

BERCEO	141	213-228	Logroño	2001
--------	-----	---------	---------	------

## INDUSTRIA Y PLANIFICACIÓN URBANA: EL CASO DE LOGROÑO

Eugenio A. Climent López\*

### RESUMEN

*El artículo presenta un estudio de caso sobre la manera en que los procesos de desarrollo y crisis industrial han influido en la configuración del espacio urbano. La ciudad de Logroño, siguiendo las tendencias generales, ha pasado por dos etapas netamente diferenciadas: la primera, en la época del desarrollo franquista, caracterizada por una fuerte industrialización, que se materializó en la creación de una gran cantidad de suelo industrial; la segunda, a partir de la crisis de los setenta, en la que se produce la renovación de algunos polígonos industriales con otros usos del suelo.*

*Palabras clave: polígono industrial, usos del suelo urbano, estructura urbana, crisis industrial.*

*This paper presents a case study about the influence of industrial development and crisis processes over the layout of urban space. The town of Logroño (La Rioja, Spain), following widespread trends, has gone through two different stages: the first one, coinciding with the economic growth process during the general Franco's government, is characterized by a strong industrialization that brought about the planning of a large area of industrial land; in the second one, beginning at the seventies crisis, the renovation of some industrial parks with other land uses has taken place.*

*Key words: industrial park, urban land use, urban structure, industrial crisis.*

### 1. LAS CAMBIANTES RELACIONES ENTRE CIUDAD E INDUSTRIA

No es exagerado afirmar que en los países desarrollados la industria ha sido el principal motor del crecimiento urbano y el principal factor de la estructuración de las ciudades a lo largo de los siglos XIX y XX. Resulta revelador en este sentido que los

---

\* Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Zaragoza.

trabajos que estudian la ciudad en su dimensión histórica diferencien una larga etapa, que se extiende desde la aparición de las primeras ciudades hasta la revolución industrial, a la que se denomina *preindustrial*, y otra etapa más corta, que se inicia entonces, a la que se llama precisamente *industrial* (Sjoberg, 1969; Chueca, 1970; Estébanez, 1988; Vinuesa y Vidal, 1991). Mientras que la ciudad preindustrial es fundamentalmente un centro de poder político y de intercambio comercial, en la ciudad industrial la producción manufacturera es el principal componente de la base económica urbana.

A partir de la revolución industrial la producción de artículos manufacturados tiende a localizarse de manera concentrada en las ciudades, para aprovechar las economías de aglomeración que éstas ofrecen y las infraestructuras de transporte con que cuentan. Esa concentración de industrias atrae población a las ciudades, que presentan tasas de crecimiento demográfico nunca antes conocidas, de manera que la proporción de población urbana respecto a la población total se incrementa progresivamente hasta superar ampliamente a la rural, de manera que puede hablarse con propiedad de un proceso de urbanización de la sociedad y, como resultado, de una sociedad urbanizada.

La impronta de la concentración de industrias en la estructura urbana ha sido también decisiva, empezando por la ampliación del espacio construido o urbanizado y siguiendo por la creación de áreas caracterizadas por usos del suelo exclusiva o predominantemente industriales. Durante la primera revolución industrial las ciudades vieron crecer en su periferia un tipo de áreas nuevas en las que se asocian las estaciones de ferrocarril, con toda su complejidad de instalaciones, las fábricas y los nuevos barrios de residencia obrera.

A partir de entonces la industria ha intervenido decisivamente en el crecimiento urbano, creando nuevas áreas industriales, cada vez más periféricas, adaptadas a la creciente necesidad de espacio de las instalaciones fabriles y a las nuevas condiciones de transporte creadas por el motor de explosión. Pero las viejas áreas industriales, a su vez, han condicionado el desarrollo urbano, orientando en otras direcciones la creación de nuevos espacios residenciales y terciarios o liberando suelo para otros usos cada vez que se han producido cierres o traslados de fábricas.

En la década de los setenta del siglo XX se produce una crisis de la industria, cuyas consecuencias para las ciudades fueron de gran alcance: paro, abandono de infraestructuras y locales, deterioro del entorno urbano, pobreza y conflictos sociales (Belil, 1994). Algunos expertos plantearon la hipótesis de que se estuviera asistiendo a un cambio irreversible de tendencia: si hasta entonces la ciudad había evolucionado al compás de la industrialización, a partir de ahora lo haría al de la desindustrialización (Hall, 1985), iniciando la industria un proceso de dispersión territorial, de signo contrario al seguido hasta entonces.

Pero la reestructuración subsiguiente a la crisis se ha orientado sólo en parte según esa tendencia prevista por algunos, pues han abandonado las ciudades las industrias de los sectores maduros o de baja complejidad tecnológica, así como las que resultan muy intensivas en mano de obra o plantean problemas ambientales de cierta relevancia, pero las de sectores nuevos, de elevada complejidad tecnológica, que utilizan mano de obra de alta cualificación y resultan “limpias” desde el punto de vista ambiental han seguido buscando las economías de aglomeración que ofrecen las ciudades.

Por otra parte, la descentralización productiva, que constituye una clara respuesta a la crisis industrial de los setenta, ha dado lugar a que los segmentos estratégicos de la producción industrial (fundamentalmente investigación, diseño, gestión y comercialización) tiendan a permanecer en las ciudades, siendo los de fabricación los que se han desplazado (Méndez y Caravaca, 1996). Esto, unido a la externalización de algunos servicios a la producción antes englobados en las empresas industriales, ha dado como resultado un rápido proceso de terciarización de las economías urbanas, proceso deseado y alentado por las autoridades locales de muchas ciudades.

Todo ello, lógicamente, se ha reflejado en la estructura urbana, siendo su manifestación más llamativa una nueva e intensa oleada de renovación de espacios industriales relativamente céntricos, que han ido adquiriendo nuevos usos, residenciales y terciarios, aprovechando el cierre o traslado de las fábricas que los ocupaban.

En los párrafos anteriores se ha pretendido resumir la manera en que la bibliografía interpreta cómo han evolucionado a través del tiempo las relaciones entre ciudad e industria. Pero hay que tener en cuenta que dicha interpretación se ha construido a partir de las aglomeraciones urbanas, por lo que no se ajusta bien a las pequeñas y medianas ciudades. No puede olvidarse, a este respecto, que muchas de éstas (especialmente en el caso de países de industrialización tardía o lenta, como España) fueron a lo largo del siglo XIX y buena parte del XX centros político-administrativos y de intercambio, sin llegar a industrializarse verdaderamente hasta fechas muy recientes, y que no pocas de ellas han vivido en las últimas décadas un intenso proceso de crecimiento industrial, como consecuencia de la reciente reestructuración.

