

APROXIMACIÓN A LA HISTORIA DEL URBANISMO DE TUDELA¹

Jesús M^a Ramírez Sánchez (Abogado Urbanista)

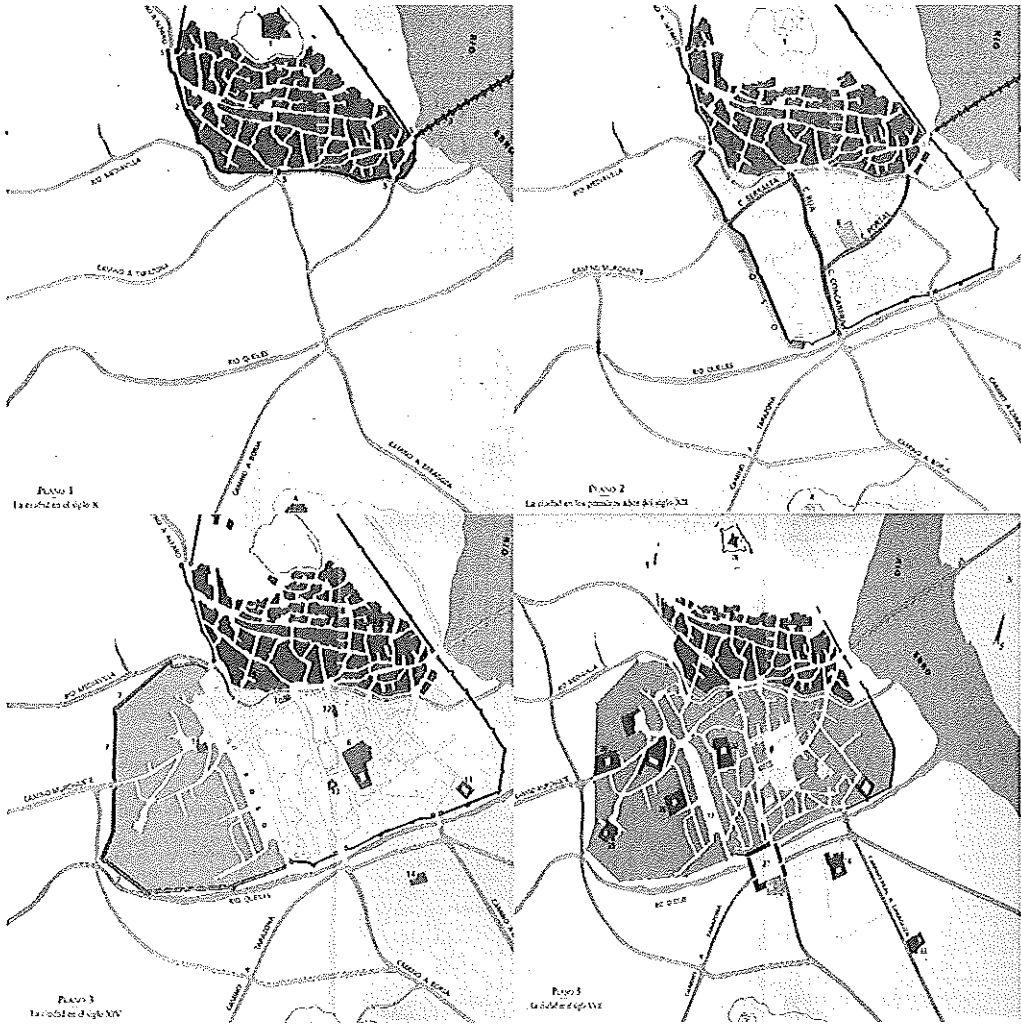


1. TUDELA HASTA EL SIGLO XIX

1.1.- De la Conquista al Renacimiento.

Tomando como punto de partida las palabras de Alfredo Floristán² en su obra, ya clásica, "La Ribera Tudelana de Navarra" diremos que Tudela no fue hasta el siglo VIII sino un puesto de paso del Ebro, siendo Tarazona y Cascante las ciudades importantes en el valle medio del Ebro.

