetivo analizar las etapas de desarrollo de dichas ciudades y sus características actuales, tomando como referencia los objetivos estratégicos que la Agenda Urbana Española (AUE), alineada con los Acuerdos Internacionales, identifica como esenciales para alcanzar el desarrollo urbano sostenible partiendo del modelo urbano. Para ello se estudiará la posición de partida de cada una de estas tres ciudades en relación a los datos descriptivos recogidos en la AUE y se analizarán de forma comparada.

Keys words: medium-sized cities, spanish urban agenda, urban model, balance, quality.

Abstract:

It is undeniable the extraordinary development that Spanish cities have experienced in the second half of the last century and how such evolution has been linked to the political, social and, of course, economic context. The large Spanish cities have already been the subject of complete studies, but no less interesting is the analysis of many of the medium-sized cities which, as can be seen from international agreements on the subject, are the ones that, due to their characteristics, can play the best role in the development of the most balanced and sustainable urbanization process towards which we must go.

At the School of Architecture in Pamplona, research has been carried out on average Spanish cities in northern Spain, including Vitoria-Gasteiz, Logroño and Huesca. These last two in the form of a doctoral thesis, delimited in the period that goes from the developmentalism of the fifties (1958) to the bursting of the real estate bubble (2009) and whose scale of study is that produced in the relationship of architecture and urban planning.

Based on these studies, this communication aims to analyze the stages of development of these cities and their current characteristics, taking as a reference the strategic objectives that the Spanish Urban Agenda (AUE), aligned with the International Agreements, identifies as essential to achieve a sustainable urban development, starting from the urban model. For this, the starting position of each of these three cities will be studied in relation to the descriptive data collected in the AUE and will be analyzed in a comparative way.

Introducción

Para elaborar esta comunicación se ha partido del estudio del pasado reciente de las ciudades de Vitoria-Gasteiz¹, Logroño² y Huesca³, teniendo en cuenta su desarrollo urbanístico, mediante la recopilación de la información de todos los planes generales y los planes de desarrollo aprobados, analizando su evolución desde un punto de vista sobre todo morfológico, así como su contexto social, económico y legislativo.

La razón por la que se han escogido estas tres ciudades obedece, primeramente, a su proximidad geográfica y a la falta de investigaciones sobre las mismas en relación con los aspectos aludidos, y sobre todo, al interés que suscita conocer cómo ciudades dispares en cuanto a su situación regional (Vitoria-Gasteiz como capital de Euskadi; Logroño siendo capital de una comunidad autónoma uniprovincial y Huesca como segunda ciudad en número de habitantes dentro de una región extensa en territorio, pero profundamente desequilibrada en relación con la población), responden en cambio, de forma muy favorable a unos criterios que, tal y como predica la Agenda Urbana, están diseñados para su aplicación a ciudades muy diferentes entre sí.

Por otro lado, se ha tomado como inicio de estudio el urbanismo de los años cincuenta, tomando como referencia los planes de alineaciones de esos años. Así, en las ciudades medias españolas, la segunda mitad del siglo XX es un período de enorme expansión urbana inédita hasta ese momento. Sin embargo, insuficientemente analizados ni revisados, quizá por su proximidad. Así, este trabajo, pretende analizar de manera sistemática ese período que, como veremos, es también de especial influencia en nuestros días.

En tercer lugar, la escala de estudio se circunscribe a la relación que existe entre la arquitectura y el urbanismo con la ciudad y el territorio. De esta manera, el estudio toma como referencia la escala propia de lo que se ha venido entendiendo por "FORMA URBANA" que, en general, refleja los principios proyectuales y de diseño de la arquitectura y otros elementos, conformadores o no del espacio que, a la postre, han de interferir en el binomio tan inseparable como a veces distanciado: arquitectura y urbanismo, con su relación más amplia hacia el territorio y la ciudad.

Y todo ello porque, aunque las funciones por las que se configuraron las ciudades o la gestión por la que pasaron desaparecen y se olvidan; mientras que la forma se hereda para siempre (Ordeig, 2004). Sólo desde una visión integral y holística de la ciudad, que atienda también al resto de aspectos territoriales, sociales, económicos y legislativo y que le son fundamentales, es posible su correcta comprensión. Investigar por qué se produce esa forma, además del contexto en el que se adoptan las decisiones de gestión o de las peculiaridades del lugar, resulta necesario para la comprensión y, en su caso modificación, ante las nuevas realidades.

Y ya podemos avanzar que estas ciudades, en la medida en que las hemos estudiado, presentan unas características de equilibrio y de mesura que no se encuentran fácilmente en otras ciudades españolas. Es decir, el conjunto no sólo tiene proporcionalidad física, sino que es adecuado para la población, tanto considerando el número de habitantes como su idiosincrasia. Para comprobar este aserto, nos hemos basado en una valoración transversal de los desarrollos urbanos que se han dado en el tiempo, tanto a nivel del planeamiento estructurante como del planeamiento de desarrollo. Esas características de equilibrio y mesura tienen también como base los últimos estudios que se han realizado a nivel general sobre las ciudades. Se comprobará así que Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca, de manera intencionada o no, se han ido conformando con una proporción que responde, de manera global, a gran parte de estos principios.

Evidentemente, no todos los planes se ajustan a ello, es más, se ha comprobado que bastantes de los que no se realizaron pueden ser considerados como contrarios. Pero sí responden otros muchos y, además, el conjunto en general se puede considerar que ha conseguido hacer unas ciudades a medida y proporcionadas a sus habitantes que se ajustan, en la mayoría de los casos, a los objetivos que persiguen las actuales agendas urbanas y al nuevo modelo urbano que proponen, como se puede comprobar.

El nuevo modelo urbano, la agenda urbana española

Es del análisis de la “FORMA URBANA”, del que se extrae cómo el desarrollo de estas ciudades ha supuesto un proceso que, como en otras ciudades españolas (pero no en todas), la atención a la escala humana, la compacidad de la ciudad, el desarrollo de los equipamientos, la atención a los espacios libres, la resituación de la industria, la ordenación con base en la retícula, etc., han ido ganado terreno hasta convertir la ciudad en un lugar coherente y adecuado a la composición social de sus habitantes. No está de más realizar una referencia a estos particulares y, para ello, nos apoyaremos en los últimos documentos internacionales y nacionales que han visto la luz a propósito de las mejoras de las ciudades.

Según las previsiones de Naciones Unidas, la población urbana mundial prácticamente se duplicará para 2050, lo que hará de la urbanización una de las tendencias más transformadoras en el siglo XXI. Nos encontramos ante un mundo eminentemente urbano en el que, parafraseando al Secretario General de Naciones Unidas, “casi todo ocurre en las ciudades”.