Este artículo se centra precisamente en una ciudad de tipo medio, Logroño, pretendiendo ser un estudio de caso de relaciones entre ciudad e industria, cuyo objetivo concreto es analizar el proceso de creación y transformación de espacios industriales en relación con el proceso de industrialización.

## **2. EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN DE LOGROÑO**

En el contexto español, La Rioja no fue una de las regiones pioneras de la revolución industrial: en la segunda mitad del siglo XIX despuntaron algunas actividades industriales modernas, como las conservas vegetales, y se modernizaron otras tradicionales, como la elaboración de vino y la producción textil, pero La Rioja siguió siendo una región fundamentalmente agraria hasta bien entrado el siglo XX. El impulso de industrialización de los años cincuenta y sesenta la afectó de forma más atenuada que al conjunto nacional y sólo a mediados de los setenta, cuando la economía española entró en una larga fase recesiva, la producción industrial de La Rioja experimentó tasas de crecimiento superiores a las del conjunto del país, situación que se ha ido repitiendo año tras año, con escasas excepciones, hasta el momento actual: las cifras más recientes de la Fundación BBV (1999) indican que el valor añadido bruto al coste de los factores de la industria creció entre 1997 y 1998 un 8,71 por ciento en La Rioja, frente a un 7,21 por ciento en el conjunto de España.

Como consecuencia de ello, La Rioja ha pasado a ser una de las regiones españolas con especialización económica industrial: tomando como criterio de ésta que la participación del sector en el producto interior bruto de la región sea más alta que en

el del conjunto nacional, La Rioja está especializada en industria desde 1981 (Fundación BBV, 1999).

La capital de La Rioja, Logroño, al comenzar el siglo XX, era una pequeña ciudad que no llegaba a los veinte mil habitantes. Hasta mediados de siglo no logró superar el umbral de los cincuenta mil y en el censo de población de 1981 registró por primera vez más de cien mil. Los poco más de 125.000 actuales, que suponen casi la mitad de los habitantes de la región, permiten catalogarla como una ciudad de tipo medio.

Logroño ha sido a lo largo del tiempo el principal centro manufacturero de La Rioja, pero nunca ha polarizado por completo el crecimiento industrial de la región, en el que han participado activamente las ciudades pequeñas y algunos núcleos rurales.

Como puede verse en el cuadro 1, el empleo industrial de la ciudad sigue una trayectoria ascendente hasta 1978, año en que alcanza su valor más alto, luego desciende hasta 1986, vuelve a ascender hasta 1990, aunque sin recuperar las cifras anteriores, y vuelve a disminuir, aunque muy ligeramente, a partir de entonces. La trayectoria del empleo industrial de La Rioja coincide con la anterior, reflejando ambas la evolución general de la industria española, que se resume en las consabidas fases de desarrollo (1962-75), crisis (1975-85) y recuperación<sup>1</sup>.

*Cuadro 1. Empleos industriales de Logroño y La Rioja*

AÑO	A: Logroño	B: La Rioja	A/B (%)
1915	2.110	7.380	28,6
1969	10.785	24.221	44,5
1978	13.224	28.269	46,8
1982	11.970	28.070	42,6
1986	8.984	22.088	40,7
1990	9.847	24.583	40,1
1998	9.018	24.050	37,5

*Fuentes: Climent (1992) y Gobierno de La Rioja, Consejería de Hacienda y Promoción Económica.*

En la última columna del cuadro se observa que el porcentaje del empleo industrial de La Rioja correspondiente a Logroño se va elevando progresivamente hasta acercarse a la mitad del total en 1978, pero a partir de entonces disminuye notablemente. Esta evolución se corresponde bien con la descrita en el apartado anterior, pues a una fase de polarización o concentración industrial en la ciudad le sigue, tras la crisis de los setenta, otra de desindustrialización, tanto en términos absolutos como en cifras relativas, lo

1. Las fuentes de información primarias del cuadro permiten apreciar las tendencias generales, pero no están confeccionadas con criterios homogéneos, por lo que no pueden servir de base para una comparación rigurosa entre fechas concretas; ésto ha de tenerse en cuenta sobre todo por lo que respecta a las cifras de 1998 (véase Climent, 2000, p. 15-16).

cual permite suponer la existencia de procesos de difusión y descentralización industrial sobre los municipios rurales próximos a la ciudad, con la consiguiente creación de espacios industriales periurbanos.

Los apartados siguientes se centran en la creación y transformación de espacios industriales en la ciudad de Logroño siguiendo esas dos etapas que pone de manifiesto el cuadro 1.

### **3. LA PRODUCCIÓN DE SUELO INDUSTRIAL EN LOGROÑO DURANTE LA FASE DESARROLLISTA DEL FRANQUISMO**

El primer instrumento legal de planeamiento de la ciudad fue el Plan de Alineaciones de 1958, redactado por el Ministerio de la Vivienda, siguiendo las disposiciones de la ley del suelo de 1956. No fue en rigor un plan urbanístico, sino lo que su propio nombre indica, pero sirvió para ordenar el desarrollo de la ciudad en una época de crecimiento. Durante su periodo de vigencia se crearon los dos primeros polígonos industriales de la ciudad, el de Cascajos y el de Cantabria.

El de Cascajos es una de las 130 actuaciones industriales emprendidas por el Instituto Nacional de Urbanización (INUR) del Ministerio de la Vivienda, con las que se pusieron a disposición de las empresas diecinueve mil hectáreas urbanizadas en todo el país (Vinuesa y Vidal, 1991). Dichas actuaciones se desarrollaron en un contexto de fuerte crecimiento de la industria y con ellas el gobierno pretendía hacer frente a la demanda de suelo industrial de manera ordenada, según disponía la ley del suelo.

En el caso de Logroño se aprovechó una coyuntura urbanística excepcional: la construcción de un nuevo trazado ferroviario, estación incluida, al sur del entonces existente, con lo que desaparecía un serio obstáculo para la expansión de la ciudad; el viejo trazado se aprovechó para la apertura de la Gran Vía, que enseguida se convirtió en la principal arteria urbana, tanto desde el punto de vista urbanístico como desde el funcional. El Plan de Alineaciones sirvió para ordenar dicha expansión de la ciudad.