Sus condiciones estratégicas, tanto para árabes como para el Reino de Navarra, como cabeza de puente o como atalaya defensiva, así como la existencia de un puente sobre el Ebro - el único durante mucho tiempo entre Zaragoza y Logroño-, es lo que hicieron que fuera ganando en importancia, si bien, no todo son ventajas en su emplazamiento pues la confluencia de los ríos Ebro, Mediavilla y



Queiles supuso un peligro para la ciudad por sus frecuentes inundaciones y por la variación de sus cauces.

*“Nacida en el cerro coronado por el Castillo, descendió en dirección Sur, atravesando el barranco que por eso se llama Mediavilla en el siglo IX, ..., y llegando hasta el Queiles”*³. Esta situación es la que encontró Alfonso el Batallador en 1119 (S.XII) al conquistar la ciudad, una ciudad amurallada que ha crecido a los pies del Castillo, y que esta defendida por sus accidentes naturales, los cerros, el Ebro y el Queiles, atravesada por el río Mediavilla, límite de la ciudad hasta el siglo XII, asentando su crecimiento sobre las calles que eran a su vez caminos naturales:

Serralta, el Camino de Murchante, Rúa y Concarera, el de Borja-Tarazona, etcétera, con dos barrios de clara y diferente personalidad, el mozárabe y la judería, ésta en torno a la Mezquita mayor entre el Mediavilla y el Ebro. Tras la conquista los musulmanes que se quedaron en la ciudad se debieron trasladar a un barrio extramuros, la Morería, al oeste de muralla que a lo largo de la actual calle de Herrerías, entonces barranco, unía el Queiles y el Mediavilla. En 1390, cuando Tudela obtiene el título de ciudad, puede tener algo más de 5.000 habitantes, en este momento histórico la ciudad ha crecido hacia el oeste, sobre el Camino de Murchante, pero siempre con el límite natural del Queiles y con hitos

singulares fuera de las murallas, tales como el Convento de las Monjas de Santa Clara o el Convento de San Marcial. Esta situación urbana se mantiene hasta el siglo XIX, no siendo necesario el salto del Queiles tanto por la expulsión de judíos y moros como porque la población no sufrió crecimientos importantes en esos siglos.

En el siglo XVI, la Tudela del Renacimiento, y XVII, la Tudela del Barroco⁴, se producen importantes decisiones urbanas, así como un esplendor artístico en sus principales construcciones palaciegas y religiosas, tales como el desmantelamiento del castillo y las murallas; el relleno del barranco de Herrerías (a comienzos del siglo XVII) que mejoró la conexión de ambas partes de la ciudad, -zona cristiana y morería ahora ocupada por cristianos tras la expulsión en 1517 de los musulmanes- antes unidas por la puerta del Mercado, que permitió comenzar a ocupar con casa y huertos los terrenos hacia el oeste de la ciudad entre los ríos Queiles y Mediavilla. Esta importante actuación permitió la sustitución de caserío que se apoyaba en la muralla por edificaciones palaciegas que abren puertas a la plaza del Mercado (hoy Mercadal) y a Herrerías; y, el asentamiento en la ciudad de nuevas órdenes religiosas, tales como Capuchinas, Dominicas, Jesuitas o Compañía de María, etcétera, que darán lugar al cinturón conventual más allá del río Queiles y al otro lado del foso, ahora ya cubierto y convertido en espacio urbano, ocupando los *“vacíos existentes, desde los últimos caseríos hasta las murallas, el resultado final en todos ellos es la ocupación de esas zonas que estaban destinadas a ser la expansión natural de la ciudad. El fenómeno de ocupación se acentúa en dirección oeste, lo que provoca un estrangulamiento del eje formado este-oeste, a favor de una consolidación y búsqueda de ampliación de la ciudad según el eje norte-sur”*⁵. Dentro del casco también se produjo el florecimiento de una rica e importante arquitectura religiosa - Palacio Decanal - y civil - Palacio del Marques de San Adrián, Casa del Almirante, entre otros - que cambian el aspecto visual de