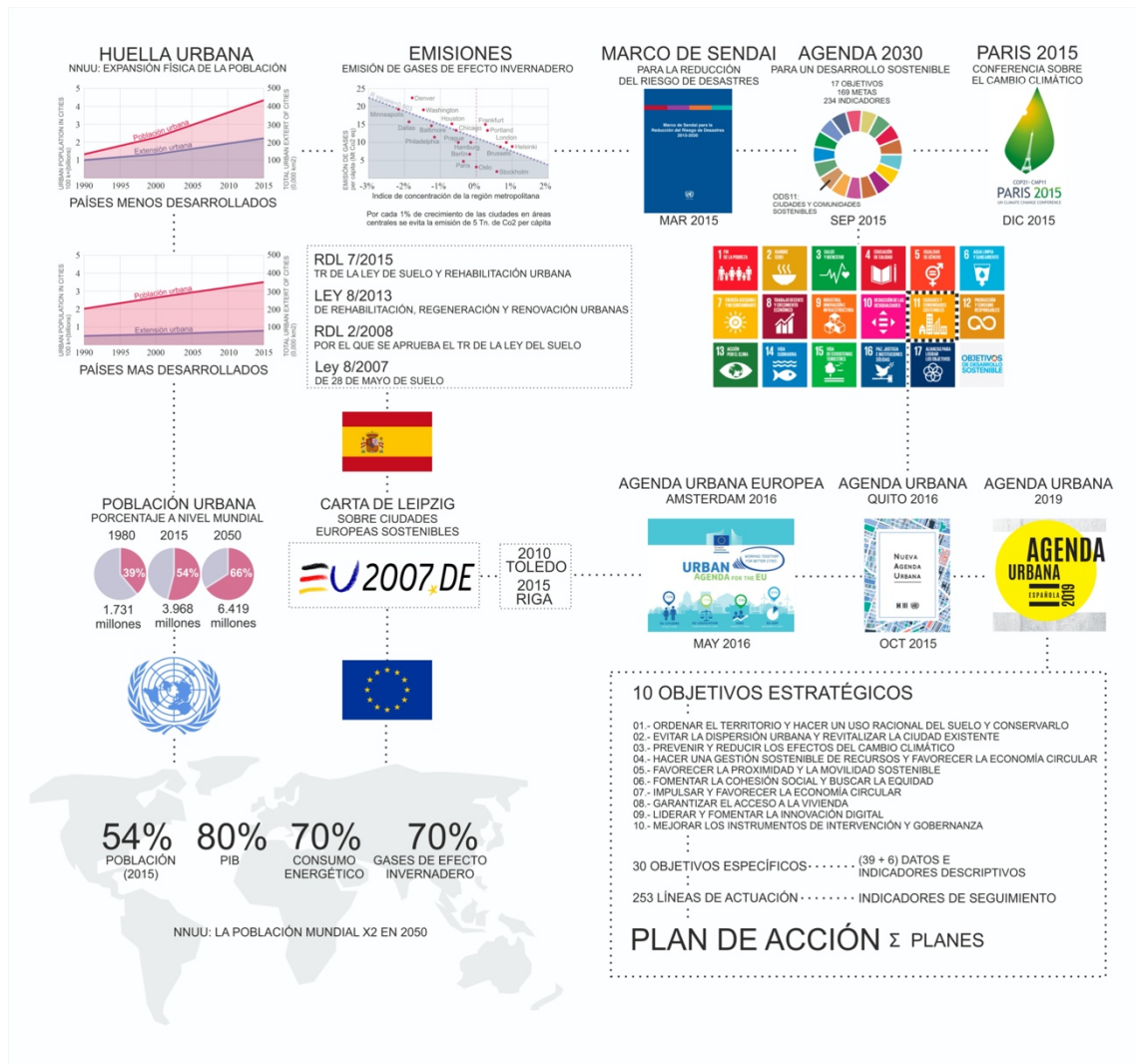


Fig. 01 Gráfico sobre el origen de la Agenda Urbana Española. Fuente: (Bergasa, J.R. 2019).

Esta nueva forma de ver a las ciudades como actores determinantes en el futuro de la sostenibilidad del planeta constituye el núcleo de lo que se ha denominado “Nuevo Modelo Urbano” y tiene apoyo en una nueva orientación del modelo de crecimiento de la ciudad que, en el marco europeo, se remonta a 2007 con la aprobación de la Carta de Leipzig sobre “Ciudades Europeas Sostenibles”, que prioriza la ciudad compacta y favorece la promoción de la eficiencia energética, así como los programas de regeneración y desarrollo integral de ciudades y barrios.

Casi 10 años después, en 2016, se aprueban dos acuerdos internacionales del más alto nivel que reconocen el papel transcendental de las ciudades en general y de la urbanización en particular, para afrontar los retos a los que se enfrenta la Humanidad: se trata de la Nueva Agenda Urbana Internacional y la Agenda Urbana Europea. Ambas Agendas que tienen en común el objetivo de promover ciudades más incluyentes, compactas y conectadas mediante la planificación y el diseño urbano, unidas a la mejora de la gobernanza y la legislación urbana; y responden, además, al cumplimiento de otro acuerdo internacional de la máxima relevancia como es la Agenda de Desarrollo Sostenible o Agenda 2030, que incluye entre sus 17 Objetivos uno específico para las ciudades: el Objetivo nº 11 que propone “Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”.

El contenido de estos acuerdos y lo que es más importante, sus principios transversales, están siendo objeto de trasposición a través de Agendas, Estrategias y Planes de Acción que abarcan a todos los niveles de la Administración. A este compromiso responde, en concreto, el contenido de la Agenda Urbana Española que, como política nacional urbana, plantea un “nuevo modelo urbano” que aboga por una visión global de la ciudad que reconoce de manera específica una serie de 10 objetivos estratégicos⁴ que identifican los principales aspectos que tienen incidencia en una ciudad desde una perspectiva estratégica y transversal alejada de la visión sectorial y parcial.

Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca, ciudades medias hacia el nuevo modelo urbano

Si tomamos lo dicho como referencia, se puede verificar que Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca, a través del estudio de su evolución urbana y comprobada la configuración actual de estas ciudades, responden muy positivamente a las características que definen estas agendas y en concreto a los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española. Evidentemente no es tan ideal como para ser propuesto como modelos paradigmáticos de ciudades que cumplen, totalmente, con la Agenda Urbana Española, pero sí podemos comentar que, de modo genérico, se aproximan bastante a esos ítems, teniendo en cuenta que no ha sido siempre así, sino más bien lo es ahora como resultado de todo el proceso histórico anterior y que pasamos a describir por etapas.

Así, se ha pretendido de una forma holística e integrada, conocer las características de la evolución de estas ciudades, por eso las etapas responden a sus distintas fases de desarrollo: basado en el marco temporal, el modelo urbano imperante, la fase económica o la combinación de todas ellas. Estas coinciden -en su mayoría-, con los grandes hitos del planeamiento estructurante que han tenido estas ciudades; es decir, con los planes generales y comarcales correspondientes.

A su vez, para el correcto estudio previo, se ha realizado la clasificación de los planes de desarrollo, al principio diferenciando entre residenciales e industriales; pero la propia evolución del urbanismo hace que esta clasificación se amplíe, siendo cada vez más compleja y sofisticada, motivo por el que se van añadiendo de forma paulatina la reforma interior, los planes directores, planes especiales, etc., según el caso.

Vitoria-Gasteiz

1ª Etapa: 1956-1986

La primera etapa (1956-1986), comienza con la aprobación del primer Plan General de Vitoria-Gasteiz, redactado por el arquitecto Muñoz Monasterio bajo la supervisión de Pedro Bidagor, y concluye con la

aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1986, redactado por el equipo compuesto por Luis López de Armentia, Ramón López de Lucio y Fernando Velao Reyes. Este Plan fue redactado sobre la estructura urbana planteada por el Proyecto de Ensanche de 1947; añadiendo al clásico proyecto de alineaciones, imperante en ese momento, una variada zonificación urbanística preocupada por la expansión de la ciudad.



