

# Logroño 1901-1958: la desviación del ferrocarril y su papel en la estructura urbana

Giovanni MUZIO (arquitecto) y Luis SANTOS (geógrafo)

*Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid*



## ÍNDICE:

<b>1 EL ASENTAMIENTO DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS Y EL PRIMER CRECIMIENTO DE LOGROÑO.....</b>	<b>2</b>
1.1 ANTECEDENTES: LA CIUDAD Y EL FERROCARRIL EN EL SIGLO XIX.....	3
1.2 EL CRECIMIENTO URBANO: FACTORES CONDICIONANTES Y LÍNEAS DIRECTRICES.....	3
1.2.1 <i>El proyecto de Plano General de Alineaciones de 1893.....</i>	<i>5</i>
1.2.2 <i>El crecimiento urbano de la primera mitad del siglo XX.....</i>	<i>6</i>
<b>2 EL CRECIMIENTO URBANO Y LA DESVIACIÓN DEL FERROCARRIL EN LOGROÑO HACIA LA MITAD DEL SIGLO XX.....</b>	<b>8</b>
2.1 LA IDEA DE DESVIAR, CRECIMIENTO Y FERROCARRIL.....	8
2.2 LA PROPUESTA DE 1935 PARA LA EXTENSIÓN DE LOGROÑO.....	9
2.3 LOS PROYECTOS DE VARIANTE DE 1939 Y 1950, Y LAS CARACTERÍSTICAS URBANAS DE LA NUEVA ESTACIÓN PROYECTADA.....	10
2.4 LA NUEVA ESTACIÓN DE LOGROÑO.....	12
2.5 EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE 1958.....	14
<b>3 CONCLUSIONES.....</b>	<b>15</b>
<b>4 ESQUEMAS INTERPRETATIVOS.....</b>	<b>17</b>
<b>5 BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES:.....</b>	<b>19</b>
<b>6 NOTAS.....</b>	<b>19</b>

Esta comunicación es la fase inicial de un trabajo de historia urbana cuyo fin es analizar y poner en cuestión algunas claves de la estructura urbana de Logroño en relación con el ferrocarril Castejón - Bilbao.

En efecto, la ciudad de Logroño, ubicada junto al río Ebro, ha contado históricamente con una estructuración física longitudinal paralela al río, alargada en dirección este-oeste, y apoyada en por lo menos tres ejes que se han ido sucediendo el uno al otro en el papel de ejes fundamentales.

Sin embargo, ha sido formulada la idea de que la vía férrea determinó el crecimiento este-oeste de la ciudad.<sup>1</sup> La cual debe ser revisada al comprobarse que éste no es tan cierto y que en cualquier caso ya estaría pergeñado antes de la llegada del camino de hierro.

Las infraestructuras ferroviarias vincularon en cierto modo la localización de las zonas industriales y tuvieron una relación compleja con la centralidad urbana. Y respecto a la estructura urbana general, significaron alternativamente un elemento de atracción, un obstáculo para el crecimiento preferente hacia el sur y, luego, una vez desplazado, otra vez un elemento de atracción, mientras el espacio dejado libre significó una nueva ocasión para el replanteamiento de la estructura urbana.

Las infraestructuras ferroviarias entonces fueron un elemento de estructuración que influyó de una forma muy compleja en el crecimiento de la ciudad, incidiendo también por las dificultades de afirmación que el planeamiento urbanístico ha tenido en Logroño hasta época muy reciente. Un papel significativo que ha contribuido a marcar el arranque del crecimiento contemporáneo y la estructura urbana actual.

Nuestra intención como urbanistas es indagar en las características morfológicas y estructurales de la ciudad, sobre todo cuando el borde ferroviario comienza a ser una barrera morfológica o un obstáculo virtual en el crecimiento transversal o meridiano de Logroño. Y es que durante la primera mitad del siglo se fijan las condiciones de este crecimiento, de tal suerte que la desviación del ferrocarril pareció a las “fuerzas vivas” la mejor opción para plantear el ensanche más conveniente.

Y esta actuación de desvío de la línea fue objeto de negociación entre las diferentes administraciones; una negociación pionera, en la que el Ayuntamiento desempeñó un papel capital y el Ministerio estuvo bien dispuesto a la actuación.

## 1 EL ASENTAMIENTO DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS Y EL PRIMER CRECIMIENTO DE LOGROÑO

Las infraestructuras ferroviarias en un principio fueron un elemento polarizador: la estación ferroviaria y las vías, un **borde** urbano, hacia el que la ciudad podía crecer. Pero pronto, por lo menos ya a principios del siglo XX, se fueron convirtiendo en una **barrera** urbana, un “cinturón de hierro” que dificulta el crecimiento de Logroño en dirección sur.

Una vez asentada la centralidad en la zona sur y sureste de la ciudad, mientras se había macizado el casco histórico y empezado un crecimiento disperso ocupando los bordes de las vías de acceso más relevantes, se planteó, ya tardíamente, la cuestión del **ensanche**. Fue en ese momento cuando las instalaciones ferroviarias se consideraron un claro impedimento que había que resolver. El crecimiento urbano al otro lado de la vía era incipiente, y había facilidad topográfica, terreno suficiente y usos mayoritariamente rústicos que permitían un desvío o variante sin mayores problemas.

La desviación del ferrocarril era, entonces, una **opción urbanística**, que respondía tan sólo a un asunto local y en ningún modo a las necesidades de la explotación ferroviaria, si bien es cierto que, al ser trazado por la margen meridional del Ebro, la vía interceptaba prácticamente todos los caminos que confluían en Logroño exceptuados los que cruzaban el río, lo que generaba toda una serie de pasos a nivel, a menudo conflictivos.

## 1.1 Antecedentes: la ciudad y el ferrocarril en el siglo XIX

Logroño era a mediados del siglo XIX una pequeña pero activa localidad del valle medio del Ebro, entre los dinámicos núcleos de Haro y Calahorra. Se trataba de una localidad privilegiada por la capitalidad provincial otorgada en 1833. Se va configurando así una ciudad sobre la base fundamental de los servicios administrativos vinculados a la capital. Una capital cuyo tejido construido se densifica de forma bastante intensa, especialmente desde mediados de siglo a través de operaciones de reforma interior. El crecimiento es más reducido y se impone lentamente a lo largo de la segunda mitad del siglo; precisamente la época sucesiva el derribo de las murallas y a la construcción del camino de hierro.

La llegada del ferrocarril a Logroño comienza a hacerse realidad desde 1856 de la mano de la oportuna iniciativa riojana y sobre todo de la capacidad inversora vizcaína. En 1857 se aprobó el trazado de Tudela a Bilbao por Logroño y Miranda de Ebro (encrucijada ferroviaria con la línea del Norte) y a lo largo del año de 1863 se inauguraron los tramos férreos Miranda-Bilbao, Miranda-Haro y Haro-Castejón, por este orden, logrando así la comunicación de Logroño, pequeña ciudad de paso en este tercer tramo, con las localidades vecinas de Haro y Calahorra y con las crecientes urbes bilbaína y zaragozana.

El ferrocarril, que sigue claramente el corredor del Ebro por su margen derecha entre Castejón de Ebro y Miranda de Ebro, se trazó en la ciudad de Logroño siguiendo la evidente disposición NNO-SSE. Será un nuevo eje longitudinal, externo o tangente a la urbe, que se configura durante el siglo XIX como elemento de borde hacia el que crecer.

El proyecto de la estación de Logroño, firmado en 1862 por el ingeniero jefe de la línea el inglés Charles Vignoles y aprobado ese mismo año, contenía cocheras y talleres, propios de una estación de mayor categoría, lo que tal vez se explique debido a “la situación de la estación de Logroño como punto central del trazado de la primera sección de la línea”.<sup>2</sup>

La estación se localizó al sur de la ciudad, en sus afueras, entre las carreteras de Nájera (dirección Burgos) y de Soria (dirección Madrid), utilizándose un renovado camino vecinal preexistente como acceso al patio de la estación.