En este contexto se aborda la realización de un polígono industrial, que comienza a hacerse realidad en 1962, año en que se establece su delimitación inicial: 24 hectáreas al sur de la nueva estación de tren y al este de la carretera de Soria. En 1965 se aprueba su plan parcial y las obras de urbanización terminan en 1968 (Rodríguez, 1980). Un año después se había vendido ya la tercera parte de su superficie y en 1976 la totalidad de la misma. Fue uno de los polígonos con mayores costes por hectárea para la administración y las empresas, tanto por su excelente ubicación como por la alta calidad agrícola del terreno.

El polígono industrial de Cantabria, a diferencia del anterior, fue producto de una iniciativa local, concretamente de la Diputación Provincial de Logroño, que en el año 1966, utilizando los medios financieros de la Caja Provincial de Ahorros, comenzó a adquirir terrenos para fines industriales al nordeste de la ciudad, en la otra orilla del río Ebro, siguiendo la carretera de Mendavia (Navarra).

Este emplazamiento resultaba arriesgado en los años sesenta: al existir sólo dos puentes, el “de piedra” y el “de hierro”, que arrancan del casco histórico, los flujos de transporte con origen y destino en el polígono tendrían que atravesar la ciudad para acceder a la estación del ferrocarril y a las carreteras de Burgos, Soria y Zaragoza; sólo el tráfico con

Navarra y el País Vasco funcionaría sin problemas de este tipo, al no tener que cruzar el Ebro. Pero dicho inconveniente quedaba compensado con algunas ventajas: el polígono quedaría completamente al margen del crecimiento de la ciudad y así no entraría en competencia ni estorbaría el desarrollo de las áreas residenciales; los terrenos resultarían baratos, por su situación y baja calidad agrícola, y la posible contaminación de las fábricas no afectaría gravemente a la ciudad, por encontrarse aguas abajo de la misma y en el sentido de los vientos dominantes, que en el valle del Ebro son de componente oeste.

Si la Diputación Provincial asumió el riesgo es porque se esperaba, a medio plazo, una sensible mejora de las infraestructuras de transporte con la construcción de una autovía de circunvalación, que permitiría enlazar las carreteras de Burgos, Soria, Zaragoza y Pamplona bordeando la ciudad por el sur y el este, obra que incluiría un tercer puente sobre el río.

Se adquirieron finalmente 150 hectáreas de terreno, con un desembolso de 50 millones de pesetas (Arzubialde, 1971), por lo que los costes de adquisición fueron de 333.000 pesetas por hectárea, frente a las 736.000 del polígono de Cascajos, mucho más caro a pesar de ser un poco anterior. El de Cantabria quedó completamente urbanizado en 1972, estando en esa fecha vendidas ya una buena parte de sus parcelas.

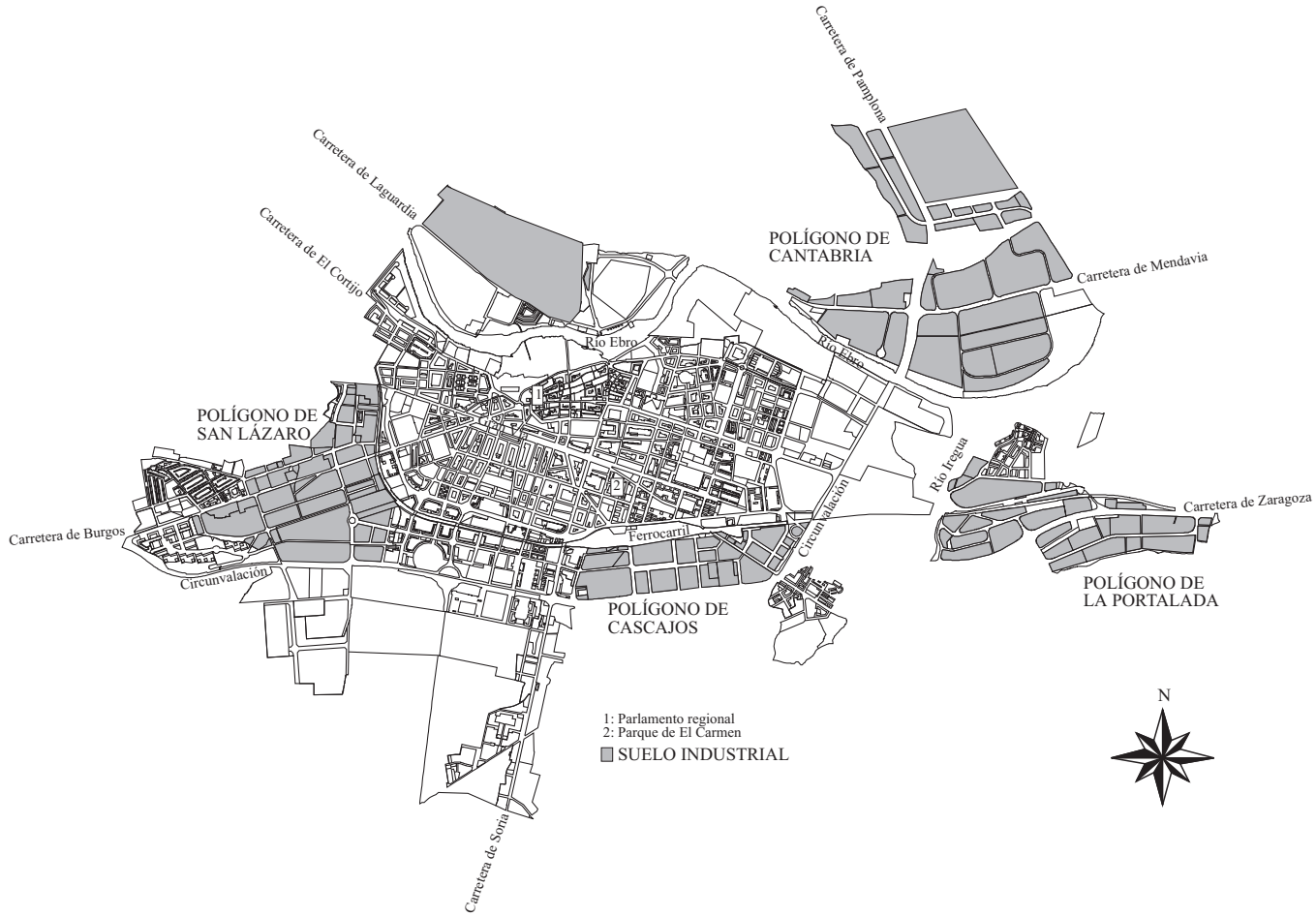
En 1969 el Gobierno central aprobó el Polo de Desarrollo Industrial de Logroño, fijándose su entrada en vigor para el día 1 de enero de 1972. La orden ministerial de delimitación del mismo estableció la obligatoriedad de un instrumento de planeamiento urbanístico en toda regla, que abarcase todo el territorio del polo, es decir, los términos municipales de Logroño, Fuenmayor, Navarrete, Lardero, Alberite, Villamediana, Agoncillo y Arrúbal. Los ayuntamientos implicados se pusieron rápidamente de acuerdo, delegando los de los municipios pequeños en el de Logroño, que encargó formalmente la redacción del plan a un equipo de urbanistas. En mayo de 1971 los ayuntamientos recibieron un avance, al que plantearon numerosas modificaciones, de manera que la aprobación definitiva y la entrada en vigor del plan se retrasaron hasta el año 1974. Este segundo instrumento de planeamiento urbano de la ciudad (y, en este caso, también de su entorno) es el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Logroño.