Fig. 02. Vitoria, 1956.

Sin embargo, este plan tuvo poco recorrido, ya que pronto quedó desfasado por el fuerte crecimiento de la población, el amplio desarrollo industrial de la ciudad y la difícil puesta en práctica de sus previsiones, ya que no pudo incorporar los instrumentos de gestión de la Ley del Suelo de 1956. De este modo en 1960 se encargó al arquitecto Ignacio Lasquibar Urquiola la revisión del Plan, que quedó aprobada en 1963 por el Ministerio de la Vivienda. Este nuevo instrumento, tuvo un largo recorrido y estableció una mayor flexibilidad, limitando las alineaciones a las vías principales y el tejido consolidado, mientras que la zonificación se hizo más compleja, multiplicando las calificaciones del suelo.

En el caso de Vitoria-Gasteiz, durante esta primera etapa, la ciudad creció de manera significativa, pasando de 57.357 habitantes en 1955 a 208.111 en 1986; cuestión que unida a los mecanismos de delimitación de polígonos establecidos en los dos planes que estuvieron vigentes hizo de la ciudad un gran mosaico de piezas independientes de distinta dimensión y carácter que hicieron de Vitoria-Gasteiz una ciudad segregada, con ciertos problemas de articulación ya que era el Sistema de General Viario el que se encargaba de articular unos polígonos con otros. Por su parte, cada uno de los Planes Parciales dirigió el crecimiento de la ciudad de un modo ordenado y compacto, propiciando piezas urbanas de gran valor con variedad de usos y tipologías.

Paralelamente, la ciudad atendió favorablemente a las necesidades de crecimiento industrial, pasando de ser una ciudad de servicios para la Llanada a una ciudad industrial. En una posición exterior a la ciudad

residencial, más allá de la circunvalación, se planifican grandes sectores industriales, más allá de los existente en el interior de la ciudad y que, en algunos casos, se encontraban ya en funcionamiento; al Norte Arriaga, Gamarra y Betoño; al Noroeste Ali-Gobeo; al Sureste junto a Olárizu Ansioleta y Urtiasolo y la gran reserva de suelo al Oeste que sería el polígono de Jundíz. De este modo la ciudad adoptó su Cinturón Industrial Periférico llegando a ocupar una superficie similar al tejido residencial (46,08 ha). Además, su gestión fue pionera gracias a su promoción municipal y al apoyo de la Diputación Foral de Álava con las ventajas fiscales ofrecidas (Arriola, 1984).

Finalmente cabe destacar como a partir de la Revisión del Plan de 1963, se prestó una mayor atención al territorio y a los espacios libres. Durante estos años se establecieron reservas de espacios libres tanto en la periferia, con parques de gran tamaño (San Juan de Arriaga, Olárizu y Zadorra) como otros menores en su interior (Judizmendi y Norte) que se unían al sistema de parques ya instaurado en la ciudad consolidada. También en los años setenta se inició la peatonalización de las principales plazas y calles del centro de la ciudad como el cierre al tráfico de una parte del Casco Histórico en 1983.

2ª Etapa: 1986-2000

La segunda etapa se inicia con la aprobación en 1986 del nuevo Plan General de Ordenación Urbana, cuya tramitación se había iniciado en 1982 como apuesta prioritaria de las entidades locales al nuevo marco establecido: la reforma de la Ley del Suelo, que fue aprobada en 1975, la Constitución de 1978 y las elecciones democráticas de 1979. Se trata de un plan que pretende dejar atrás el modelo expansionista previo y busca centrarse en la ciudad consolidada y sus problemas, con una atención especial en la recuperación del Centro Histórico que, desde 1982, contaba con un Plan de Rehabilitación Integrada.

Durante esta segunda etapa, Vitoria-Gasteiz apuesta por la ciudad consolidada, estableciendo entre sus principales objetivos la ordenación de los vacíos que existían en el interior de la tercera ronda de la ciudad, la delimitación de ámbitos de suelo urbano que debían ordenarse mediante Planes Especiales, resolver la falta de continuidad de la ciudad consolidada y Lakua, el gran sector residencial que se había iniciado en el periodo anterior, y el aplazamiento de los polígonos de Lakua que no se habían aún desarrollado, clasificándolos como suelo urbanizable no programado.

En esta recomposición interior, el PERI del Casco Histórico de 1988, ha sido un hito esencial en el desarrollo de la ciudad y un modelo a seguir en ciudades similares. Elaborado sobre del Plan de Rehabilitación Integrada del Casco Histórico de 1982 y su declaración como ARI en 1983, busca la compatibilidad de los tejidos urbanos tradicionales con las necesidades funcionales de la ciudad moderna como base para su recuperación urbana. Hasta el año 2000 se ejecutaron labores de rehabilitación en 1.333 inmuebles, un 41,65% de los casos necesitados; labores de activación económica con una generación de empleo superior a 1.550 personas; la renovación de las infraestructuras y la ampliación de sus espacios libres y equipamientos. También resultó esencial para la recomposición interior la redacción de Planes Especiales para usos dotacionales como el polígono 28 de Iturritxu o los Planes Especiales del Complejo Universitario.

El cosido de la ciudad se manifestó con absoluta claridad en la propuesta de reordenación de Lakua donde un sistema de espacios libres recorre los polígonos no desarrollados; uniendo primero en dirección Este-Oeste y luego Sur-Norte. Además, los grandes polígonos dotacionales situados al Sur y que albergan entre otros el edificio del Gobierno Vasco, fueron mixtificados con la adición de tejidos residenciales aproximando las viviendas a la ciudad y rechazando la idea de crear una ciudad independiente.

Paralelamente la ciudad apuesta, como gran hito de su desarrollo, por la creación, a comienzos de los años 90, del Anillo Verde periférico natural que rodease la ciudad integrando enclaves naturales existentes con nuevas áreas de restauración ambiental de espacios degradados. No en vano el PGOU vigente ya contemplaba la creación de espacios verdes en los límites de la ciudad con el campo, como el parque fluvial del Zadorra. Entre los primeros pasos dados antes del cambio de milenio destaca la recuperación del Bosque

de Zabalgana en 1992, la restauración de la balsa de Arcaute en 1998 o el acondicionamiento de las huertas de Olárizu en 1999.

3ª Etapa: 2000-2010

Finalmente, la última etapa tiene como punto de partida el PGOU de 2000 que empezó a redactarse en 1996 bajo el nuevo contexto urbanístico que supuso el Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1992, pero en 1997, fue modificado al declararse por el Tribunal Constitucional, la mayor parte de ese texto, inconstitucional. Este nuevo instrumento, sin olvidar la reordenación de los espacios interiores de la ciudad, vuelve a proponer una considerable expansión urbana que pudiera absorber las previsiones de crecimiento estimadas, como resultado de un periodo de crecimiento del país.

Así, esta etapa se caracteriza por un nuevo periodo de expansión de la ciudad, aunque sin olvidar los espacios interiores; la ciudad planifica los nuevos grandes sectores residenciales Zabalgana al Oeste y Salburua al Este. Ambos barrios se caracterizan por establecer un modelo compacto e integrado, de media densidad obtenido tras la densificación de barrios realizada en 2012, con abundantes espacios libres que los conectan con la ciudad existente y con una alta proporción de vivienda de protección. Además, el PGOU incorporó el Anillo Verde al planeamiento general, revisó el PERI del Casco Histórico para adaptarlo al nuevo marco normativo, económico y social y apostó por la movilidad urbana sostenible con, entre otros, el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Urbano (PMSEP) de 2007 o la puesta en marcha del tranvía en diciembre de 2008.