## 1.2 El crecimiento urbano: factores condicionantes y líneas directrices

La primera estación ferroviaria, donde inicialmente se concentraban tanto los servicios de viajeros como de mercancías,<sup>3</sup> cumplió con un papel polarizador del crecimiento urbano. Su construcción fue prácticamente contemporánea al derribo de las murallas, aprobado en 1861.<sup>4</sup> Coincide entonces la eliminación del límite de las murallas, con la aparición de un nuevo y potente elemento polarizador para la ampliación de la ciudad y también para el asentamiento de determinadas funciones que significaron la fijación de la centralidad urbanística.

El resultado fue el asentamiento de instalaciones productivas cercanas a las vías, hacia el este, tanto al sur entre éstas y el casco, como al norte. Y también la abertura o ensanchamiento, reforma o trazado de nuevas calles en el entorno de la estación.

Estas operaciones afectaron a la zona sur y especialmente al suroeste del casco, en el cual estaba la plaza Mayor, hoy del Mercado, y la actual calle Portales, que fueron afectadas por varias reformas a lo largo del siglo XIX, con la estación. Y también la zona comprendida entre el borde del casco y el ferrocarril, especialmente la zona del paseo del Espolón, otro elemento situado al sur de la ciudad, inmediatamente al oeste del recinto de la estación.<sup>5</sup>

Esto marca un cambio importante en la estructura del trazado urbano de Logroño. Estas aberturas refuerzan el crecimiento hacia el sur y sureste, que incluía la estación. Y lo conectaba con el núcleo existente. Y finalmente son el primer paso de un cambio sustancial en la orientación del trazado urbano de la ciudad. Se empiezan a esbozar los primeros ejes orientados en dirección norte-sur.

El trazado antiguo, anterior a la mitad del siglo XIX, se apoyaba sobre tres ejes longitudinales sobre los que se apoyaba su forma alargada. Eran tres calles orientadas en dirección este-oeste, la de mayor desarrollo de la ciudad.

La ciudad parecía haber crecido por adiciones, en las cuales prevalecía más la adición en paralelo a la prolongación, al que parece ser el primitivo: la travesía urbana del Camino de Santiago, hoy calles de Ruavieja y Barriocepo, a la cual se han ido añadiendo hacia el sur la calle Mayor y luego la calle de Portales.

Los ejes norte-sur, sin embargo, eran cortos, discontinuos y de poca sección; más que calles eran callejones o incluso pasajes que comunicaban éstos, abiertos en la medida en que las manzanas del tejido antiguo se iban haciendo más compactas, macizas e impermeables al paso público.

Era una forma de crecer que conseguía englobar y organizar los elementos diferenciales que iban apareciendo en una forma que suele definirse natural, pero que es más precisamente orgánica, además de organizada. Una forma de crecimiento apoyado en las murallas como elemento que, marcando un límite, a la vez obligaba a la recomposición de la forma urbana general, y que con su fuerza de contención y de inercia obligaba al mejor, y no siempre al máximo, aprovechamiento del espacio interior.

Sin embargo el derribo de las murallas y el asentamiento de la Estación parecen los factores para los primeros y fundamentales pasos hacia la ruptura de este esquema. Un tercer factor preexistente es el paseo del Espolón, un gran espacio abierto colindante con el casco en el borde sureste y también con la Estación de 1863. Pero hay un cuarto: la construcción del Puente de Hierro, inaugurado en 1882,<sup>6</sup> que es acompañado por la apertura de la calle Sagasta que conecta esta infraestructura con la Estación, a través de algunas calles ya abiertas en el lado sur del casco unas décadas antes aprovechando tramos de calles ya existentes.

Así que a principios del siglo XX, sin que hubiera un proyecto espacial de conjunto que lo regulara, ordenara u organizara, la Estación había sido conectada con el casco. Su asentamiento había influido en su reforma y había contribuido junto con el derribo de las murallas, la existencia del Espolón, a marcar un cambio en la forma de crecer de la ciudad. Y además junto con el nuevo Puente de Hierro había determinado un cambio en la estructura del trazado de Logroño que, como veremos, será irreversible.

La estación cumplió entonces un papel polarizador de orientación y atracción del crecimiento.

### ***1.2.1 El proyecto de Plano General de Alineaciones de 1893***

A lo largo de la segunda mitad del siglo, el crecimiento urbano se materializaba sobre todo en la reforma interior. Un proceso de transformación del cual hemos visto algunas características relativas a trazado y estructura general, que estaba densificando el núcleo edificado de la ciudad antigua.

En este proceso se inscribe el “Plano general de alineaciones” de Luis Barrón. Es un intento de hacer frente a lo que el propio autor define como situación de “condensación urbana”,<sup>7</sup> la insuficiencia de espacios abiertos que llevaban a condiciones higiénicas deficientes.

Plantea ordenar la transformación a través de la propuesta coordinada de nuevas alineaciones para el trazado ya existente, en un proyecto urbanístico limitado al instrumento de la reforma interior. Una forma de intervenir muy típica que significa aceptar la densificación del trazado antiguo, a través del macizamiento de las manzanas y de los patios privados, permitiendo elevadas ocupaciones de las parcelas privadas, pero a cambio de un incremento del espacio de calles, plazas, jardines y otros espacios públicos.

Se trata de un trasvase, se permite la reducción del espacio abierto privado, los patios, que son ocupados con edificación, a cambio de una ampliación del espacio abierto público, de cesión o expropiación de bandas o porciones de suelo de fachadas. No es un proceso sólo cuantitativo, sino también cualitativo, porque a través de estas operaciones se fijaba también una nueva jerarquía entre los espacios urbanos. Es un proceso importante porque estas operaciones fijaron ya el modelo urbano de la ciudad compacta (llamada también la ciudad mineral), ya la jerarquía urbana de muchas ciudades.

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX se fijó el modelo de ciudad compacta, en el cual el único espacio abierto accesible como tal era público, calles, plazas, parques y jardines, mientras los patios se hacen columnas de iluminación y aire, en condiciones mínimas, que no garantizan ni soleamiento ni ventilación. Y también se fijó la centralidad urbana tradicional, y en parte la jerarquía de las zonas y ejes urbanos.

En el plan de Luis Barrón se intentó entonces racionalizar la densificación del proceso de crecimiento en curso, confirmando otros aspectos, entre los cuales aquí cabe subrayar dos. Primero, que se confirma el asentamiento de la centralidad en el sector situado en el borde sur-sureste del núcleo de la ciudad antigua. Y segundo, que se sigue evitando plantear el ensanche.

Sin embargo el “Plano general de Logroño” nos enseña el asentamiento de varias edificaciones en el entorno inmediato de la ciudad, en general vinculado a las vías de comunicación existentes. Destacan especialmente los cuarteles al este y oeste del trazado antiguo, y edificios asistenciales como el Hospital Provincial y la Casa de la Beneficiencia, o la Plaza de Toros. Entonces en esta etapa el ferrocarril era un obstáculo para las comunicaciones hacia el sur: había dos pasos a nivel, pero no un obstáculo para cierto crecimiento. Pero, sobre todo, el “Plano general de Logroño” nos enseña la ocupación de los suelos inmediatamente al sur del trazado de las desaparecidas murallas

y del núcleo edificado. El trazado urbano compacto está transformando la forma de la ciudad, que tiende a abrirse en abanico, hacia el este, gracias sobre todo al crecimiento hacia del sur-sureste. La ciudad crece poco al norte, donde está el borde del río, mientras al oeste el crecimiento no consigue organizar un trazado compacto.