la ciudad medieval. Fuera de la muralla se edificó el Hospital de Nuestra Señora de Gracia, sobre el antiguo convento de San Francisco. Estas actuaciones concuerdan totalmente con el desarrollo de la ciudad española durante el siglo XVI⁶: pérdida de su carácter defensivo y expansión de las ciudades, construcción al otro lado de las murallas de conventos de órdenes mendicantes y hospitales que se convertirán en punto de referencia de nuevos barrios, así como las Plazas Mayores, regulares y de arquitectura uniforme, elemento clave y “corazón de la ciudad” moderna (Ciudad Rodrigo, Cáceres, Baeza,...).

I.2.- La Plaza Nueva y el Siglo XVIII.

Pero es posiblemente la ejecución, entre 1687 y 1691, de la Plaza Nueva la actuación urbanística más trascendente para la ciudad con anterioridad a nuestra época. Esta actuación, diseñada a finales del siglo XVII, ejemplo de la ciudad renacentista, es coetánea de la Plaza Mayor de Madrid (1620) y de la de León (1677) y se incardina en la tradición española de plazas mayores regulares y cerradas como modelo urbanístico que nace en el siglo XVI con la Plaza Nueva de Granada (1505), sita al pie de la Alhambra, que posibilita la ubicación de la Chancillería en un espacio unificado, para lo que se aboveda el río Darro, o la Plaza Mayor de Valladolid diseñada por Francisco de Mora (1561) y llega hasta el siglo XIX con la Plaza de Guipúzcoa en San Sebastián, volviendo a convertirse la plaza en el centro jerárquico en torno al que se construye la ciudad que aparece definida a partir del espacio comunitario y de la vivienda. La Plaza Nueva se concibe como un espacio para la celebración de festejos y celebraciones al haberse reducido la Plaza Vieja por construirse una nueva torre de la Catedral, pero se apuesta por una solución innovadora, atrevida y arriesgada como es la de construir una plaza fuera del recinto amurallado, rompiendo ésta por la Puerta de Albazares, sobre el cauce del río, suprimiendo el puente de madera de acceso a la ciudad, lo que suponía una obra de ingeniería de una

complejidad espectacular para la época, aprovechando la existencia de un hospital, que conformará un lado de la nueva plaza, y creando viviendas en sus otros tres lados. Su construcción sigue un plan previamente definido y unas directrices estéticas y arquitectónicas que configurarán la Plaza Nueva como espacio cerrado, geométrico y unitario. Esta decisión, que hoy posiblemente se consideraría una locura vista con una mentalidad de cortas miras, supuso la configuración de la Tudela que hoy conocemos y como dice Julio Segura⁷, en su colaboración en "Una historia de la rehabilitación urbana de Tudela", las consecuencias urbanas fueron trascendentes: se rompe la barrera natural del río Queiles posibilitando la ampliación de la ciudad hacia el sur; se forma en años inmediatos la Carrera de las Monjas y la urbanización de distintas calles que suponen el ensanche de la ciudad hasta el siglo XX (Carretera de Zaragoza, Paseo Invierno, San Marcial, etc); y, se convierte la Plaza Nueva en salón urbano, lugar de encuentro y referencia de la ciudad hasta nuestros días.