Logroño

1ª Etapa: 1958-1974

Esta primera etapa se inicia con el Plan General de Alineaciones de 1958, redactado desde el Ministerio por Muñoz Monasterio y finaliza en 1974. Este Plan recogió el nuevo trazado ferroviario y el emplazamiento de la estación y definió las zonas que quedaron libres con su traslado (Gran Vía, 1958). Los límites fueron el río Ebro, las calles de ronda y el propio ferrocarril, y al sur del ferrocarril y de la Estación dispuso las zonas industriales. En sintonía con este Plan se redactó la Red Arterial (1966), que mediante un concienzudo estudio sobre la previsión de crecimiento se definió la estructura viaria que ha articulado la ciudad hasta nuestros días.



Fig. 03. Logroño, 1956.

Los primeros polígonos industriales se ubicaron próximos a la ciudad (Cascajos, 1963 y San Lázaro, 1972), seducidos por la proximidad de las infraestructuras de comunicaciones. El hecho de estar junto a las vías

del tren y la circunvalación resultó al principio una ventaja, pero, en poco tiempo, se convertiría en su gran inconveniente, ya que rápidamente serían engullidos por las nuevas viviendas. Por el contrario, los polígonos posteriores, se alejaron de la ciudad, saltando los ríos Ebro (Cantabria, 1974) e Iregua (La Portalada, 1972), eligiendo así un emplazamiento definitivo, que permitiera futuras ampliaciones. Estas cuatro actuaciones industriales, que suman 394 has., suponen cuantitativamente, la etapa de mayor desarrollo de la ciudad que provocó un aumento exponencial de la población. Al margen de estas actuaciones, la construcción de viviendas, en cambio, continuó la fórmula de ensanche y sin ningún tipo de voluntad por gestionarla mediante el nuevo sistema de polígonos, propuesto por la nueva Ley del Suelo.

Todo este proceso de crecimiento de la ciudad tuvo un claro perdedor, el Casco Antiguo. El desarrollo hacia el sur se vio acompañado del desplazamiento del centro en el mismo sentido, produciéndose una sustitución del tradicional vecindario de parte de la zona antigua por sectores económicamente más débiles, con el consiguiente deterioro social y constructivo del barrio. Ello motivó al Ayuntamiento en 1971 a encargar el Plan Rúa Vieja, con el objetivo de renovar el frente norte de la ciudad, con un planteamiento radicalmente diferente al carácter y tipo de trazado del Casco Antiguo.

2ª Etapa: 1974-1985

La segunda etapa comienza con el Plan Comarcal de 1974, redactado por Carlos Ferrán y Eduardo Mangada y termina con el Plan General de 1985 de Javier Martínez Laorden y Jesús López de Araquistain. Este Plan Comarcal tuvo una visión global, expansionista y propuso un crecimiento notable, con un desarrollo de las infraestructuras, una especial atención al río Ebro como sistema de espacios libres y la división de la ciudad en sectores para su gestión mediante planes parciales. Buen ejemplo de ello fue la redacción del Plan Parcial del Área Interior, dentro del cual estaba el Centro Histórico donde se redactó el Plan Especial en 1979. La idea de este Plan fue buscar la reactivación socioeconómica del barrio con una política de conservación y regeneración de los valores culturales acumulados históricamente. Esto fue algo muy novedoso en España, pues en esos años no era común esta sensibilidad hacia el patrimonio.

Es justo atribuir también, al Plan Comarcal, su visión novedosa con la atención al paisaje, fue el comienzo de la preocupación por el medio ambiente y el germen de la sostenibilidad, ya que destacó los elementos naturales que mayor influencia tendrían en el planteamiento, estos fueron la morfología dada por cornisas y cerros, y los cauces del Ebro y el Iregua. El criterio fue garantizar la permanencia de estos recursos y aumentar su accesibilidad desde los núcleos residenciales para facilitar su uso como espacios públicos comarcales. Es con esta decisión con la que se fecunda la idea que años más tarde permitió la ejecución de la gran infraestructura verde del Parque del Iregua y Parque del Ebro. Siguiendo con este mismo criterio el Ayuntamiento planteó la utilización del entorno del pantano de La Grajera como un gran Parque de carácter periférico enlazado con la ciudad a través del Camino de Santiago.

Asimismo, fue necesario introducir mejoras posibles en las zonas más necesitadas, como la propuesta del recorrido en diagonal que permitió unir el Paseo del Espolón, con el nuevo Ayuntamiento, pasando debajo del mismo hasta descender en el parque de La Ribera junto al Ebro.

3ª Etapa: 1985-1998

La etapa que va desde 1985, que incluye la Revisión de 1992 y termina con la siguiente Revisión de 1998, se corresponde fundamentalmente con la reactivación económica y edificatoria que tuvo lugar desde 1990. El Plan de 1985 manifestó, desde su concepción, una preocupación por completar las huellas dejadas por el anterior Plan Comarcal, completando sus huecos y atendiendo a la nueva demanda de equipamientos. Los primeros años de desarrollo con este Plan fueron de reequipamiento y urbanización interior, pero a la crisis económica le sucedió un periodo expansivo, en el que subió la demanda de vivienda. Por eso, fue necesario crecer, y para hacerlo la extensión prevista hacia el sur no era suficiente ni estaba bien ubicada. Si la ciudad heredada tenía los inconvenientes de alta densidad y falta de dotaciones, esos defectos venían acompañados de una virtud importante, las escasas distancias permitían una gran accesibilidad peatonal, a lo que se sumaba la inexistencia de barrios importantes exteriores que obligaran a la utilización ineludible del

vehículo a partes importantes de la población. Para mantener esta ventaja, el mejor crecimiento no fue privilegiando una dirección, sino recurriendo a un esquema concéntrico, lo que así se hizo.

La reforma interior ya no es exclusiva del Casco Histórico, sino que afecta al conjunto de la ciudad, distinguiéndose tres tipos de intervenciones: zonas vacías entre los desarrollos anteriores, zonas de instalaciones obsoletas que requerían renovación y zonas del casco histórico específicas que necesitaban recomposición.

Y para terminar, los últimos planes de desarrollo son los especiales que se diseñaron para equipar la ciudad de aquellas grandes dotaciones que faltaban o que era necesario completar y que le ayudaron a ser autosuficiente, se trataba del Estadio de Fútbol, el Palacio de Deportes y de la Universidad. Estos planes se gestionaron como grandes sistemas generales, ya que daban servicio a la ciudad y la región.

Fueron precisamente en estos años donde se concretan las decisiones más importantes tomadas para la ciudad, seguramente como consecuencia de la confluencia de una ciudad que necesitaba crecer, una disciplina urbanística que ya había madurado junto con una serie de herramientas de gestión proporcionada por una legislación evolucionada y una situación política y económica favorables, y todo esto unido a un equipo técnico municipal comprometido y con los conocimientos y capacidades suficientes.