Y al este de momento las posibles directrices de crecimiento, calle trazadas en continuidad con otras existente en el centro en formación o en el núcleo de la ciudad antigua, no ofrecen condiciones óptimas. La banda entre el tejido compacto y los suelos externos estaba urbanizada como borde, y con edificios y trazados que no favorecían la extensión en esta dirección. A lo largo de la carretera de Zaragoza había un gran cuartel y la plaza de Toros, ninguno de los dos son elementos que testifiquen cierta valoración de la zona, ni mucho menos elementos atractores. Las otras son calles de fondo ciego, como la que lleva a la Plaza de Toros,<sup>8</sup> y alguna otro menor.

El abanico estaba entonces taponado. Otra vez está Logroño sin que hubiera un proyecto espacial que lo regulara, ordenara u organizara, aunque la ciudad estaba creciendo. Y la Estación ya estaba incluida en un trazado urbano que ocupaba los suelos entre el antiguo trazado del casco en reforma y las vías del tren: seguía siendo un factor de polarización.

Entonces las instalaciones ferroviarias tienen un claro papel espacial. Encauzan el crecimiento de la ciudad, influyendo tanto en la transformación como en el crecimiento, pero no consiguen dar una forma unitaria al trazado urbano, como la hacían las murallas. Tanto su lógica espacial como la funcional se lo impide. El ferrocarril, entendido como vías no sustituye a las murallas, aunque la Estación sea de alguna forma una puerta.

### ***1.2.2 El crecimiento urbano de la primera mitad del siglo XX***

En los planos de la primera mitad del siglo, el “Plano general de Logroño”,<sup>9</sup> citado y reproducido por Inmaculada Cerrillo, y el “Planimétrico y altimétrico de Logroño y su zona de Ensanche”<sup>10</sup> de Nicolás Bizcarrondo de 1927, se aprecian algunas novedades a subrayar.

Una es una diferencia, pues entre un plano y otro hay un cambio relevante: la plaza de Toros cambia de situación. La antigua, de 1862 fue derribada a raíz de un incendio en 1914, y la nueva se reconstruyó más al sur en 1915.<sup>11</sup> Quedaba así abierta la posibilidad de organizar una ampliación hacia el este. Algo que efectivamente ya a principios de los años veinte se empezó a concretar, incluso antes de que se ordenara mediante un plan. Pero esta zona no llegó nunca a ser considerada como la zona de gran crecimiento de la ciudad. Se rechazaba entonces el trazado que tradicionalmente había sido el soporte del crecimiento, o sea la prolongación o repetición de ejes orientados a este-oeste.

La otra novedad es algo en común: los suelos entre el antiguo núcleo edificado y la Estación están edificados, así como los que lindan, tanto al sur como al norte, con las vías del tren.

En el borde suroeste del núcleo edificado se forma una manzana compacta que ha llegado como tal hasta hoy, la comprendida entre las actuales calles de Bretón de los Herreros y Avenida de Portugal, que significa un obstáculo para la continuidad entre el trazado tradicional y esta zona de ensanche de la ciudad. Entre esta manzana y las vías se fueron asentando actividades fabriles, que se suman a las que unos años antes se

habían ubicado más al sur y al oeste. Y también en esta zona se ampliarán las instalaciones ferroviarias, asentando aquí una parte de las de mercancías.

El papel polarizador del crecimiento se refleja en otro episodio de la relación entre instalaciones ferroviarias y ferrocarril. En 1927 está fechado un proyecto de nueva estación en un nuevo emplazamiento.<sup>12</sup> Se trata de un proyecto muy desarrollado que es parte de la propuesta, debatida entre los años veinte y treinta, de construcción de una línea ferroviaria de Pamplona a Logroño.

En efecto, un Real Decreto-ley de 1 de junio de 1926 declaró de utilidad pública, con derecho a expropiación forzosa, el ferrocarril de Logroño a Pamplona, del que era peticionaria la Diputación foral y provincial de Navarra, y que dispuso la ejecución del mismo auxiliada por el Estado, con arreglo al Real Decreto-ley de 29 de abril de 1927. En 1929 esta Diputación solicita que se apruebe el proyecto, el cual fue informado favorablemente por el Consejo de Obras Públicas y aprobado por su presupuesto de primer establecimiento de 66.088.559'49 pesetas, por Real Orden de 24 de septiembre de 1929, “con la prescripción de que si de los presupuestos definitivos y convenios con las Compañías y Centros que han de contribuir a las obras de las tres estaciones comunes de Estella, Pamplona y Logroño, arrojan importes mayores que los consignados en la instancia de la Diputación de fecha 19 de agosto de 1929, el aumento será de cuenta exclusiva del concesionario”. Y el Real Decreto-ley de 7 de febrero de **1930**, finalmente, autorizó al Ministro de Fomento para otorgar la concesión del ferrocarril de Logroño a Pamplona, del que era peticionaria la Diputación, si bien dispuso que “si los proyectos definitivos y convenios con las Compañías y Centros que han de contribuir a las obras de las tres estaciones comunes con otros ferrocarriles arrojasen en conjunto importes mayores de pesetas 1.029.284'46 para la estación de Logroño (...), el aumento sería de cargo exclusivo del concesionario.”<sup>13</sup>

Es decir, se dictaba que era precisa una **estación común** para la línea existente y la nueva, lo cual conllevaba cierta ampliación superficial, para lo que podía ser conveniente un desplazamiento lateral de la estación sobre el corredor ferroviario. El traslado de la estación no conllevaba el traslado de las vías, a pesar de que este cambio ya se empezara a considerar a finales del siglo XIX. Se trataba de moverlo hacia el este, deslizándolo a lo largo de las vías existentes unos seiscientos de metros, la distancia que hoy ocupan tres o cuatro de las manzanas existentes.

En efecto existe un proyecto anterior para situar la Estación de la línea ferroviaria de Pamplona a Logroño en el cruce entre las vías a la avenida de Vara del Rey, independiente de la Estación existente entonces de la Línea Castejón – Bilbao.<sup>14</sup>

Hay un plano de emplazamiento en el cual la nueva estación está incluida en una trama urbana ortogonal. Es una referencia con algunas pocas modificaciones para incluir la estación trasladada, al plano de ensanche realizado en aquellos años.<sup>15</sup> El sentido de esta propuesta parece estar vinculado al crecimiento urbanístico. Se trata de aprovechar las aberturas de la nueva línea para eliminar la estación existente.

Pero considerada la situación parece haber cierta confianza en el papel polarizador de la estación, y de su capacidad de relación con un tejido de crecimiento. Una estación que es alejada del núcleo antiguo y del trazado que lo está rodeando, para quedar situada en el centro de la zona de expansión. Queda por subrayar que la Estación quedaría asentada justo en el eje de una gran avenida, hoy corresponde a la avenida de Colón. Un eje

orientado en dirección norte-sur, perpendicular a la vía. Y aunque en otra situación, más exterior, y más hacia el sur, se construirá, treinta años después, la actual estación de Logroño.

Se está entonces reforzando esa tendencia a trazar ejes con orientación norte-sur, que sirvan de apoyo para ampliar la ciudad, que incluso parecen prevalecer sobre los este-oeste. Y las instalaciones ferroviarias otra vez parecen desempeñar un papel importante.

Finalmente ninguno de los dos proyectos prosperó. Ni el traslado de la Estación hacia el este sobre el mismo eje, ni la estación centrada en un ensanche ortogonal, que de todas formas en parte se ejecutó o se tomó como referencia para algunas actuaciones parciales, por ejemplo la de la transformación de la carretera de Zaragoza – calle General Espartero en bulevar,<sup>16</sup> y otras actuaciones al este del núcleo edificado de la ciudad antigua.