En el Siglo XVIII, en pleno esplendor barroco, la ciudad conoce el nacimiento de un nuevo eje urbano paralelo a la primitiva muralla, formado por la Carrera de las Monjas, Plaza Nueva, Herrerías, Plaza de San Juan y Portal de Veilla, que une éste con el Camino Real de Zaragoza y que marcará, en dirección Este-Oeste, el futuro crecimiento de la ciudad. También en este siglo Tudela sufre tres importantes inundaciones (1709, 1729 y 1775) que arruinarán un importante número de edificios e infraestructuras, imponiendo una renovación del caserío, modificación de trazados y espacios urbanos por nuevas alineaciones. Dos actuaciones en la segunda mitad del siglo son muy relevantes: la construcción en 1750 de la carretera o Camino Real a Pamplona a través de un planeamiento voluntario; y, la urbanización, en 1780, de la Carrera de las Monjas (hoy calle Gaztambide), pues ambas actuaciones van a permitir e indicar la dirección de los ensanches de la ciudad que se desarrollarán en el siguiente siglo.

II.- EL PRIMER PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, EL PLANO DE ZAPATA.

II.1.- El Canal Imperial y el Ferrocarril.

Será en el siglo XIX cuando la ciudad va a conocer nuevas actuaciones de envergadura para su actual configuración y desarrollo urbano, fundamentalmente con la llegada del ferrocarril, fuera de lo que era su asentamiento tradicional tras las murallas artificiales o naturales. Este siglo será igualmente el del primer plan urbanístico de la ciudad, el Plano de Tudela encargado a D. Luis Zapata en sesión de 11 de septiembre de 1877 y presentando en diciembre de 1880. Dos hitos fundamentales para el desarrollo de Tudela se producen en este siglo, hitos frustrados, como son el proyecto de toma de aguas del Canal Imperial y la llegada del ferrocarril, ambos magistralmente descritos por Mariano Sainz en su obra "*Apuntes Tudelanos*"⁸. Respecto del primero, Tudela no llegó a gozar "*de los favores y utilidades que reportaría haber tenido lugar la apertura del Canal Imperial en la parte Norte de la jurisdicción...*", cuando en el primer tercio de ese siglo - año 1838- y, tras años de laboriosos trabajos, la ciudad estuvo a punto de ver convertida en realidad su ilusión de ver prolongado el Canal hasta Tudela, por medio de los campos de Mosquera hasta la Peña del Prado o bien por el borde de la carretera de Pamplona hasta Ribotas por la parte alta de Lodares, o definitivamente conforme al trazado que cruzaría el Campo de Lodares por cerca del Molino de Caritat, naciendo en el Paseo del Prado. Ello hubiera supuesto la transformación urbana de la ciudad y la puesta en regadío de los campos de la Huerta Mayor, así como importantes posibilidades para el comercio y la navegación fluvial. Desde el Ayuntamiento, y la ciudadanía, se apoyo este proyecto, económica y políticamente, a pesar de sus dificultades y problemas, pero finalmente en 1843, con la destitución del Sr. Echanobe, inspector de Caminos y Canales del distrito de Zaragoza y



claro impulsor del proyecto, y debido a problemas económicos y técnicos del definitivo proyecto, esta idea se desechó. *“Sí; ¡el Canal al pie de Tudela! Sueño fantástico; idealismo incapaz de convertirse en realidad; ilusiones bellas que así se asomaban en el horizonte de nuestra Ciudad y las acogían sus confiados habitantes con toda clase de solicitud y calor; disipábanse como vaporosa bruma;...”*⁹.

El otro gran proyecto que la Ciudad conoció en ese siglo, entre 1856 y 1861 fue la construcción de la vía férrea Tudela a Bilbao y Zaragoza-Alsasua. La historia de esta nueva frustración u oportunidad para la ciudad también la describe Mariano Sainz en sus *“Apuntes Tudelanos”*¹⁰, pues Tudela pasó de poder convertirse en un núcleo ferroviario de primer orden donde confluían, atravesando las huertas del ex convento Capuchinos (actual parte intermedia de la Avenida de Zaragoza), las dos citadas líneas, situando la estación en la parte oeste del monte de las Peñuelas, a ser una estación de segundo orden, llevándose la estación principal y punto de encuentro de ambas líneas al yermo y despoblado lugar de Castejón, todo ello por