4ª Etapa: 1998-2009

La cuarta y última etapa concluye con la redacción de un nuevo planeamiento que no llegará a aprobarse (Ezquiaga, 2009). De alguna forma, la propia disciplina urbanística aplicada en la ciudad se perfecciona a sí misma y se amplía, guardando como referencia los logros obtenidos en la etapa anterior. Para ello desde la Administración se proponen una batería de Planes Directores que ordenen las grandes masas de terreno que se prevé que van a ser desarrolladas mediante planes parciales. La ciudad participó en estos años del optimismo del momento, apoyándose en el reto de hacer de Logroño una ciudad más global, en atención al dinamismo económico y catalizando las actividades económicas de la región. La novedad principal fue la propuesta de una importante implantación residencial en la orilla izquierda del Ebro, lo que exigió un esfuerzo en infraestructuras con la construcción de puentes y pasarelas.

En toda esta etapa se actuó con criterios parecidos al programa anterior en cuanto a distribución en todas las direcciones. Las distancias de los nuevos sectores residenciales de esta segunda corona fueron superiores y se diluyeron, en parte, las virtudes de proximidad que había hasta ese momento.

Estos planes se pueden agrupar, con carácter general, en dos familias: por una parte, estarían los sectores situados al sur de la circunvalación y que responden a un modelo de nuevo ensanche, carente de referencias con el resto de la ciudad y, por otro, el resto de planes, que por su posición periférica y en continuidad con la ciudad, deben responder al contexto, lo que genera una variedad de soluciones formales.

También siguiendo con la lógica del período anterior, con una serie de actuaciones bastante comedidas en relación a su imagen y pequeñas en su dimensión, se completaron las dotaciones que requería la ciudad, mediante una serie de planes especiales. En su mayoría solucionaron carencias específicas como la necesidad de una nueva Plaza de Toros, unas nuevas instalaciones deportivas, o incluso la dotación de un nuevo centro comercial en el extrarradio. Pero entre ellas destaca la zona de contacto con el río conocida como la zona de La Ribera-Campus que de manera definitiva ordena uno de los temas pendientes de la ciudad: el contacto con el meandro del Ebro.

Huesca

1ª Etapa: 1958-1980

La primera etapa que empieza en 1958 con la aprobación del primer Plan General de Ordenación Urbana redactado por Emilio Larrodera llega hasta 1980, momento en el que se aprueba la revisión de ese primer PGOU. Huesca llega a mediados del siglo XX siendo una ciudad que crece apoyada en un plan de ensanche que marcaría las directrices de crecimiento en su zona Oeste. Cabe destacar que los desarrollos tuvieron

lugar, principalmente, en los terrenos periféricos de este plan mediante actuaciones que acogían principalmente viviendas de tipología unifamiliar. Es en ese momento, 1958, y a partir de la aprobación del Plan General cuando en Huesca se comienza a desarrollar la ciudad mediante áreas extensas de suelo en su parte Este, Sur y Oeste. A pesar de que contara con un Plan de Ensanche se llevaron a cabo planes parciales dentro del ámbito de ensanche para alcanzar mayor grado de detalle en su diseño urbano y favorecer la construcción.



Fig. 04. Huesca, años 50. Foto aérea de Ismael Pascual

En este periodo Huesca experimentó su mayor crecimiento demográfico, su población prácticamente se duplicó pasando de 24.377 habitantes en 1960 a 44.372 en 1981. Para albergar a toda la población se desarrollaron los planes parciales bajo el marco del Primer Plan General por lo que se asistió a la mayor expansión urbana de la capital oscense. Las nuevas intervenciones urbanas no se relacionan con la antigua ciudad y aparecen como meros añadidos en lugar de ámbitos complementarios de lo existente. Pero aun habiendo proyectado la expansión de la ciudad apoyándose en diferentes modelos de hacer ciudad hay que destacar la lógica y sensatez con que se proyectaron los planes parciales, teniendo presentes dos bases fundamentales; por un lado el Plan General que pone los cimientos para lograr un urbanismo coherente en Huesca durante esta primera etapa de expansión urbana; y por otro lado la presencia en todo momento de unos urbanistas con una visión global de la ciudad, sin necesidad de proyectar planes parciales basados en alardes urbanísticos y sin alejarse de la escala humana. Por tanto, Huesca empezó a ofrecer una variedad tipológica residencial que no tenía hasta el momento. Por contra, la posibilidad que ofrecía el plan de expansión de la periferia, unida a la degradación de los tejidos más antiguos, acrecentó el abandono de la ciudad existente y el crecimiento de la ciudad perimetral. Al mismo tiempo, Huesca comenzó en este periodo a consolidar lo que se convertiría en el pulmón verde de la ciudad, el Parque Miguel Servet, una gran extensión con abundante vegetación situada en lo que hoy es el centro neurálgico de la ciudad.

2ª Etapa: 1980-1994

La segunda etapa, que va desde 1980 a 1994, tras experimentar un gran crecimiento urbano en el entorno del hasta entonces núcleo urbano, se centra en la ciudad construida. Con los nuevos y más modernos barrios,

el casco histórico comenzó a vaciarse y en esta etapa se atendería precisamente a su Plan Especial de Reforma Interior para evitar su entera despoblación y degradación. Asimismo, se ampliaría la perspectiva al territorio y se incluiría dentro del plan a los barrios periféricos que rodeaban a Huesca a una distancia media de 10 km. La atención a las infraestructuras sería un tema al que dedicaría gran parte del trabajo la administración local, pues Huesca contaba con una circunvalación discontinua que era necesario completar y un paso a nivel de ferrocarril en una zona donde empezaba a llegar el uso residencial.

El aumento de población durante esta etapa sigue siendo notable, aunque no de la misma manera que en la anterior. Además, al contrario que la primera etapa, en este periodo Huesca se caracteriza en el plano de lo urbano por la recomposición de la ciudad. Se trata de un periodo en el que se reflexiona sobre lo existente y se convierte en objeto de renovación y mejora. No hay apenas expansión como en el periodo anterior, y en esto tiene mucho que ver el Plan de 1980 ya que, aunque preveía grandes bolsas de suelo para la futura edificación, solamente delimitaba una pequeña área como ámbito de plan parcial en los próximos cuatro años frenando el crecimiento de la capital oscense. No cabe duda de que la crisis generalizada se manifestó también en esta ciudad, pero además tampoco cabe duda de que el cambio de mentalidad urbanística operó de tal manera que se priorizó la recuperación de la ciudad frente a la expansión.

Asimismo, la atención se centró también en el problema que estaba generando el ferrocarril y la estructura viaria, ya que tanto uno como otra habían sido alcanzados por el núcleo urbano. A pesar del esfuerzo de coordinación entre los intereses de los diferentes niveles de la administración, que llevaron la mayor parte del tiempo en esta etapa, se consiguió la mejor solución ferroviaria para Huesca, manteniendo el servicio que prestaba hasta el momento y eliminando la barrera que comenzaba a ser un obstáculo para el buen funcionamiento de la ciudad por su lado sur.

Por último, la industria sería otro de los puntos que se tuvo muy presente durante este periodo. La consolidación y ampliación del Polígono industrial ubicado al este de la ciudad se convertiría en la base para la atracción de nuevas empresas, momento en el que Huesca todavía seguía estrechamente vinculada al sector agrícola.