No obstante, para no retrasar la puesta en marcha efectiva del Polo, el Gobierno central aprobó el 18 de diciembre de 1971 las Normas de Ordenación Complementarias y Subsidiarias del Polo de Desarrollo de Logroño, que se inspiraron en el avance del Plan Comarcal.

Las disposiciones de éste respecto al suelo industrial (figura 1) se concretan, por una parte, en la ampliación de los polígonos de Cascajos y Cantabria. Al primero se le incorporaron algunos terrenos colindantes, hasta completar casi 70 hectáreas, y para el segundo se programó una prolongación hacia el Norte, hasta el límite del término municipal de Logroño, a ambos lados del trazado previsto para la futura autovía de circunvalación.

Por otra parte, se crearon dos nuevos polígonos, que recibieron los nombres de San Lázaro y La Portalada. El de San Lázaro se encuentra ubicado al Oeste de la ciudad, separado del casco urbano por la vía del ferrocarril, ocupando terrenos a ambas márgenes de la carretera de Burgos. El de La Portalada se halla situado junto a la carretera de Zaragoza, al este de la ciudad y del río Iregua. La extensión del primero era de 120 hectáreas y la del segundo de 85. La delimitación de ambos y los planes parciales correspondientes se realizaron por iniciativa del Ayuntamiento, al amparo de las normas subsidiarias.

**FIGURA 1**  
**SUELO INDUSTRIAL EN EL PLAN COMARCAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LOGROÑO (1974)**



En el Plan Comarcal se calificaron también como industriales otras dos áreas: una continua al comienzo de la carretera de Laguardia (Álava), en la orilla norte del Ebro, y otra discontinua, siguiendo la carretera de El Cortijo (pequeña entidad de población del municipio de Logroño), en la que se intercalaban áreas para usos industriales con otras para usos institucionales. De ninguna de las dos se realizaron los planes parciales preceptivos, por lo que no llegaron a convertirse en auténticos polígonos.

Si la primera de ellas presentaba los mismos problemas de emplazamiento que el polígono de Cantabria, la ubicación de la segunda era mucho más problemática, pues la carretera de El Cortijo no tiene salida más allá de este pequeño núcleo de población, siendo imprescindible atravesar la ciudad para acceder a cualquier otra carretera. Además, los humos y vertidos de las fábricas de ambas zonas invadirían sistemáticamente la ciudad, por encontrarse respecto a ésta en el sentido contrario a los vientos dominantes y aguas arriba del Ebro. Las tierras de la carretera de El Cortijo, finalmente, tenían un alto valor agrícola por la horizontalidad del terreno y la disponibilidad de agua.

Así pues, en poco más de 10 años, a partir de 1962, la ciudad de Logroño pasó de no tener ninguna zona específicamente reservada para la industria a contar con casi 500 hectáreas de terreno debidamente urbanizado, distribuido en cuatro polígonos industriales (más otras dos zonas que no llegaron a convertirse en tales).

Su localización responde a los modelos de estructura urbana clásicos: en el momento de su creación los polígonos fueron concebidos como áreas periféricas de la ciudad, situadas más allá de algún obstáculo, natural o artificial, con respecto al casco urbano. Efectivamente, los polígonos de Cascajos y San Lázaro están al otro lado del ferrocarril, el de Cantabria al otro lado del Ebro y el de La Portalada al otro lado del río Iregua.

Sólo el más antiguo de ellos, el de Cascajos, se ubica junto a la estación de ferrocarril, recordando el modelo de la primera revolución industrial, en que se crearon sectores urbanos nuevos caracterizados por la presencia de instalaciones ferroviarias y de fábricas que buscaban para su ubicación la proximidad al nuevo sistema de transporte. Podría decirse que Cascajos es una nueva versión del área localizada en torno a la actual Gran Vía, donde llegó a concentrarse un pequeño número de fábricas junto al viejo trazado ferroviario; el desmantelamiento de éste en los años cincuenta provocó el traslado o la desaparición de aquéllas, cuyos solares, regularizados por el Plan de Alineaciones, ocupan hoy edificios de carácter residencial y terciario.

Los otros tres polígonos se localizan junto a las carreteras, respondiendo al modelo de la segunda revolución industrial, en que el camión gana al ferrocarril la batalla del transporte terrestre de mercancías. La autovía de circunvalación, construida según lo previsto, permitió unir entre sí todos estos polígonos, incluido el de Cascajos (al que sirve de límite por el sur), y además evitar que el tráfico generado por ellos discurriera por el interior de la ciudad.

La creación de estos polígonos abrió la posibilidad de que las antiguas empresas industriales se trasladaran de las áreas de la ciudad que habían ido ocupando de forma espontánea a lo largo del tiempo. Los terrenos que dejaron libres, además de reportarles en la mayoría de los casos unas elevadas plusvalías, pasaron a alojar edificios de varias plantas, de uso residencial y terciario, en un proceso de sustitución característico de todas las ciudades. Vale la pena destacar dos casos especiales:



El primero es la fábrica de tabacos, que se estableció en 1890 en pleno casco histórico de la ciudad, ocupando el edificio del antiguo convento de la Merced, el cual perdió su condición de tal a raíz de la guerra de la independencia y la desamortización del siglo XIX. Siendo el edificio en aquella fecha propiedad del Ayuntamiento, fue cedido a "Tabacalera", que lo ocupó ininterrumpidamente hasta 1978, año en que se trasladó la fábrica a sus actuales instalaciones del polígono industrial de El Sequero, en Agoncillo, operación que se produjo en el contexto y con los beneficios del Polo de Desarrollo. El viejo edificio del casco antiguo volvió entonces al Ayuntamiento, que lo destinó a usos institucionales, en el marco de una política urbanística de rehabilitación del casco histórico. Actualmente la mayor parte del edificio lo ocupa una biblioteca pública, mientras que otra parte, independiente de la anterior, alberga al parlamento regional y una tercera sirve como sede a un centro cultural.