## 2 EL CRECIMIENTO URBANO Y LA DESVIACIÓN DEL FERROCARRIL EN LOGROÑO HACIA LA MITAD DEL SIGLO XX

### 2.1 La idea de desviar, crecimiento y ferrocarril

Pero la idea de que las infraestructuras ferroviarias tenían que ser modificadas seguía viva. Y estaba bastante definida la idea de que el trazado existente obstaculizaba el crecimiento de la ciudad, o por lo menos su Ensanche hacia el sur.

Entre 1926 y 1930 se debatía sobre la construcción de una línea ferroviaria de Pamplona a Logroño, y sobre este tema la documentación más interesante es la relativa a la actividad de las “fuerzas vivas” de Logroño. Varias instituciones y entidades locales, propietarias, culturales y empresariales, respondieron a lo que parece ser una convocatoria del Ayuntamiento. Por el resultado, o sea las actas de las reuniones de las instituciones y entidades que respondieron a la convocatorias y las actas de las reuniones de sus representantes, los puntos importantes eran la definición del trazado urbano del ferrocarril y la necesidad de recaudar dinero para la redacción de un nuevo proyecto.

Y la construcción de la nueva línea era considerada una ocasión para conseguir el traslado de todas las instalaciones ferroviarias, ya que no resultan referencias al trazado del conjunto de la línea entre Logroño y Pamplona, sino tan sólo a la travesía urbana de la capital riojana.

Se barajaron varias alternativas de trazado: por cualquiera de las dos márgenes del Ebro en su paso por la ciudad, o el existente, en trinchera, con la estación en el emplazamiento existente o al este según el proyecto de 1927. La resolución final elige la solución por la margen del Ebro, o la de 1927 “debidamente mejorada”, o sea en trinchera. El emplazamiento existente había sido defendido tan sólo por la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Logroño, y de forma menos clara por la directiva de la Cámara Patronal.



En este momento parece buscarse una “solución definitiva” al tema ferroviario, pero desde un punto de vista más bien urbanístico. Las propuestas aceptadas significaban apartar las vías de las directrices de crecimiento urbano, sumando la “barrera” de las vías con las del río. Ya que, como se apuntará más tarde, las soluciones de los márgenes del Ebro presentaban un grave problema de altimetría, para protegerse de las crecidas de éste, que se sumaban al problema de salvar las vías de comunicación que salían de la ciudad; y la otra tenía el gran problema de necesitar dos puentes sobre el río. En cuanto a la Estación, se reflejaba cierta preocupación para la relación con la ciudad, pero desde luego no se refleja confianza en su papel polarizador del crecimiento urbano.

Cabe sacar entonces algunas conclusiones. Primero, considerada la decisión final sobre el desplazamiento, en ese foro prevaleció la consideración del ferrocarril como un problema, como algo que estorba al crecimiento, un elemento urbano marginal que hay que alejar de la ciudad. Segundo, esta decisión no se tomó sobre la base de un estudio profundizado desde el punto de vista urbanístico. Aunque el plan de “Anteproyecto de Ensanche de la Ciudad de Logroño” prevé una ampliación bastante importante hacia el este, que habría podido satisfacer las necesidades de Logroño para muchos años, la zona de crecimiento prioritaria había sido fijada ya a priori hacia el sur. Y esta decisión chocaba con la “barrera ferroviaria”. Tercero, que las alternativas de trazado ferroviario consideradas tampoco parecen ser estudiadas en relación con las posibles directrices de crecimiento urbano alternativas; por ejemplo, se considera la posibilidad de desviar el ferrocarril a la otra orilla del río Ebro, lo que significaría construir dos nuevos puentes, pero no ampliar la ciudad en esa dirección, algo que podría ser considerado posible con la construcción incluso de un solo nuevo puente. Y tampoco se estaba valorando la oportunidad del crecimiento hacia el este en continuación con el trazado tradicional, y la forma de ampliarlo utilizada hasta el siglo XIX.

No se estaban considerando, entonces, elementos reales ni todas las alternativas posibles. Éstos serían los problemas propios de las instalaciones ferroviarias y los de su afección a la comunicación de la ciudad hacia el sur; así como también la necesidad de plantear el crecimiento de la ciudad, equilibradamente y con cierta holgura, sea a corto o a medio y largo plazo; pero sobre todo lo es la consideración de los recursos realmente disponibles o previsibles de forma realista y el crecimiento urbanístico previsible en un plazo cercano.

De alguna forma se mezclaban problemas reales con expectativas y esperanzas. Junto con la cuestión de la posición de la estación de mercancías, ya desplazada una vez, con el problema de los tres pasos a nivel (considerados como pasos urbanos),<sup>17</sup> siempre peligrosos, y considerados escasos, y con la posible construcción de la nueva línea ferroviaria hasta Pamplona, se estaban considerando más bien las expectativas de crecimiento hacia el sur, y además muy amplio, y las esperanzas de inversiones del Estado en el ferrocarril, intentando aprovecharlas para favorecer la concreción de las primeras.

## 2.2 La propuesta de 1935 para la Extensión de Logroño

Finalmente no se llegó a actuar, así que tanto el asunto de las instalaciones ferroviarias como el del Ensanche quedaban sin resolver, aun siendo más avanzado el segundo que el primero, ya que la ciudad estaba creciendo, y en parte siguiendo el planteamiento del Plan de Ensanche.

En 1935 se falló el “Concurso de estudios sobre la urbanización”, convocado por el Excmo. Ayuntamiento de Logroño. Los proyectos incluían el Plan general de Extensión, el Plan de Reforma Interior, diferenciando abertura de vías arteriales y nuevas alienaciones, Localización de la Estación de Autobuses, y otros aspectos como las Ordenanzas para la edificación.

Todos los proyectos presentados plantearon un mayor crecimiento hacia el sur, o sea la otro lado de las vías respecto al núcleo del casco antiguo y su ampliación, frente al posible crecimiento oriental.

No hubo replanteamientos del trazado ferroviario y tampoco de la localización de la Estación. Pero si los hubo acerca de los pasos a nivel y de la ubicación de las instalaciones de mercancías, situadas desplazadas hacia el este, tanto por razones de desnivel como de espacio y de relación con la zona industrial.

Además, en el resumen del acta del fallo del Jurado, publicado en la revista *Arquitectura*,<sup>18</sup> consta que el tema ferroviario fue fuente de discusión en el propio Jurado. Por un lado hay acuerdo en marcar la necesidad de que la forma y la vida urbanas de Logroño se abran hacia el río Ebro; por otro se discute sobre la necesidad de que el crecimiento de Logroño se haga “independiente del obstáculo constituido actualmente por la línea del ferrocarril, por medio de la única solución definitiva del problema, o sea el desplazamiento del mismo”, o la de buscar “las soluciones que, aprovechando las ventajas de su actual situación, le quiten el carácter de barrera que se opone al ensanche de la ciudad, que actualmente tiene”.<sup>19</sup>

Entonces el problema de la ubicación de las instalaciones ferroviarias estaba en el centro del planteamiento de las transformaciones urbanísticas de Logroño. Pero la solución a adoptar no estaba decidida, mientras ya dos proyectos de crecimiento de la ciudad, el “Anteproyecto de Ensanche de la Ciudad de Logroño” y las propuestas presentadas a este concurso, habían planteado que la ciudad creciera principalmente hacia el sur, o sea más allá de las instalaciones ferroviarias.

### 2.3 Los proyectos de variante de 1939 y 1950, y las características urbanas de la nueva estación proyectada

Después de la Guerra Civil empezó el largo proceso de definición y actuación de la Variante ferroviaria. Proceso que se apoyó fundamentalmente en dos aspectos: primero la definición del trazado, según oportunidad y recursos disponibles, y segundo la repartición de los costes de la obra.