3ª Etapa: 1994-2003

El siguiente periodo, desde 1994 a 2003, viene marcado por un cambio de paradigma en el enfoque hacia lo que más tarde sería el nuevo Plan General dado por su aprobación inicial en 1994. La atención al espacio urbano vendría a ser una de las cuestiones más relevantes, su continuidad a lo largo de la ciudad se antepondría a cuestiones como las infraestructuras o el crecimiento extensivo de la ciudad, más propias de etapas anteriores. Empezaban a surgir grandes superficies de suelo destinadas a parques y zonas verdes y se detectó la necesidad de crear una continuidad entre ellas. Asimismo, la atención al peatón empezaría a crear conciencia a la hora del diseño de los nuevos polígonos por proyectar en esta etapa.

Durante este periodo la ciudad oscense pierde población, 5.000 habitantes aproximadamente, representando una cifra considerablemente alta para una ciudad de este tamaño. A pesar de ello, esta etapa se caracteriza principalmente por la expansión de la ciudad en su periferia. Esta segunda dilatación de la ciudad intentó completar los vacíos generados en la primera expansión, proporcionando compacidad a la capital oscense. De esta forma, se fue rematando el borde de la ciudad con una doble intención, que es lo que la diferencia de la primera extensión: conseguir una fachada digna de borde urbano y proporcionar una continuidad en la trama del anillo exterior edificado mediante una lógica estructura global que daba cohesión a la ciudad y evitando congestionar el núcleo central. Dada la experiencia que ya se había adquirido, no sólo en Huesca sino también a nivel nacional, en cuanto al desarrollo de planes parciales, se experimentó aquí con nuevas variedades tipológicas y su relación con el espacio libre, dotando a la ciudad de mayor complejidad y mezcla de usos.

4ª Etapa: 2003-2011

Finalmente, durante el periodo que va desde 2003, momento en el que se aprueba el último Plan General y que llega vigente hasta la actualidad, y 2011, tendría lugar a nivel nacional el boom inmobiliario que se hizo patente también en Huesca. No obstante, no tuvo el impacto ni las consecuencias que sufrieron ciudades de mayor tamaño. Huesca albergaba en su nuevo Plan General grandes bolsas de suelo preparadas para ser desarrolladas que, por contra, quedaron sin ejecutarse finalmente. Este hecho, produciría una situación de partida más favorable de cara al nuevo modelo urbano que estaba por llegar.

Durante esta etapa, la variación de la población vuelve a ser positiva y alcanza de nuevo los 50.000 habitantes. Ahora bien, Huesca contará a partir de entonces con una población cada vez más envejecida y dependiente. Ese pequeño incremento de la población que coincidiría con el boom inmobiliario impulsó la elaboración de varias propuestas de diseño urbano a nivel de plan parcial en diversas áreas de la periferia de la ciudad. Sin embargo, estas propuestas no se llegaron a materializar lo que supuso la contención de la expansión en su periferia al mismo tiempo que una reserva de suelo urbanizable relevante. La apuesta por la recuperación de zonas verdes, como las orillas del río Isuela fue un proyecto que sí se llegó a materializar y que junto al parque Miguel Servet dotan a la ciudad de una oferta de espacio libre considerable. Y cabe destacar en cuanto a intervenciones en la ciudad, la peatonalización del Coso, un proyecto que llevaba fraguándose años atrás y que finalmente se convertía en realidad. Asimismo, la apuesta por un nuevo polo de atracción industrial en la zona sureste de la ciudad, apoyado en la autovía que la une con Zaragoza le aporta una nueva forma de trabajo ya que se trata de polígonos industriales basados en la innovación y tecnología.

Por tanto, se podría decir que el punto de inflexión en Huesca que la llevará hacia el nuevo modelo urbano sucede a partir del documento inicial de plan general de 1994, donde se sientan los principios que compartiría después con los objetivos de la Agenda Urbana.

Conclusiones

| Vitoria-Gasteiz | | Logroño | | Huesca | | |
|--|---|-----------|---|--|---|--|
| 1956-1986 | Gran aumento de población | 1958-1974 | Gran aumento de población con una forma compacta y continua | 1958-1980 | Gran aumento de población | |
| | Compacidad urbana pero a base de piezas segregadas | | | | Mejora de la variedad tipológica | |
| | Mejora de la variedad tipológica | | | | Consolidación del Parque Miguel Servet | |
| | Atención a la industria, cinturón industrial periférico | 1974-1985 | Visión comarcal | | | |
| | Dotación de espacios verdes y equipamiento | | Atención al Centro Histórico | | | |
| Peatonalización de una buena parte del centro de la ciudad | Atención al paisaje. Creación de la infraestructura verde | | | | | |
| 1986-2000 | Atención al Centro Histórico | 1985-1998 | Recomposición interior | 1980-1994 | Recomposición de la ciudad | |
| | Cosido de la ciudad existente con los nuevos desarrollos | | Dotación de espacios verdes y equipamiento | | Resolución correcta del problema del ferrocarril y las infraestructuras | |
| | Dotación de espacios verdes y equipamiento | | Gestión proporcionada, legislación evolucionada, situación política y económica favorable | | Atención a la industria. Ampliación del polígono industrial | |
| | Atención al paisaje. Inicio de la creación del Anillo Verde | | | 1994-2003 | Expansión de la ciudad | |
| 2000-2010 | Desarrollos urbanos integrados con amplios espacios libres | 1998-2009 | Planes directores | | Compacidad y terminación del borde de la ciudad | |
| | | | | | Nuevo impulso al Casco Histórico | Ciudad global, dinámica y creativa |
| | Integración del Anillo Verde en el planeamiento | | | Ciudad propia del momento, con moderación y sensatez | 2003-2011 | Reserva de suelo urbanizable |
| | Apuesta por la movilidad sostenible con el PMSEP o el tranvía | | | Cataliza las actividades económicas de la región | | Recuperación de las orillas del Isuela |
| | | | | | Peatonalización del Coso | |
| | | | | | Atracción de industria de innovación tecnológica e investigación | |

Fig. 05 Características de la configuración resultante de las ciudades de Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca. Fuente: elaboración propia.

Con la tabla que se muestra y donde se representan las características más relevantes que, por etapas, han conducido a la configuración resultante de cada una de estas ciudades: Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca; se pretende extraer una serie de conclusiones en relación a qué aspectos comparten estas ciudades y cuál es su posición en relación con los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española.

Así, podemos afirmar que, tras el recorrido histórico de las tres ciudades: Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca, se ponen de relieve cuatro aspectos clave que han tenido en cuenta estas capitales de provincia en su desarrollo y que han favorecido un punto de inicio altamente favorable para alcanzar los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española (AUE).

El primero de ellos ha sido su crecimiento demográfico. El hecho de que estas tres ciudades sean capitales de provincia hizo que durante la primera etapa (años sesenta y setenta), experimentaran un crecimiento importante de población como consecuencia de la segunda emigración del campo a la ciudad generada por el desarrollismo industrial que se dio en España. Pero con una gran diferencia: así como en las grandes ciudades la población de partida en esos años ya era muy importante, en estas, ese aumento se realizó sobre la base de ciudades que tenían menos población y disponían de planes generales zonificados. Esto, unido a su situación en el territorio explica que, aunque el crecimiento porcentual fuera importante, son ciudades contenidas y por tanto con un buen punto de partida relacionado con el objetivo de la AUE que busca una ordenación del suelo compatible con su entorno territorial y que conserve y mejore el patrimonio natural, cultural y proteja el paisaje.