El segundo lo constituye una fábrica de calzado establecida al borde mismo del casco urbano, en el arranque de la carretera de Villamediana. La fábrica acabó siendo englobada por el crecimiento de la ciudad y en 1976, al amparo del Polo de Desarrollo, se trasladó a la carretera de El Cortijo. El espacio así liberado se convirtió en residencial, salvo una amplia zona que pasó a ser parque urbano (el de "El Carmen"), contribuyendo así a paliar el fuerte déficit de zonas verdes de la ciudad.

No obstante, el enorme esfuerzo de creación de suelo industrial que se hizo en estos años no se vio acompañado de un rápido e intenso crecimiento de la base económica industrial urbana. A finales de los sesenta y principios de los setenta, el país estaba experimentando la fase de crecimiento económico más espectacular de su historia, por lo que las previsiones para el Polo de Logroño, teniendo en cuenta su excelente localización en el contexto nacional, fueron muy optimistas. Por eso el Plan Comarcal de Ordenación Urbana calificó como industrial una gran cantidad de terreno, hasta el punto de que la ciudad quedaba prácticamente rodeada de polígonos, sin prestar la debida atención a los problemas medioambientales y de transporte que de ello podían derivarse.

Pero a mediados de los setenta se inició la crisis económica, que resultó ser de larga duración y hondo calado para la industria. En estas circunstancias era prácticamente imposible que el Polo de Logroño alcanzase las previsiones hechas cuando las expectativas eran otras muy distintas. De hecho, durante su periodo de vigencia se acogieron a los beneficios correspondientes un total de 47 empresas industriales (a las que hay que añadir otras 9 de carácter no industrial), de las cuales sólo 10 fueron de nueva implantación; las demás estaban ya establecidas en Logroño antes de 1972 y aprovecharon las ventajas del Polo para ampliar instalaciones y trasladarse a los nuevos polígonos (Climent, 1990).

En definitiva, hubo un marcado desajuste entre la oferta y la demanda de suelo industrial, que se puso claramente de manifiesto en la falta de ocupación de numerosas parcelas.

#### **4. LA TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS INDUSTRIALES DE LOGROÑO A PARTIR DE LA CRISIS DE LOS SETENTA**

A principios de los ochenta se procede a la revisión del Plan Comarcal, en el nuevo contexto creado por el régimen democrático y la descentralización administrativa derivada de la constitución de las comunidades autónomas. La adaptación de la planifica-

ción urbanística de Logroño a la nueva situación política se materializa en el Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 1985, que fue elaborado en un contexto económico e industrial de crisis, de cierres de empresas y reducciones de plantilla. Unido esto a la falta de ocupación de una buena parte del suelo industrial programado previamente, el Ayuntamiento de Logroño optó por una política restrictiva al respecto, de manera que el Plan General de 1985 destina a usos industriales bastante menos suelo que el Plan Comarcal de 1974 (figura 2)<sup>2</sup>.

Por una parte, fueron “descalificadas”, pasando a ser consideradas como suelo no urbanizable, las áreas industriales previstas en el plan de 1974 a lo largo de las carreteras de Laguardia y El Cortijo. Como ya se ha indicado, no llegaron a redactarse sus preceptivos planes parciales y prácticamente no se produjo en ellas el asentamiento de nuevos establecimientos fabriles, por lo que la descalificación no resultó problemática<sup>3</sup>; los derechos adquiridos por las pocas empresas establecidas antes de la entrada en vigor del plan de 1985 quedaron garantizados mediante largos plazos de extinción.

Se descalificó también, quedando como no urbanizable, la práctica totalidad de la ampliación del polígono de Cantabria, es decir, los terrenos que no estaban efectivamente ocupados por industrias en ese momento. Por lo que respecta al polígono de San Lázaro, su extensión se vio también sensiblemente reducida al cambiar la calificación de una amplia extensión de terreno próxima al casco urbano de la ciudad, que pasó de uso industrial a uso residencial y zona verde, aprovechando que no había sido ocupada por establecimientos industriales hasta ese momento. Los polígonos de Cascajos y La Portalada conservaron íntegramente su extensión inicial, sin que se les asignaran usos del suelo nuevos ni se descalificara ninguna parcela.

El Plan General fue restrictivo en todos los sentidos, calificando menos suelo que el anterior para los demás usos del suelo, no sólo para el industrial: la crisis económica hizo que el crecimiento demográfico de la ciudad fuera lento, con la consiguiente atonía en la demanda de viviendas y, por tanto, en la construcción.