Fue un proceso que empezó tempranamente. Su comienzo puede hacerse coincidir con el “Anteproyecto de variación del ferrocarril de Castejón a Bilbao en las inmediaciones de Logroño”, fechado en 1939, y firmado por Aurelio Ramírez González y Alberto Pérez Moreno.<sup>20</sup> En este proyecto todavía se están barajando los posibles trazados.

A éste le sucede otro de 1944, que define el trazado actual. Se plantean cuatro posibilidades además del existente. Las alternativas eran desplazarlo al otro lado del Ebro, solución descartada por motivos de estrategia militar y de coste. Llevarlo entre el borde del casco y la margen del río, también fue una solución descartada por su complejidad, ya que debía elevarse varios metros, debiendo salvar los cruces con las calles que llevan a los puentes, pero por arriba, ya que por abajo las vías quedarían

expuestas a las crecidas del río Ebro. Y tampoco podía aceptarse un desvío de varios kilómetros hacia el sur, saliendo del propio término municipal de Logroño. Descartada por el gran desvío que significaba respecto al trayecto directo, por el coste de realización y la afección respecto al servicio ferroviario.

Y finalmente la elegida, o sea la situación actual, que daba cierto respiro: era un compromiso entre la voluntad de mover las instalaciones ferroviarias, la disponibilidad de suelos de crecimiento hacia el sur en continuidad con el centro, y el coste de realización del desvío. Fue elegida aunque ya había conciencia de que no era una solución definitiva.

Con este proyecto se acaba entonces con el proceso de definición del proyecto, y empieza el de ejecución. Se pasa al asunto de la valoración de las obras, de los suelos disponibles con el levantamiento de las infraestructuras ferroviarias existentes, con el reparto de costes, y la definición ejecutiva del proyecto a realizar.

Según la información disponible en el Archivo Municipal de Logroño, entre 1944 y 1947 se sigue el proceso de valoración. Entre 1946 y 1951 el proceso de expropiación, y ya entre 1947 y 1948 se empezaron las obras de realización que acabaron en 1958.<sup>21</sup>

Pero todavía se tuvieron que aportar dos modificaciones sustanciales al proyecto de 1944. En 1947 está fechado el “Proyecto modificado de variante del ferrocarril de Castejón a Bilbao en Logroño y nueva estación en esta capital”, y en 1950 el “Proyecto modificado de variante del ferrocarril de Castejón a Bilbao en Logroño y nueva estación en esta capital”. El primero afectó a la infraestructura, mientras que el segundo afectaba a la superestructura, cuya realización era competencia de la Renfe, con aportación del Ayuntamiento de Logroño, y cuyo comienzo se fecha a partir de 1953.<sup>22</sup>

Otras modificaciones, pero ya puntuales, de las cuales se tenga noticia fueron el ensanchamiento del paso elevado de la calle Vara del Rey y la inclusión de uno nuevo en la calle República Argentina. Estas modificaciones reforzaron entonces la línea directriz de crecimiento preferente de la ciudad y el papel de ejes privilegiados, y especialmente de la primera respecto al resto de calles previstas.

Finalmente en 1955 hubo un acta de replanteo de las calles afectadas con el nuevo trazado, lo que indica que el trazado ya estaba fijado, y se estaba procediendo a organizar el entorno desde el punto de vista urbanístico, lo que desembocará en el Plan General de Ordenación de 1958.

Cabe subrayar que entre la documentación del Archivo Municipal de Logroño aparecen dos cartas al Ministro del Aire, General Eduardo González Gallarza, personalidad con raíces riojanas y muy vinculado a Logroño, para que se interesase de algunos temas relativos al ferrocarril. Puede que su papel tuviera algo que ver con el avance de las negociaciones y la ejecución del desvío.

Este proceso tan articulado en etapas, proyectos y modificaciones, y tan dilatado en el tiempo, acabó aproximadamente en 1958. El 9 de noviembre de ese año, a las 10'03 horas se cerró la Estación antigua y a las 11'15 horas se abrió la nueva, y en el mismo día se inauguró la Nueva Estación de Autobuses.<sup>23</sup> Ambas en la zona de expansión, pero esta última mucho más céntrica que la ferroviaria.

El asentamiento de la Estación de autobuses había sido incluido en el “Concurso de estudios sobre la urbanización” de 1935, cuando se había indicado su relación con la centralidad urbana, y la necesidad de situarlo en el borde del casco, cerca del centro. Con la elección de este emplazamiento se refleja la voluntad de fomentar la zona de expansión y atribuirle centralidad, y el reconocimiento de cierto papel a la estación de autobuses. Mientras, la Estación ferroviaria quedaba en el borde de un vial periférico de dirección este-oeste, en correspondencia con un cruce poco afortunado en su resolución, con un eje de circulación interna de orientación este-oeste, que allí muere. Es la avenida de Colón la misma que había sido propuesta en el proyecto de 1927 como eje de referencia para el posible desplazamiento de la estación hacia el este.

Este desenlace es el signo de un cambio: la estación ferroviaria es vista como un elemento urbano de alguna manera marginal, a situar en el borde la ciudad. Un planteamiento totalmente asumido por el plan de 1958, y que el carácter arquitectónico de la nueva estación, relativamente imponente, no consigue matizar. Parece un gesto puramente escenográfico, pero en realidad vaciado de sentido urbano, tanto por la localización como por la resolución urbanística, poco feliz, del entorno.

## 2.4 La nueva estación de Logroño

La legislación de los años cuarenta acerca de Renfe hace referencia a la titularidad de los bienes ferroviarios administrados por Renfe como bienes del Estado. Renfe carece, por lo tanto, de pleno dominio sobre “su patrimonio”, debiendo interpretarse el concepto de patrimonio de Renfe en el sentido de la única titularidad dominical del Estado. Por todo ello, cuando se planteó en algunas ciudades españolas la conveniencia concreta de realizar determinada operación urbanística que implicaba de alguna manera a los bienes ferroviarios, Renfe no podía disponer libremente de éstos, sino que correspondía al Estado intervenir de forma directa.

Junto al papel del Estado como titular patrimonial de los bienes ferroviarios en esta etapa histórica, la necesidad de ejecutar determinadas operaciones urbanístico - ferroviarias del estilo de las estaciones comunes, los traslados de estaciones, los enlaces ferroviarios o las desviaciones de líneas, exigía su aprobación mediante **leyes singulares**. Así ocurrió con las estaciones de Logroño, Cáceres y Pontevedra, con los enlaces de Alicante y con la desviación de línea en Valencia, durante los años cuarenta y cincuenta del siglo XX.

En una época en la que la organización político - administrativa era indudablemente vertical, no estaba desarrollada la legislación urbanística y no había una cultura del convenio, estas leyes singulares marcaban los compromisos e impedían la remota posibilidad de que los bienes ferroviarios desafectados (que automáticamente perdían su carácter de inexpropiables al dejar de ser bienes de dominio público y convertirse en bienes propios del patrimonio estatal) fuesen expropiados por los ayuntamientos respectivos.

Las características principales de estas leyes singulares eran análogas: 1.- el proyecto ferroviario se ejecuta por cuenta del Estado aunque suele haber aportaciones económicas de Renfe o del Ayuntamiento, que se fundan en las mejoras ferroviarias o en la mejora urbana resultante al facilitar el ensanche de la población; 2.- los terrenos liberados son propiedad del Estado y no pueden ser expropiados por el Ayuntamiento;

3.- el Estado vende al Ayuntamiento los terrenos precisos para calles a precios contradictorios, y 4.- el resto del paquete de suelo liberado es parcelado y vendido en pública subasta por el Estado, quien aplica las cantidades obtenidas a costear la obra.