cuestiones económicas en beneficio del concesionario de la línea Zaragoza-Alsasua, Señor Salamanca, que lograba ahorrar importantes costes y aumentaba claramente sus beneficios con el cambio de trazado y con un coste para la ciudad muy alto, coste que todavía hoy pagamos, pues la vía férrea se levanta sobre un terraplén entre el río Ebro y el Queiles que provoca una auténtica muralla entre el casco antiguo de la ciudad y el río Ebro, limita la posibilidad de accesos desde el puente y camino Real de Pamplona, condena a la degradación de la zona colindante al Terraplén, y supone que *“si tenemos en cuenta la consolidación por el oeste del Cinturón Conventual, la barrera física de los montes al Norte, va a quedar como única posibilidad real de expansión de la Ciudad la ampliación hacia el sur; en dirección de la carretera de Zaragoza.”*¹¹, a lo que debemos añadir, la tensión que para el futuro crecimiento, originó la ubicación de la Estación en terrenos del antiguo Convento de Capuchinos, al sur de la ciudad. Una decisión de tanta envergadura, como el trazado ferroviario, si es equivocada puede acarrear, como vemos, consecuencias durante más de un siglo y medio para el desarrollo

urbano, y supone, como así fue, un factor decisivo para la expansión de la ciudad hacia una parte u otra pues con la construcción del ferrocarril se inicia un crecimiento hacia el sur del que hoy somos herederos y ahora lo estamos concluyendo, como límite, en lo que fue otra vía férrea, la del antiguo Tarazona.

Ese crecimiento hacia el sur se verá impulsado por la consolidación y urbanización del Camino Real de Pamplona que une el puente sobre el Ebro con la Puerta de Zaragoza y posibilita que en 1839 se proyecte el Paseo de Invierno como un nuevo espacio urbano y en 1841, junto a ese lugar, se construya la nueva Plaza de Toros, así como la edificación entre el Camino Real de Zaragoza y el Paseo de Verano (hoy del Prado) - como vemos en planos de mitades del siglo XIX-, la construcción de la Plaza de la Estación en 1861, el Convento de Capuchinos a finales de siglo, etcétera. Comienza por tanto un alargamiento de la ciudad sobre un eje principal que comienza a constreñir el Casco Antiguo en sus límites y barreras históricas, y a situarlo en una posición que acabará siendo excéntrica. A mitades de este siglo, también, comienza a mostrarse una preocupación por el ornato de los edificios y la salubridad y embellecimiento de los espacios públicos, así se instala el alumbrado en 1839, se aprueban Ordenanzas o se ordena el revocado, blanqueo o pintado de los edificios - acción pública de fomento para el embellecimiento de las edificaciones y para proporcionar trabajo a los maestros albañiles que atravesaban una penosa y larga crisis -.

II.2.- El Plano de Zapata. (1877).

Pero la historia del urbanismo en nuestra ciudad nace también en este siglo, en concreto, tras la promulgación de la *Ley de Alineaciones* de 1842 y como respuesta a la Real Orden de 25 de julio de 1.846 que manda a los Ayuntamientos de capitales de provincia y poblaciones de crecido vecindario, que hagan levantar un plano geométrico