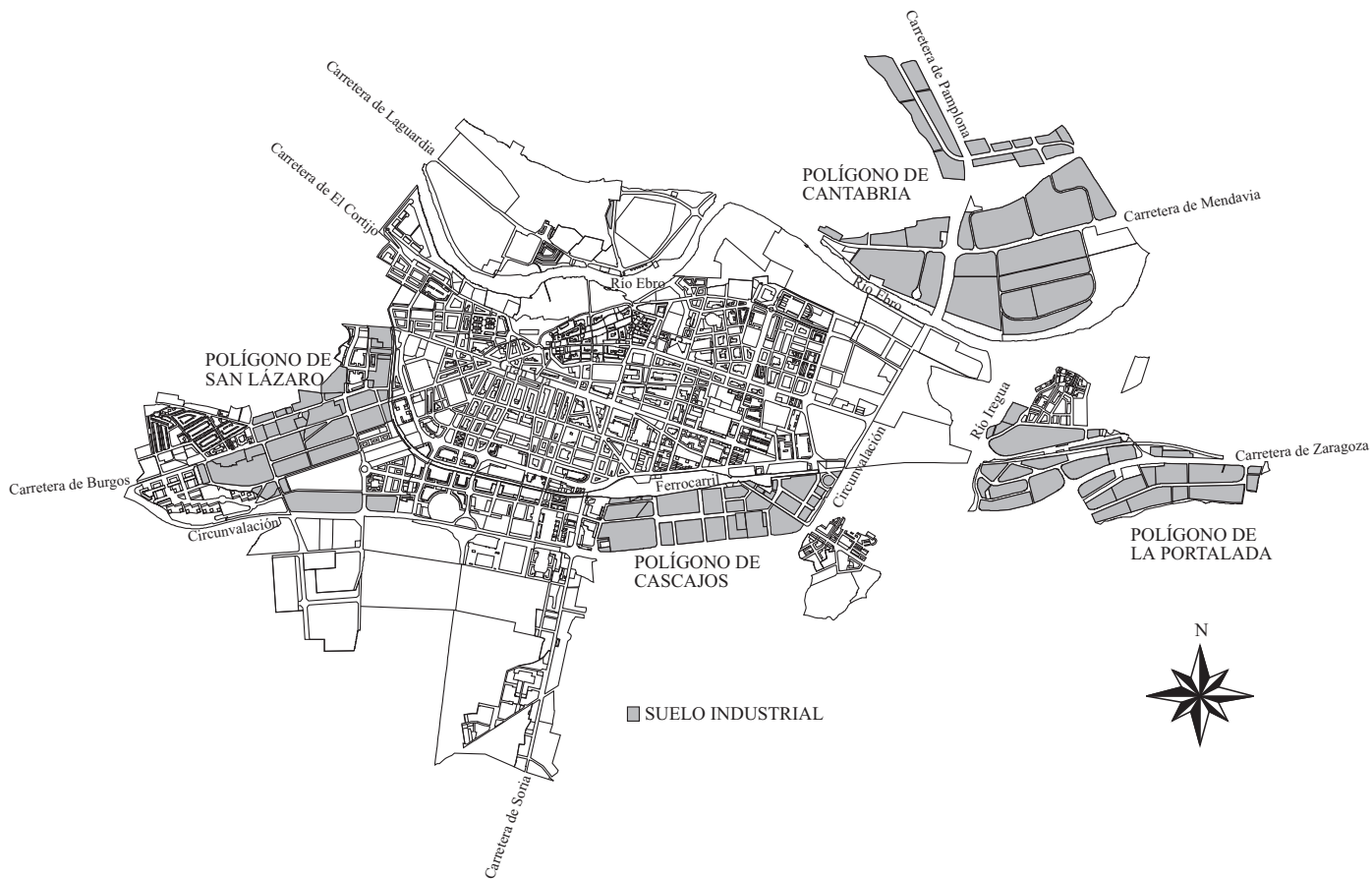
Pero si el Plan Comarcal de 1974 fue pensado para una etapa expansiva y estuvo en vigor en una época de crisis profunda, no resultando, por ello, un instrumento idóneo para la ordenación urbana de Logroño, el Plan General de 1985, diseñado en el contexto de una recesión, con expectativas nada optimistas, hubo de desarrollarse en una etapa de recuperación económica, lo que dio lugar también a desajustes entre el instrumento de ordenación y la dinámica urbana. La salida de la crisis trajo consigo un crecimiento moderado del empleo industrial y, sobre todo, la consolidación y refuerzo de las funciones terciarias de la ciudad, con el correspondiente incremento demográfico. Todo ello contribuyó a reactivar la construcción (Bermejo, 1993) y, por tanto, la demanda de suelo.

---

2. El Plan Comarcal afectó a los siete municipios incluidos en el Polo de Desarrollo, pero una vez que éste deja de estar en vigor cada municipio realiza de forma independiente su propia planificación.

3. Antes se ha mencionado la instalación en la carretera de El Cortijo de una fábrica de calzado, trasladada en 1976 de su antiguo emplazamiento, en lo que hoy es el parque de “El Carmen”. La empresa, que entonces era una de las mayores de La Rioja, cerró sus puertas en 1982, con lo que desapareció la principal fuente de conflictos, tanto respecto a la descalificación del suelo como respecto al tráfico pesado generado en dicha zona.

**FIGURA 2**  
**SUELO INDUSTRIAL EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LOGROÑO (1985)**



Pronto se planteó un conflicto entre la expansión del suelo residencial, impulsada por la demanda de nueva vivienda, y los polígonos industriales más próximos al casco urbano. Dicha expansión se ha dirigido, como ha sido tradicional en la ciudad, hacia el sur, sin dar el salto a la orilla norte del Ebro, que todavía es percibido por los logroñeses como una barrera. El Plan Comarcal había programado al sur del casco urbano un área residencial extensa de baja densidad, articulada en torno a la carretera de Soria, aunque no llegó a desarrollarse durante la vigencia del mismo. El Plan General de 1985 preveía que en esa dirección se produjera la mayor parte del desarrollo futuro, desbordando el ferrocarril y la autovía de circunvalación. Pero ese desbordamiento sólo puede realizarse por el “hueco” que queda entre los polígonos industriales de San Lázaro, al oeste, y Cascajos, al este (figura 2). El de Cascajos, completamente pegado al casco urbano, constituye, junto con la estación del ferrocarril a la que está adosado, un auténtico “tapón” que bloquea el desarrollo de la ciudad hacia el sur y sudeste, mientras el de San Lázaro lo hace por el sudoeste<sup>4</sup>.

A lo largo de los años noventa se va abriendo paso la idea de poner en marcha un amplio proceso de sustitución de usos del suelo para transformar estos dos polígonos industriales en residenciales. El problema es que, al establecerse en las parcelas que ocupan, las empresas realizan fuertes inversiones y la amortización de las mismas requiere tiempo, por lo que el traslado es una decisión difícil de tomar, que, en todo caso, implica costes elevados, aunque la venta de los terrenos puede dar lugar a plusvalías tentadoras. Pero, por otra parte, si no se produce el traslado “en masa” de las empresas, sino que sólo lo hace un número reducido de ellas, las parcelas “liberadas” no presentan un gran atractivo para usos residenciales, pues la presencia de fábricas provoca molestias en forma de ruidos, tráfico pesado y, en no pocos casos también, alguna otra forma de contaminación.