Así, en el caso que nos ocupa, tras acordar una financiación bastante articulada en función de los beneficios esperados, se aprueba la **Ley de 26 de febrero de 1953**, de obras para la nueva estación ferroviaria en Logroño.<sup>24</sup>

Sobre la base del proyecto aprobado por Orden ministerial de 23 de noviembre de 1950, cuyo presupuesto total de ejecución por contrata era de 21.499.172'96 pesetas, la ley aprueba la ejecución de las obras de superestructura de la variante y la nueva estación por cuenta del Estado pero con aportaciones del Ayuntamiento de Logroño y de Renfe. La infraestructura ya estaba en proceso, dirigida por el propio Ministerio.

El gasto estatal se preveía hacerse efectivo en cinco anualidades (entre 1953 y 1957), con un plazo previsto de ejecución de las obras de 30 meses a contar desde la fecha de adjudicación de las obras. El reparto aproximado del presupuesto se basaba en aportaciones fijas y en dos plazos iniciales del Ayuntamiento de Logroño (3.400.000 pesetas) y de Renfe (5.127.868'9 pesetas), de forma que, sin tener en cuenta las desviaciones presupuestarias ni los ingresos generados por la enajenación de los terrenos liberados ni la inversión del Ayuntamiento en la adquisición del espacio preciso para la apertura de calles, correspondía al Ayuntamiento aportar un 15'82 % del coste, a Renfe un 23'85 % y al Ministerio de Obras Públicas un 60'33 %.

En efecto, el asunto de los terrenos no era baladí, por cuanto obligaba a definir el ensanche logroñés y disponía el modo de aprovechar las plusvalías generadas por el suelo desafectado, que vendrían a ser en la práctica recuperadas por el Estado:

*Art. 8º “De los terrenos disponibles por levante o derribo de las instalaciones y construcciones actuales, se venderán al Ayuntamiento de Logroño las necesarias para las calles cuya apertura está prevista; esta venta se hará a los precios unitarios establecidos en el acta suscrita por dicho Ayuntamiento y la RENFE en 20 de octubre de 1945.*

*El resto de los terrenos disponibles, convenientemente parcelados, se enajenará en pública subasta.*

*Art. 9º El Ministerio de Obras Públicas procederá a dicha venta, parcelación y enajenación en pública subasta.*

*El producto total líquido obtenido se ingresará en la citada cuenta corriente e incrementará las consignaciones destinadas a la construcción de nuevos ferrocarriles, en la cuantía que al Estado corresponda, con arreglo a la distribución siguiente:*

*a) En primer lugar, se reintegrará al Estado de la diferencia entre la suma de las aportaciones y el gasto total líquido hecho en expropiaciones, infraestructura y superestructura.*

*b) El remanente que haya se distribuirá entre el Estado, el Ayuntamiento de Logroño y la RENFE proporcionalmente a la suma de los dos últimos y cada una de ellas.*

Un asunto tan complejo y relevante como el del suelo liberado, que venía a suponer un alivio en la aportación económica del Estado en la operación, exigió todo tipo de negociaciones, que fueron encauzadas mediante una Orden ministerial: la **Orden de 24 de septiembre de 1953** (Mº de Obras Públicas), de cumplimiento de la Ley 26-2-53 de estación de Logroño.<sup>25</sup>

Dependiente de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, la orden crea la ‘**Comisión Gestora de los terrenos de la Estación de Logroño**’ para entender en todos los asuntos relativos a la parcelación y enajenación de los terrenos que habrían de quedar disponibles al ejecutarse la desviación.

Se trataba de una comisión mixta que debía compatibilizar objetivos e intereses de las administraciones. A esta comisión debía aportar el Ayuntamiento de Logroño el plan detallado de **apertura de calles**, con el fin de elaborar las pertinentes observaciones y rectificaciones y enviar informe a la 2ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles. Ésta, a su vez, procedería, con los técnicos designados por el Ayuntamiento de Logroño, al replanteo de las calles propuestas, fijando sus alineaciones y rasantes, y levantando un plano y un acta que serían sometidos, con el informe de la Comisión, a la aprobación definitiva de la Dirección General.

Posteriormente procedería establecer la **valoración** de los terrenos dedicados a calles y la propuesta municipal de la forma de abonar el importe, lo que se elevaría a la aprobación ministerial. También procedería que la 2ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles parcelara los terrenos y el Ministerio de Obras Públicas aprobara la **parcelación** para su pública subasta; una parcelación total y de una sola vez que debía permitir la obtención de parcelas “susceptibles de utilización normal independiente, con arreglo a lo que aconsejen las condiciones locales y los planes y Ordenanzas municipales aprobados o vigentes”, previéndose la conveniencia puntual de permutar suelo “para corregir irregularidades de forma o linderos”.

La Comisión Gestora de los terrenos de la Estación de Logroño debía informar la propuesta de enajenación de los terrenos que habrían de quedar libres a medida que avanzasen las obras, así como su tasación, efectuadas por la Jefatura, tras lo cual y una vez aprobado por orden ministerial procedería a efectuar la subasta.

Se trató, pues, de un procedimiento en el que se aseguró la participación institucional bajo la coordinación ministerial. Y se trató también de un modo peculiar de hacer ciudad, por un lado porque una jefatura sectorial es quien replantea el viario y parcela los terrenos, y por otro lado porque, al tener que comprar las calles (aunque a un precio acordado tiempo atrás), el Ayuntamiento se vio en la tentación, superada con éxito, de proponer la ordenación del nuevo espacio con poca ambición urbanística para minimar la inversión inicial, ya de por sí relativamente elevada debido a su aportación al desvío.

## 2.5 El Plan General de Ordenación de 1958

El plan es el punto final de todo el proceso. Recoge el nuevo trazado ferroviario y el emplazamiento de la estación, y define las zonas que quedan libres con el traslado de las instalaciones ferroviarias, y el trazado y edificación del ensanche sur. En términos generales su contenido es un paso atrás respecto a los proyectos presentados al “Concurso de estudios sobre la urbanización” de 1935.

Plantea, como éstos, un gran crecimiento, con una inversión mediana respecto al soterramiento. Pero define una ciudad de forma muy compacta y continua, y además cerrada, sin plantear una posible ulterior expansión. Los límites son el río Ebro, las calles de ronda y el propio ferrocarril. Y al sur del ferrocarril y de la Estación dispone las zonas industriales.

Es un planteamiento racionalizador en un proyecto que incluye reforma interior y ensanche, que propone la repetición a otra escala de la estructura urbanística de la ciudad de la segunda mitad del siglo XIX y de la primera del siglo XX, pero con menor papel de los ejes de salida de la ciudad, frente a los ejes interiores. Entre éstos destaca

las Gran vía, la gran avenida que sustituye a una parte de las antiguas instalaciones ferroviarias, cuyos frentes son replanteados como grandes fachadas urbanas.

### 3 CONCLUSIONES

Las instalaciones ferroviarias han tenido un papel muy articulado en relación con el crecimiento de la ciudad.

En un primer momento, contribuyeron a un cambio sustancial desde el punto de vista urbanístico. Participaron en el asentamiento de la centralidad en el borde este y sureste del núcleo edificado de la ciudad antigua, en la etapa en la que el crecimiento urbano era transformación, o más bien densificación, de lo existente, mediante operaciones de reforma interior, y en la definición de éstas como las directrices de crecimiento preferentes. Esto conllevó dos cambios. Uno, en el tipo de trazado, donde los ejes este-oeste dejaron de prevalecer, de forma que pasaron a tener igual o incluso menor importancia que los ejes norte-sur. Otro, que afectó a la forma urbana general: de la forma alargada de la ciudad tradicional a la forma en abanico abierto hacia el este.