El segundo aspecto que se ha detectado, coincidente en los tres casos, ha sido la dotación de espacios verdes a la ciudad. Todas ellas cuentan con zonas de dispersión y de ocio que ofrecen a sus ciudadanos, pero cada una de ellas con su propio carácter. En el caso de Vitoria-Gasteiz su principal espacio viene dado en forma de anillo verde, bien conocido y estudiado, y gestado ya en los años 90. Logroño comienza a lanzar su proyecto de infraestructura verde en su segunda etapa y Huesca contaba ya a mitad del siglo XX con un gran parque central que se ampliaría más adelante y que se ha convertido en la actualidad en el pulmón de la ciudad junto con el parque del Isuela, desarrollado a finales del siglo XX. En este sentido, estas tres ciudades se posicionan en una situación muy favorable para atender al objetivo específico 1.3 de la AUE que aboga por mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural. Al mismo tiempo, estos espacios también responden al objetivo estratégico 3 que persigue prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia. Cabe destacar que, en el caso de Vitoria-Gasteiz, por su condición de anillo verde se convierte en un elemento que serviría para evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente, objetivo estratégico 2 de la AUE.

En tercer lugar, se ha detectado una especial atención al Casco Histórico. Las tres ciudades han contado en sus primeras etapas con un Plan de Reforma Interior o Recomposición de su núcleo urbano. Y este hecho se refleja en la actualidad ya que sus centros albergan un comercio activo y una intensidad de restauración que repercute en el ambiente urbano. Y lo más destacable es que no cuentan con una tasa de turismo especialmente alta, sino que estos centros se han conservado para la propia ciudadanía. La regeneración urbana por tanto de los cascos históricos ha sido relevante para estas ciudades en su conjunto ya que éstos ocupan una posición de centralidad importante y la relación de tamaño con el resto de la ciudad es más destacable que en las ciudades de mayor rango. Asimismo, atenderían a uno de los objetivos más relevantes en cuanto a la forma urbana para estas áreas históricas que es el de impulsar la regeneración urbana, mejorando la calidad y la sostenibilidad de los edificios y no solo atendiendo al tejido construido sino garantizando también la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos, así como la complejidad funcional y diversidad de usos. De esta forma se partiría también de una buena condición para conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural, objetivo 1.3 de la AUE.

Finalmente, coincide en los tres casos un desarrollo industrial. Ahora bien, como cabría esperar ha sido distinto en cada uno de ellos, tanto por su carácter como por el momento en el que se implanta en cada ciudad. Vitoria-Gasteiz desarrollaba un gran cinturón industrial en torno a la ciudad y Logroño una

colección de polígonos situados al sur y este, mientras en el caso de Huesca, se comenzó con la ubicación de un polígono industrial en su parte este durante su primera etapa y otro polo industrial de carácter tecnológico e innovador al suroeste en los primeros años de siglo XX. En los tres casos, la industria no supone el sector dominante, sino que es el sector servicios el que mayor porcentaje de trabajo emplea. Esto permite una mejor capacidad de adaptación a los cambios, como se espera que sucedan en un futuro a corto plazo en aras del momento actual. Por lo que se podría decir que estas tres ciudades tienden al equilibrio entre sectores para ofrecer una variedad de empleo a sus habitantes. Partiendo de esta base, Vitoria, Logroño y Huesca quedarían más cerca de alinearse hacia el objetivo 7 de la AUE que busca la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica, así como fomentar el turismo sostenible y de calidad y los sectores clave de la economía local.

Discusión de resultados

Con todo lo dicho anteriormente, se concluye que Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca se posicionan en una situación de partida muy positiva ante los objetivos que persigue la AUE para sus ciudades. Ahora bien, cabe destacar que para la evaluación del estado actual de la ciudad es importante el estudio detallado de la misma y el conocimiento de su trayectoria que ha dado lugar a la forma urbana que presenta en la actualidad. A su vez, la AUE proporciona una serie de indicadores que tiene en cuenta temas como el territorio, la movilidad, la sostenibilidad o la vivienda, entre otros. Pero, y esto es lo que se quiere resaltar, la lectura de esos indicadores sin un profundo estudio de la ciudad y por tanto de cómo esos indicadores tienen lugar en su forma urbana pueden llevar a conclusiones erróneas y en consecuencia a tomar acciones que no se alineen de manera eficiente hacia los objetivos de la Agenda.

| MUNICIPIO | D01 | D02a | D02b | D02c | D03a | D03b | D04 | D05 | D06 | D07 | D08 | D09 | D10a | D10b | DST01 | DST02 | DST03 | DST04 | DST05 | D14 | D17a | D17b | D18a | D18b | D18c |
|-------------------------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|--------|-------|-------|------|------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|------|--------|-------|-------|
| Media Municipios de mas de 100mil | 1,61 | 32,92 | 26,51 | 30,45 | 0,14 | 0,40 | 59,63 | 1,83 | 97,36 | 15,61 | 48,59 | 0,99 | 0,57 | 58,54 | 26,58 | 50,01 | 34,80 | 23,81 | 10,57 | 73,00 | 440,59 | 4,29 | 521,70 | 74,03 | 10,18 |
| Logroño | 3,51 | 22,37 | 37,67 | 28,09 | 0,14 | 0,53 | 61,33 | 2,94 | 101,81 | 2,85 | 52,36 | 1,54 | 0,81 | 52,61 | 30,76 | 108,58 | 96,70 | 68,54 | 32,01 | 64,90 | 220,98 | 2,78 | 461,33 | 73,86 | 8,65 |
| Vitoria-Gasteiz | 7,62 | 13,36 | 40,50 | 37,93 | 0,23 | 2,10 | 73,70 | 3,37 | 85,88 | 4,31 | 38,68 | - | - | - | 49,43 | 29,75 | 7,74 | 22,94 | 6,81 | - | 784,09 | 2,83 | 492,33 | 76,28 | 7,71 |
| Media Municipios de entre 50-100mil | 5,63 | 20,05 | 23,77 | 33,66 | 0,11 | 0,76 | 72,30 | 2,50 | 67,42 | 24,60 | 33,51 | 0,75 | 0,43 | 61,03 | 21,92 | 53,38 | 47,44 | 33,75 | 13,18 | 67,80 | 181,20 | 2,25 | 537,61 | 73,54 | 9,20 |
| Huesca | 4,83 | 4,61 | 71,70 | 17,35 | 0,62 | 10,11 | 89,93 | 2,33 | 71,77 | - | 38,87 | 1,02 | 0,50 | 48,52 | 30,91 | 73,61 | 45,77 | 53,74 | 10,45 | 73,40 | 300,56 | 1,87 | 491,70 | 70,50 | 7,84 |