de la ciudad, pero con un carácter meramente descriptivo, para evitar conflictos con motivo de las nuevas edificaciones y en el que así mismo figuren las alteraciones que hayan de hacerse a las alineaciones futuras de calles o plazas, debiendo seguirse un procedimiento para su aprobación en el que se incluye la información pública. A juicio de Martín Bassols en su obra clásica "Génesis y evolución del Derecho urbanístico español"¹², si bien la finalidad era meramente informativa se constata la progresiva formación de una normativa de origen estatal por la que se está exigiendo que se comience a planificar, a ordenar el crecimiento y desarrollo futuro de las ciudades, que se ordene el territorio, se racionalice en una opción política de la que nace todo nuestro sistema urbanístico basado en el planeamiento como función pública. En palabras de Tomás Ramón Fernández: "*La ciudad medieval, abruptamente separada de su entorno por una muralla defensiva cuyas puertas se cierran al caer el sol, pervive hasta bien entrado el siglo XIX y no consigue "romper su cáscara" hasta los inicios de la revolución industrial. Con ello se produce una tendencia progresiva a la concentración de la población que obliga a buscar mayores espacios para su acomodo físico y, también, para su desenvolvimiento económico y, en consecuencia, a saltar por encima o a destruir materialmente las antiguas cercas que no solo limitaban el crecimiento físico de la ciudad, sino que constituían todavía una auténtica barrera aduanera. A impulso de estas necesidades surgirán las primeras Leyes Urbanísticas, cuya orientación y objetivo esencial, será lógicamente el ensanche, término este que encierra una "filosofía", un modo peculiar de entender el urbanismo del que todavía hoy, cien años después, no hemos acertado a desprendernos del todo...*"¹³. Será la Ley de Ensanche de Poblaciones de 1861, modificada en 1864, que recogerá la experiencia de los ensanches de Barcelona - Plan Cerdá- (1858) y Madrid, Bilbao y San Sebastián en los años sesenta, la primera que intentará, desde una perspectiva liberal, favorecer a ultranza la nueva edificación a extra-muros por los particulares siendo la obliga-

ción de urbanizar - para ejecutar los planes de alineaciones- de los Municipios (Real Orden de 3 de septiembre de 1866), obteniéndose los terrenos por "apropiación" (expropiación) e introduciéndose limitaciones al derecho de propiedad derivadas del planeamiento, instrumentos de gestión, cesiones y compensaciones obligatorias, etcétera. El paso posterior en nuestro Derecho Urbanístico lo constituyó la Ley de 22 de diciembre de 1876, de Ensanche de Poblaciones, y su reglamento de 17 de febrero de 1877, que consagra como documento regulador del ensanche el plano general, el cual, se dividía "en dos o tres zonas parciales" (art.6), si bien, al tener esta legislación como preocupación dominante el facilitar la expansión de la ciudad, los aspectos de planeamiento quedan muy en segundo término y no será hasta el Estatuto Municipal y el Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales de 14 de julio de 1924 cuando definitivamente se asiente en nuestro Derecho Urbanístico la idea de Plan como elemento esencial del desarrollo de las ciudades en nuestro modelo urbanístico. La ejecución de las obras- muy completas- correspondía al Municipio a través de su presupuesto, pero ya se empieza a establecer un deber de cooperación - mediante cesión de parte del suelo afecto a viales, etcétera- de los propietarios que en caso de no colaboración serán expropiados, pudiendo el municipio otorgar el beneficio de la expropiación a terceros -art.15 de la Ley de 1876-, e incluso llegando en la ley de 1895 a establecerse la adjudicación de la gestión de los ensanches a un concesionario, lo que evitaba a los Ayuntamientos complicaciones financieras, como así hizo Pamplona en 1911, si bien, finalmente, en la capital de Navarra no prosperó esta opción. En esta misma época, hacia 1880, surge en España una corriente cultural y técnico-jurídica de fuerte atención hacia la sanidad de las poblaciones, la sanidad del agua y el desagüe se impondrán como un atributo del nuevo orden urbano, en palabras de Manuel de Solá-Morales¹⁴.

En este contexto surge, por tanto, el conocido como Plan Zapata, primer plan urbanístico de Tudela, y al que vamos a referirnos