Una vez asentada la nueva centralidad y la definición del crecimiento futuro, o quizás más bien de la inversión inmobiliaria, el ferrocarril empezó a ser considerado como un obstáculo. Entonces fue cuando se empezó a plantear el crecimiento hacia el sur, descuidando la ampliación hacia el este. Estaba más en contacto con el centro en consolidación, y era más amplio, atravesado por varias vías de comunicaciones ya existentes, que ofrecían entonces cierto soporte para la urbanización.

Relevante es el número de anteproyectos, proyectos y modificaciones sustanciales que afectaron a la estación y al trazado urbano del ferrocarril Castejón-Bilbao. Un proyecto en 1927, un anteproyecto de 1939 y tres sucesivos de 1944, 1947 y 1950. Cinco en total que afecten a las instalaciones ferroviarias en la ciudad de Logroño. A éstos habría que sumar otra propuesta relativa a la colocación de la Estación independiente de la línea ferroviaria de Pamplona a Logroño, de 1913, y las propuestas que afectan a la estación de mercancías, incluidas en el “Concurso de estudios sobre la urbanización”.

Muchas propuestas frente a problemas ferroviarios bastante reducidos y a un crecimiento urbano tan sólo potencial. Pero son reflejos de una relación difícil desde el punto de vista urbanístico, y sobre todo con el crecimiento futuro de la ciudad, o más bien con las expectativas, una razón declarada abiertamente en prácticamente todas las propuestas y proyectos presentados.

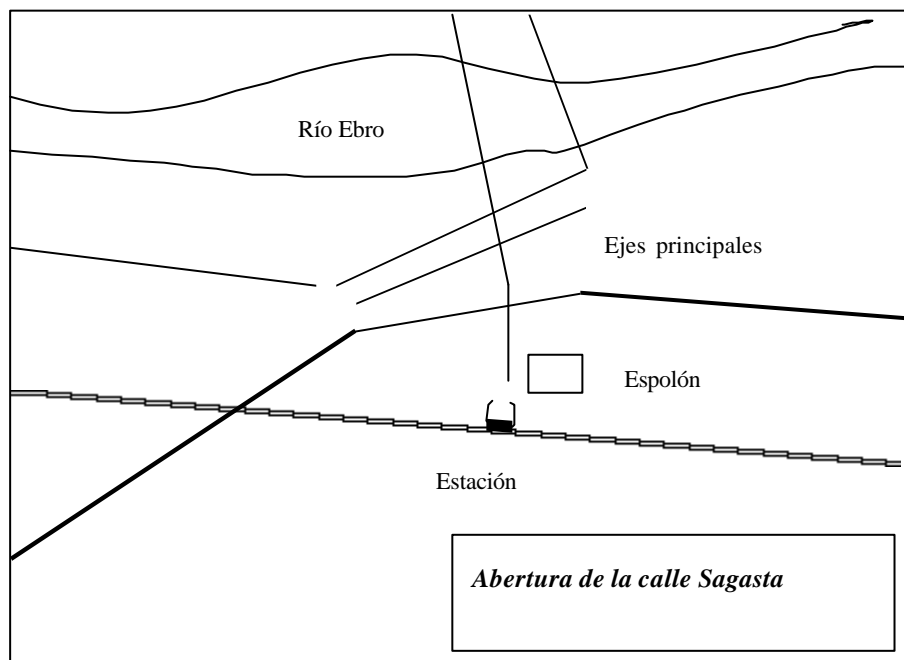
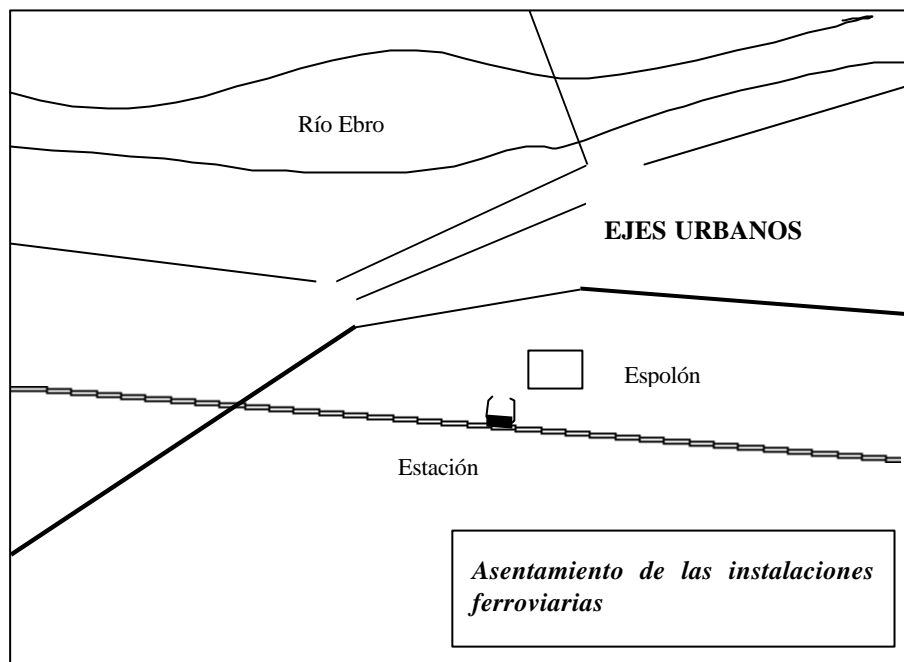
El trazado finalmente realizado aprovecha convenientemente la altimetría-topografía, pero ahí se situará la zona industrial. Posiblemente en última instancia lo que contaba no era la altimetría, sino las instalaciones militares u otros factores que no hemos identificado.

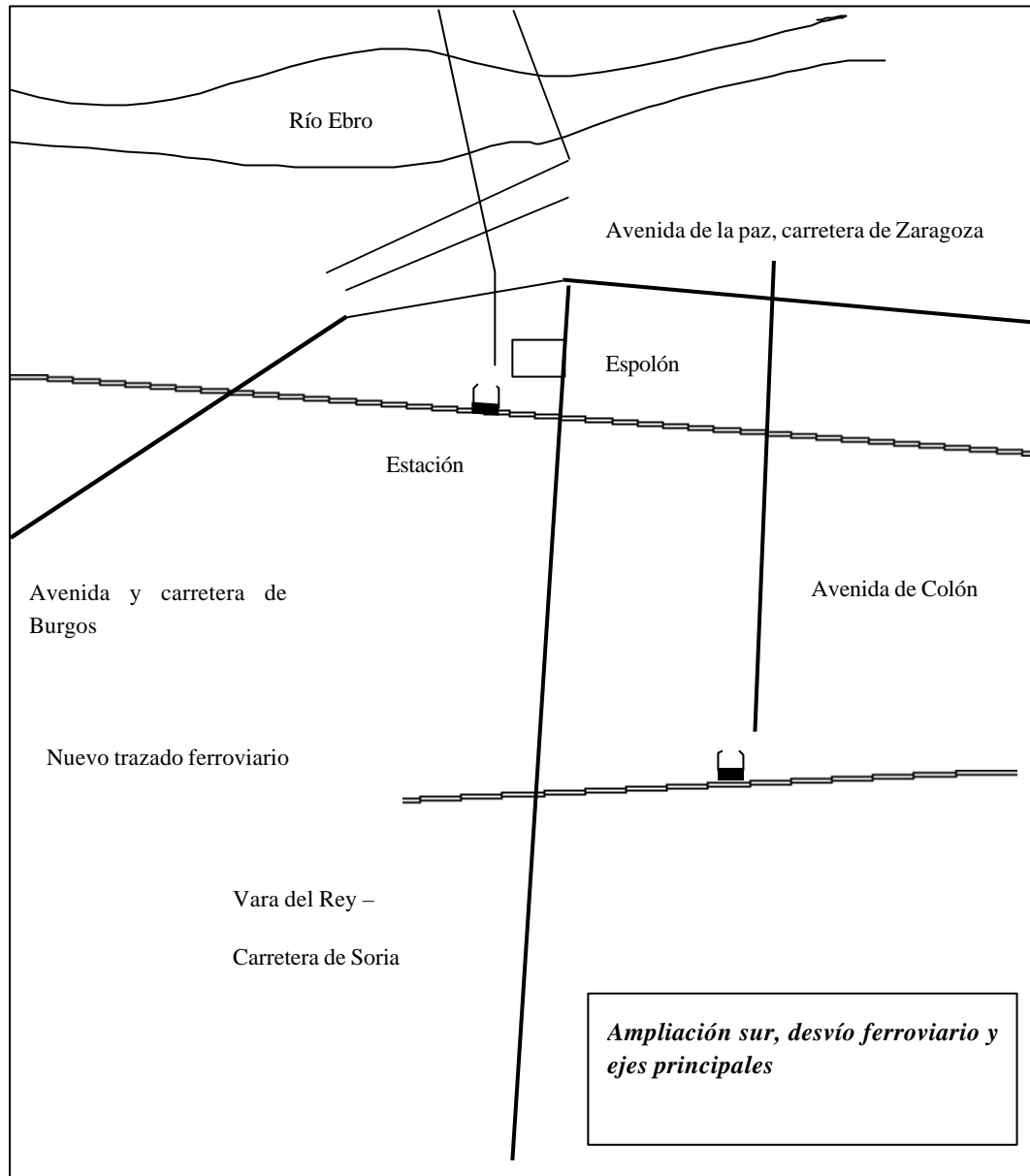
Finalmente cincuenta años después en Logroño el ferrocarril se vuelve a encontrar, y se vuelve a esperar en un cambio, el de la gran velocidad ferroviaria, para mejorar el trazado interno. Cuestión de infraestructura de paso, que atraviesa la ciudad, lo que significa una servidumbre para la ciudad, o infraestructura de comunicación... El equilibrio no parece alcanzarse nunca en Logroño, pero el factor decisivo en la