| MUNICIPIO | D22a | D22b | D23 | D24a | D24b | D24c | D26a | D26b | D26c | D26d | D27a | D27b | D27c | D27d | D28a | D28b | D28c | D29 | D32 | D33 | D34 | D35 | DST06 | DST07 | D37 | D38 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|-------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|-----|
| Media Municipios de mas de 100mil | 18,36 | 17,10 | 9,26 | 51,54 | 22,88 | 27,82 | 0,72 | 7,58 | 4,99 | 84,90 | 0,56 | 4,39 | 5,47 | 87,87 | 11,42 | 42,37 | 56,54 | 476,29 | 24,75 | 16,84 | 12,54 | 13,56 | 22,61 | 116,56 | 2002 | |
| Logroño | 19,53 | 21,59 | 10,68 | 52,81 | 22,96 | 30,31 | 1,13 | 10,24 | 5,59 | 83,03 | 0,87 | 5,66 | 5,15 | 88,32 | 9,58 | 39,82 | 57,51 | 514,52 | 27,92 | 22,94 | - | - | 46,51 | 239,22 | PG 2002 | |
| Vitoria-Gasteiz | 20,25 | 18,02 | 8,84 | 54,09 | 22,89 | 31,62 | 0,34 | 19,24 | 4,10 | 76,32 | 0,24 | 7,53 | 5,80 | 86,44 | 10,16 | 47,45 | 57,02 | 450,75 | 33,43 | 26,58 | - | - | 36,38 | 163,88 | PG 2001 | |
| Media Municipios de entre 50-100mil | 16,11 | 14,80 | 8,86 | 48,70 | 24,06 | 24,26 | 1,13 | 7,67 | 6,01 | 80,96 | 0,99 | 4,56 | 6,45 | 86,11 | 11,64 | 42,58 | 57,81 | 488,98 | 35,86 | 22,23 | 7,96 | 15,21 | 30,74 | 156,68 | 2001 | |
| Huesca | 19,55 | 25,77 | 8,57 | 53,93 | 23,83 | 30,68 | 3,12 | 6,82 | 5,77 | 84,29 | 1,46 | 6,03 | 6,82 | 85,70 | 8,14 | 46,08 | 53,99 | 542,10 | 26,21 | 20,52 | 1,80 | 15,80 | 54,62 | 295,82 | PG 2003 | |

Valor de cada indicador en relación a la media ■ > 1,5 ■ entre 1,2 y 1,5 ■ entre 1 y 1,2 ■ entre 1 y 1/1,2 ■ entre 1/1,2 y 1/1,5 ■ < 1/1,5

Fig. 03 Indicadores de la Agenda Urbana Española para las ciudades de Vitoria-Gasteiz, Logroño y Huesca. Fuente: elaboración propia con datos de la Agenda Urbana Española.

Asimismo, y teniendo en cuenta que, en un contexto mundial donde la tendencia de la población es la de un permanente desplazamiento del mundo rural hacia las ciudades concentrándose en las mismas, es causa directa una consecuencia de doble ángulo que se manifiesta, por un lado, en el vaciamiento y despoblación de muchos lugares y, por el otro, en el crecimiento concentrado en, cada vez, mayores poblaciones, que, en muchos casos, alcanzan ya el tamaño de megalópolis. La percepción de que la pandemia del coronavirus agrede con más fuerza las ciudades de gran tamaño y dinamismo económico y socio-cultural, sin duda por su densidad poblacional y por su globalidad, nos lleva a revisar las ideas de descentralización de la gran ciudad que ya fueron objeto de notables propuestas y teorías desde finales del siglo XIX. A nivel de ordenación territorial es una oportunidad para luchar contra la España que se está vaciando, considerando una reorganización del territorio a partir de un reparto equilibrado de núcleos intermedios potentes. La dotación de las infraestructuras y equipamientos sociales apropiados para atender las necesidades de la población de su radio de acción y la planificación de actividad empresarial e industrial que ofrezca oportunidades en núcleos urbanos de menor tamaño sería parte de un acuerdo de estrategia territorial transversal que quizás hubiera que considerar (Cervera, 2020).

Bibliografía

- Archivo Municipal del Ayuntamiento de Logroño. Casa consistorial de Logroño, avenida de la Paz, nº 11, 26001, Logroño, La Rioja.
- Archivo Municipal del Ayuntamiento de Huesca. Casa consistorial de Huesca, plaza de la catedral, nº 1, 22002, Huesca, Aragón.
- Arriola P. M. 1984. *Aspectos del crecimiento periférico de Vitoria-Gasteiz. "Enclaves Marginales"*. Diputación Foral de Álava. Vitoria-Gasteiz.
- Bergasa Pascual, J.R. 2019. *Logroño, desarrollos urbanos, 1958-2009. Una ciudad media hacia el nuevo modelo urbano*. Tesis doctoral. Pamplona.
- Lacilla Larrodé, E. 2016. *Tres etapas-tres expansiones, el desarrollo urbano de Huesca: 1958-2003*. Tesis doctoral. Pamplona.
- Luque Valdivia, J. 2012. *Vitoria-Gasteiz, de la ciudad por partes a la ciudad total. Desarrollos urbanos 1950-2010*. Documento de trabajo. Pamplona. fuente: <https://hdl.handle.net/10171/23551>
- Ordeig Corsini, J.M. 2004. *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*. Instituto Monsa de Ediciones. Barcelona.

Fuentes electrónicas

- Agenda Urbana Española, fuente: <https://www.aue.gob.es/> (Consulta: 22/04/2020).
- Agenda Urbana Europea, fuente: <https://www.mitma.gob.es/arquitectura-vivienda-y-suelo/urbanismo-y-politica-de-suelo/actividad-internacional/union-europea/el-pacto-de-amsterdam-2016-y-declaracion-de-bucarest-2019> (Consulta: 22/04/2020).
- Carta de Leipzig, fuente: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0506083.pdf> (Consulta: 22/04/2020).
- Nueva Agenda Urbana Internacional, fuente: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf> (Consulta: 22/04/2020).

Notas

- ¹ Respecto a la ciudad de Vitoria-Gasteiz, se ha utilizado el trabajo elaborado por José Luque Valdivia "Vitoria-Gasteiz, de la ciudad por partes a la ciudad total. Desarrollos urbanos 1950-2010", dentro de la línea de investigación de ciudades medias españolas dirigida por el profesor José María Ordeig Corsini, del Departamento de Teoría, Proyectos y Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra.
- ² Respecto a la ciudad de Logroño, se ha utilizado la tesis doctoral de José Ramón Bergasa Pascual "Logroño, desarrollos urbanos 1958-2009. Una ciudad media hacia el nuevo modelo urbano", esta tesis se encuentra incluida en una línea de investigación dirigida por el profesor José María Ordeig Corsini, incluida dentro del Programa de Doctorado en Historia y Análisis Crítico de la Arquitectura Española del siglo XX, del Departamento de Teoría, Proyectos y Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra. Dentro de este programa se han redactado las tesis doctorales sobre Pamplona, Bilbao, Zaragoza, Valladolid, Huesca, San Sebastián y Málaga.
- ³ Respecto a la ciudad de Huesca, igualmente, se ha utilizado la tesis doctoral de Elena Lacilla Larrodé "Tres etapas-tres expansiones, el desarrollo urbano de Huesca: 1958-2003", que también se encuentra incluida en una línea de investigación dirigida por el profesor José María Ordeig Corsini, incluida dentro del Programa de Doctorado en Historia y Análisis Crítico de la Arquitectura Española del siglo XX, del Departamento de Teoría, Proyectos y Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra.
- ⁴ Los 10 objetivos estratégicos que propone la Agenda Urbana Española son: Objetivo Estratégico 1: Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo; Objetivo Estratégico 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente; Objetivo estratégico 3: Prevenir y reducir los efectos del cambio climático; Objetivo estratégico 4: Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular; Objetivo estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible; Objetivo estratégico 6: Fomentar la cohesión social y buscar la equidad; Objetivo estratégico 7: Impulsar y favorecer la Economía Urbana; Objetivo estratégico 8: Garantizar el acceso a la Vivienda; Objetivo estratégico 9: Liderar y fomentar la innovación digital; Objetivo Estratégico 10: Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.