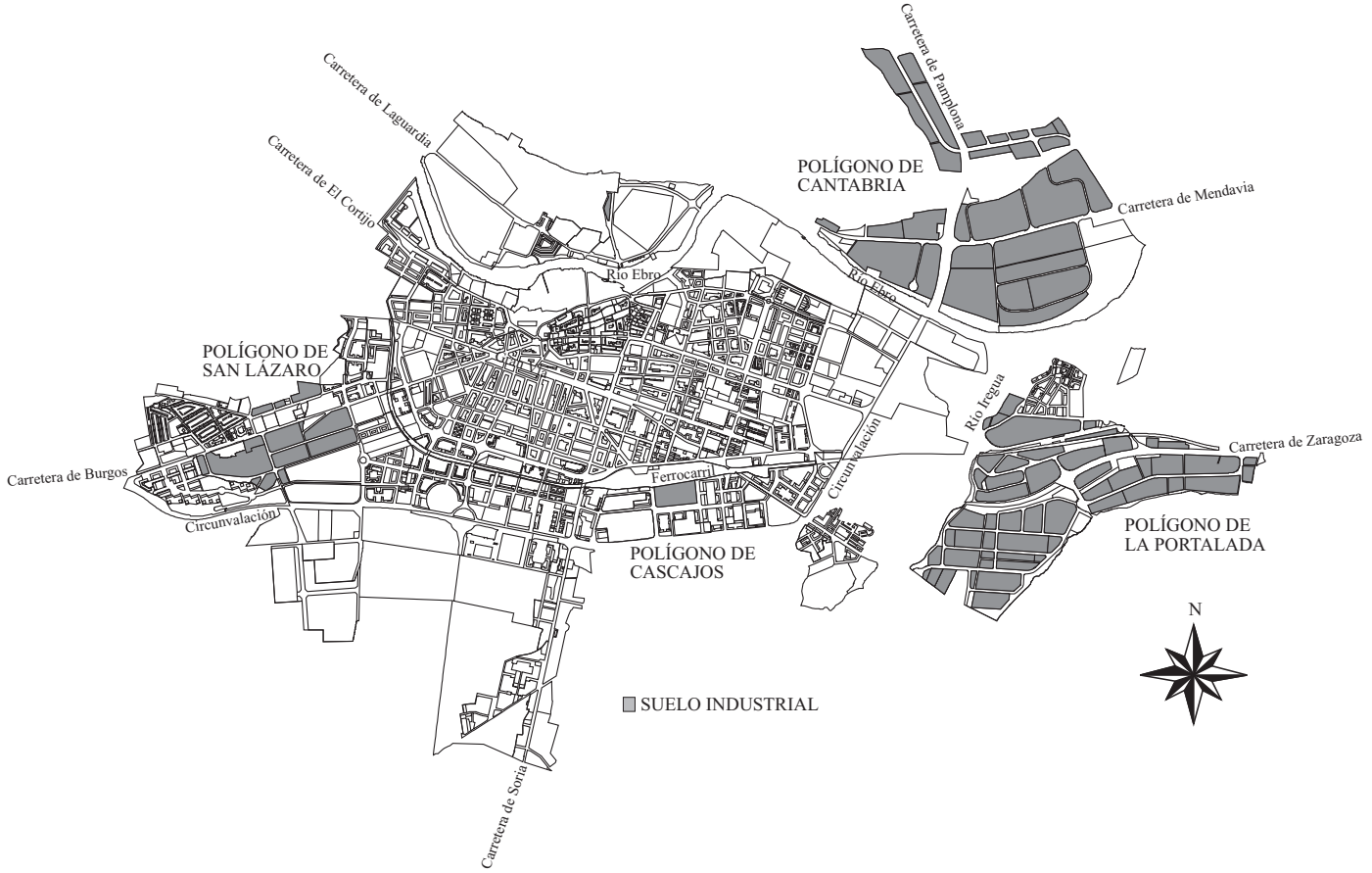
La primera gran oportunidad de iniciar dicho proceso se presentó en el año 1992, cuando las empresas del grupo Prouvost (“Estambreira Riojana” y “Europunto”) cerraron sus puertas (Climent, 1992-93) y dejaron libre una de las mayores parcelas industriales de La Rioja, ubicada en el polígono de Cascajos. A partir de ese momento se sucedieron otras, tanto en éste como en el de San Lázaro, de manera que la idea de la sustitución de usos del suelo empezó a presentarse como viable.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1998, actualmente vigente, avanza claramente en esa línea (figura 3), estableciendo para el polígono de Cascajos un uso del suelo de carácter residencial, con la única excepción de la más interior de todas las parcelas, lindante con la estación del ferrocarril. No obstante lo cual, el polígono no ha perdido su aspecto ni su función industrial, pues son muchas las empresas que siguen establecidas en él; el proceso de renovación, aunque ha avanzado mucho, tardará todavía tiempo en completarse. Se establece también una reducción importante de suelo industrial en el polígono de San Lázaro, calificando como residenciales las parcelas lindantes con el ferrocarril, que son las más cercanas al casco urbano, y con la autovía de circunvalación, de manera que sólo conserva su calificación inicial una zona reducida junto a la carretera de Burgos.

---

4. Al oeste del casco urbano, es decir, al norte del polígono, entre la carretera de Burgos y el río Ebro, el terreno presenta un relieve accidentado de terrazas y glacis cortados por barrancos, lo cual constituye un obstáculo natural para la expansión urbana.

**FIGURA 3**  
**SUELO INDUSTRIAL EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LOGROÑO (1998)**



Para compensar la pérdida de suelo industrial que esto conlleva, se establece la ampliación hacia el sur del polígono de La Portalada, quedando sin cambios el de Cantabria.

Con esto la ciudad de Logroño se acomoda a la tendencia general apuntada en la introducción, reconvirtiendo una buena parte del suelo industrial más próximo al casco urbano. Uno de los efectos más positivos de este proceso ha sido la ruptura del “cerco” programado en el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de 1974: ahora la ciudad concentra sus espacios industriales al este del término municipal, a una prudente distancia del mismo y más allá de los obstáculos naturales que constituyen los ríos Ebro e Iregua. Con ello además se minimizan los efectos de los vertidos y emisiones gaseosas de las fábricas puesto que los polígonos de Cantabria y La Portalada se encuentran aguas abajo del casco urbano y en el mismo sentido en que soplan los vientos dominantes.

Por otra parte, no se puede olvidar que el Polo de Desarrollo Industrial de Logroño, establecido en 1969, incluía dentro de su demarcación a siete municipios rurales vecinos de la ciudad. Las normas subsidiarias del mismo y el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Logroño, aprobado en 1974, realizaron generosas previsiones de suelo industrial en ellos, pero el escaso éxito del polo hizo que muy pocas de las zonas calificadas inicialmente se consolidaran, perdiendo tal condición en las normas urbanísticas que sustituyeron en cada caso al citado plan. En el momento presente existen cuatro polígonos: Lentiscares en el municipio de Navarrete, La Variante en el de Lardero, Buicio en el de Fuenmayor y El Sequero, que se encuentra a caballo de los términos municipales de Agoncillo y Arrúbal. Los tres primeros son recientes y de pequeño tamaño.