preparación de los proyectos y en la realización del desvío entonces fue el empuje de los intereses inmobiliarios, y no una relación equilibrada entre ciudad y ferrocarril.



## 4 ESQUEMAS INTERPRETATIVOS





## 5 BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES:

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988): *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad*. Tomo II.

ARCHIVO MUNICIPAL DE LOGROÑO.

AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (1958): *Plan General de Logroño*.

AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (1995): *Logroño en sus documentos: 1095-1995*.

CERRILLO, Inmaculada (1991): *La formación de la ciudad contemporánea. Logroño entre 1850 y 1936. Desarrollo urbanístico y tipologías arquitectónicas*.

JIMÉNEZ MARTÍNEZ, Jerónimo (Cronista Oficial de la Provincia): *Guía histórico - cultural informativa de Logroño*.

## 6 NOTAS

---

<sup>1</sup> Es un planteamiento bastante difuso y retomado por ejemplo en: AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO (1995): *Logroño en sus documentos: 1095-1995*, página 12.

<sup>2</sup> AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988): *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad*. Tomo II, página 331.

<sup>3</sup> En los planos de principios del siglo XX aparece una instalación de mercancías a menos de mil metros de la estación hacia el oeste, cuya construcción no se ha podido fechar.

<sup>4</sup> CERRILLO, Inmaculada (1991): *La formación de la ciudad contemporánea. Logroño entre 1850 y 1936. Desarrollo urbanístico y tipologías arquitectónicas*, página 29.

<sup>5</sup> CERRILLO (1991): *op. cit.*, páginas 30 y 33-34.

<sup>6</sup> CERRILLO (1991): *op. cit.*, página 35.

<sup>7</sup> CERRILLO (1991): *op. cit.*, página 41.

<sup>8</sup> Es la existente entonces, construida en 1862 y derribada después de un incendio en 1915. CERRILLO (1991): *op. cit.*, página 100.

<sup>9</sup> CERRILLO (1991): *op. cit.*, página 47.

<sup>10</sup> Este plano ha sido consultado en el Archivo Histórico Municipal, está inventariado pero sin signatura.

<sup>11</sup> CERRILLO (1991): *op. cit.*, página 100.

<sup>12</sup> Estación de Logroño, 1927, proyecto sin memoria, Archivo Municipal, documento inventariado sin signatura. Se trata de un proyecto muy desarrollado: se conservan siete planos, ver anexo .

---

<sup>13</sup> Real Decreto-ley nº 336, de 7 de febrero de 1930, de concesión del ferrocarril de Logroño a Pamplona (*Gaceta de Madrid* nº 39, de 8 de febrero de 1930, páginas 1050-1051).

<sup>14</sup> Ferrocarril Estratégico de Pamplona a Logroño (por Estella). Plano “disposición de vías y dependencias en la Estación de Logroño, a escala 1:1000, fechado en “Pamplona, 5 de junio de 1913”, consultado en el Archivo Municipal de Logroño.

<sup>15</sup> Citado en CERRILLO (1991): *op. cit.*, página 53. En el Archivo Municipal de Logroño, existe, además de una serie de planos relativos a la reforma Interior, un plano a escala 1:2.000 rotulado como “Anteproyecto de Ensanche de la Ciudad de Logroño”, “Proyecto de Fermín Alamo, Arquitecto”, “Dibujado por Germán Miranda Aparejador”, y fechado en “Logroño, junio del 1925”.

<sup>16</sup> CERRILLO (1991): *op. cit.*, página 53.

<sup>17</sup> Hay varias referencias a éstos: entre otras se pueden considerar como fiables las del Plano “Planimétrico y altimétrico de Logroño y su zona de Ensanche” de Nicolás Bizcarrondo de 1927, ya citado, y la de la Memoria del “Proyecto de variante del ferrocarril de Castejón a Bilbao en las proximidades de Logroño y nueva estación en esta capital” de 1944, que cita tres pasos a nivel “urbanos”. Ambos documentos han sido consultados en el Archivo Municipal de Logroño.

<sup>18</sup> Plan de Extensión de Logroño. – Acta del Fallo del Jurado. , Año XVII, Numero 6, Agosto de 1935, p. 190 – 200. Los planos originales han sido consultado en el Archivo Municipal de Logroño.

<sup>19</sup> *Arquitectura*, página 191.

<sup>20</sup> Archivo Municipal de Logroño, inventariado sin signatura.

<sup>21</sup> Orden de 18 de junio de 1947 por la que se autoriza la ejecución de las obras de la variante del ferrocarril de Castejón a Bilbao en Logroño, y nueva estación de dicha capital (*Boletín Oficial del Estado* de 29 de Julio de 1947).

<sup>22</sup> Ley de 26 de febrero de 1953 (Jefatura del Estado), de obras para nueva estación ferroviaria en Logroño (*Boletín Oficial* nº 58, de 27 de febrero, página 1134), Repertorio Cronológico de legislación 1953, editorial Aranzadi, Pamplona, 1953, página 223.

<sup>23</sup> JIMÉNEZ MARTÍNEZ, Jerónimo (Cronista Oficial de la Provincia): *Guía histórico - cultural informativa de Logroño*, página 100.

<sup>24</sup> Boletín Oficial del Estado nº58, de 27 de febrero, R 249, página 1134, Repertorio Cronológico de Legislación 1953 de la editorial Aranzadi, Pamplona 1953, página 223.

<sup>25</sup> Boletín Oficial del Estado del 13 de octubre de 1953 (nº 286) R 1347 y de 19 de octubre de 1953 (nº 292) R 1367. Repertorio Cronológico de Legislación 1953, editorial Aranzadi, Pamplona 1953, páginas 1087-1089 y 1098.