El de El Sequero, por el contrario, es el más extenso de los polígonos industriales de La Rioja y uno de los más antiguos: fue establecido en las normas subsidiarias y desarrollado por el INUR sobre 234 hectáreas situadas entre la carretera de Zaragoza y el ferrocarril, sobre una terraza alta del Ebro, por lo que no ocupaba terrenos de huerta, sino de secano, resultando la compra de suelo y su urbanización ligeramente más barata que la media de los polígonos industriales de su época (Rodríguez, 1980). Al realizarse la autopista del Ebro se abrió un acceso directo al mismo, con lo que su capacidad de atracción resultaba sensiblemente incrementada. Su acondicionamiento fue bastante rápido, pero no hubo apenas peticiones de compra: en 1976, estando ya completamente urbanizado, se había vendido sólo el 7 por ciento del suelo y durante muchos años quienes transitaban por la carretera o viajaban en tren pudieron contemplar un curioso paisaje: un pequeño puñado de fábricas diseminadas sobre una gran extensión de parcelas vacías, delimitadas por viales anchos, muy bien asfaltados y profusamente iluminados de noche.

El escaso éxito del polo y la elevada oferta de suelo industrial que entonces existía en Logroño explican esa situación. Pero con la salida de la crisis y la reducción de suelo en la ciudad se han ido instalando numerosas empresas, que han rellenado en gran parte el espacio vacío.

En definitiva, la ciudad de Logroño ha podido reducir drásticamente el suelo industrial en su propio término, sin que ello suponga un riesgo de “desindustrialización”, porque a muy poca distancia las empresas interesadas pueden encontrar el que necesitan. En el cuadro 2 se resume la oferta actual de suelo industrial en Logroño y su entorno periurbano: frente a las 225 hectáreas totales de la ciudad están las 184 de los municipios

colindantes, cifra que equivale al 82 por ciento de la primera. Pero si se tiene en consideración la superficie efectivamente disponible, Logroño cuenta sólo con 40 hectáreas, mientras que en los otros hay 47, es decir, el 119 por ciento de la cifra anterior.

*Cuadro 2. Oferta de suelo industrial en Logroño y su entorno*

Municipio	Polígono	Superficie (hectáreas)	Disponible en febrero de 2000 (hectáreas)
Logroño	La Portalada	95,6	17,4
Logroño	Cantabria	129,4	22,5
Agoncillo	El Sequero	152,7	33,6
Fuenmayor	Buicio	7,1	5,5
Lardero	La Variante	7,7	–
Navarrete	Lentiscars	16,9	8,3
TOTAL	TOTAL	409,4	87,3

*Fuente: Gobierno de La Rioja.*

## CONCLUSIONES

De todo lo expuesto se deduce que en el caso de Logroño, una ciudad de tipo medio, las relaciones entre la actividad económica industrial y la organización del espacio urbano se han ajustado en líneas generales al modelo teórico descrito en la introducción, pudiendo diferenciarse con toda nitidez dos etapas:

La primera, que se desarrolla en los años sesenta y setenta, se corresponde con una fase de fuerte industrialización del país, caracterizada desde el punto de vista espacial por la concentración de la industria en las ciudades. En esta etapa, que coincide en parte con el establecimiento del Polo de Desarrollo de Logroño, se califica como industrial una gran cantidad de suelo en la periferia urbana (junto a la estación de ferrocarril y a lo largo de las carreteras), de manera que los polígonos y zonas industriales acaban cercando la ciudad casi por completo. A ello hay que añadir las elevadas previsiones de suelo industrial en los municipios rurales colindantes incluidos en el ámbito territorial del polo.

La segunda etapa, que abarca los últimos años de la década de los setenta y las de los ochenta y noventa, viene marcada por la crisis económica, con la consiguiente pérdida de industrias, y la salida de la crisis, en la que se refuerzan las funciones terciarias de las ciudades, a la vez que se produce una recuperación industrial, que esta vez no sigue la tendencia anterior, caracterizada por la concentración en las ciudades, sino que se produce de manera más dispersa, afectando con mayor intensidad a los núcleos rurales. En estos años se reduce significativamente el suelo industrial en Logroño, con la descalificación o recalificación a usos residenciales y terciarios de algunas de las áreas programadas como industriales en la etapa anterior. Con ello la ciudad consigue una

ordenación más racional, a la vez que se evita el riesgo de desindustrialización por la existencia de suelo abundante en los municipios periurbanos.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARZUBIALDE QUEMADA, J.I. (1971): “Polígono industrial de Cantabria”. *Clavijo*, 2, pp. 8-11.
- BELIL BOLADERAS, M. (1994): “Industria y ciudad”, en *La industria en la planificación urbana*. Girona, Universitat de Girona, pp. 9-21.
- BERMEJO MARTÍNEZ, I. (1993): “El sector de la construcción”, en *Economía de las comunidades autónomas. La Rioja*. Madrid, Fundación Fondo para la Investigación Económica y Social, pp. 296-304.
- CHUECA GOITIA, F. (1970): *Breve historia del urbanismo*. Madrid, Alianza.
- CLIMENT LÓPEZ, E.A. (1990): “El Polo de Desarrollo Industrial de Logroño”. *Berceo*, 118-119, pp.75-82.
- CLIMENT LÓPEZ, E.A. (1992): *El proceso de industrialización de La Rioja*. Logroño, Gobierno de La Rioja, Instituto de Estudios Riojanos.
- CLIMENT LÓPEZ, E.A. (1992-93): “Capital multinacional y crisis textil en La Rioja”. *Cuadernos de Investigación Geográfica*, 18-19, pp.95-110.
- CLIMENT LÓPEZ, E.A. (2000): *Los sistemas productivos locales de La Rioja: identificación, dinámica interna y mercados*. Logroño, Gobierno de La Rioja, Instituto de Estudios Riojanos, Ayuntamiento de Logroño.
- ESTÉBANEZ, J. (1988): “Los espacios urbanos”, en PUYOL, R., ESTÉBANEZ, J. y MÉNDEZ, R.: *Geografía humana*. Madrid, Cátedra, pp. 357-585.
- FUNDACIÓN BBV (1999): *Renta nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea años 1955 a 1993 y avances 1994 a 1997*. Bilbao, Fundación BBV.
- HALL, P. (1985): “Capitales nacionales, ciudades internacionales y la nueva división del trabajo”. *Estudios Territoriales*, 19, pp. 21-30.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. y CARAVACA BARROSO, I. (1996): *Organización industrial y territorio*. Madrid, Síntesis.
- RODRÍGUEZ SÁNCHEZ DE ALVA, A. (1980): *El suelo como factor de localización industrial. Planteamiento general y análisis del caso español*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- SJOBORG, G. (1969): “Origen y evolución de las ciudades”, en *La ciudad*. Madrid, Alianza, pp. 37-54.
- VINUESA ANGULO, J. y VIDAL DOMÍNGUEZ, M.J. (1991): *Los procesos de urbanización*. Madrid, Síntesis.