extensamente de la mano de Jerusalén Miqueleiz y Julio R. Segura en la Memoria del PEPRI de 1986¹⁵. Fue en 1860 cuando el Ayuntamiento de la Ciudad recibe un circular tras la aprobación de la Real Orden de 19 de diciembre de 1859 por la que se dicta una Instrucción sobre la ejecución de los planes de alineaciones en la que se reflexiona sobre las dificultades que para las administraciones locales tiene el hacer cumplir esos planes debido a las tensiones con los intereses privados "*que ejercen la acción activa, e individual y que en el concepto de derechos respetables embarazan, retrasan y ofrecen continuos obstáculos al ejercicio de la autoridad, perjudicando el desarrollo de la riqueza pública e impidiendo las mejoras que la higiene, el orden público y la vialidad exige...*". En ese mismo año se encargó a D. Estaban López y Errazu la división, demarcación de cuarteles, calles, plazas y paseos que componían la Ciudad, así como el levantamiento de planos formando las alienaciones de las calles conforme a las disposiciones legales vigentes. D. Estaban López confecciona y entrega la primera parte de su trabajo pero no así el plano, que propone se haga conforme a concurso cuyas bases adjunta. Desde el año 1860 hasta 1877 las presiones de los propietarios o la desidia municipal hace que no se levante el Plano que requería la Real Orden de 1846, por lo que en mayo de 1877 la Real Sociedad Económica Tudelana de los Deseos del Bien Público, envía un escrito al Ayuntamiento indicándole la conveniencia y urgente necesidad de proceder al levantamiento de un plano general de la ciudad y en el mismo siguieren que deberán tenerse en cuenta las especiales necesidades de la Ciudad, tales como, debido a su carácter agrícola, anchas y cómodas vías de comunicación para el tránsito de carros entre las puertas de la Ciudad y el centro, así como tener presente la situación de Tudela respecto a los ríos Ebro, Queiles y Mediavilla, y por tanto aplicar medidas extraordinarias a la construcción de las zonas que pueden ser fácilmente inundables; y, contar con un lavadero y un mata-dero que satisfagan la salubridad pública, así como también con un buen servicio de alcan-

tarillado que dé fácil salida a las aguas pluviales y a las inmundas. Sorprende, una vez más, lo acertado de esas reflexiones, algunas de las cuales hoy seguirían vigentes tales como la preocupación por la inundabilidad de determinadas zonas de la ciudad, la calidad de la urbanización, la movilidad urbana y la falta de dotaciones y servicios de determinado rango. Ahora sí, atendió el Ayuntamiento el requerimiento de la Sociedad de Amigos del País, y en Junio de 1877 aprobó las Bases de un concurso para la elaboración del Plano de Tudela, que fue adjudicado a D. Luis Zapata, ingeniero industrial, en sesión de 11 de septiembre de 1877, concluyendo este su trabajo, y entregándolo al Ayuntamiento, el 8 de diciembre de 1880, según Mariano Sainz o el 25 de enero de 1882 según Julio R. Segura y Jerusalén Miqueleiz. Constaba de una Memoria sobre el "Origen, Desarrollo y Estado de la Urbanización de Tudela", y planos a escala 1:300, 1:1.250, 1:2.000 y 1:5.000, de notable exactitud y profesionalidad. Vamos a reproducir por su interés la última parte de esa Memoria, la que hace referencia a épocas más cercanas:

"Así las cosas, ocurrió en el siglo XVI un hecho por sí solo importantísimo en el desarrollo urbano de los pueblos. Nos referimos á la demolición de las fortalezas que se efectuó en Tudela por causas políticas de cuyo resultado no se aprovechó inmediatamente la urbanización, a pesar de su constreñimiento, porque obedeciendo al mismo origen fueron expulsados los moros causando en el censo una disminución notable. Pero cuando las casas que habían quedado abandonadas pasan al dominio de nuevas comunidades en vez de aumentar la vía pública, cuando la facilidad de comunicaciones y el bienestar público no aumentan, la opinión se impone, salta el Queiles para fundar el hospital y; un siglo más tarde, el XVII, bajo el pretexto de hacer una plaza de toros, señala el primer síntoma urbanizador, fijando no solo la uniformidad exterior sino también el terreno que habían de ocupar los nuevos edificios que constituyen la hoy plaza de la Constitución. Desgraciadamente no tuvo el hecho repeti-

ciones; pues si exceptuamos algunas iglesias y conventos suprimidos destinados a edificios comunales ó a la formación de plazas sin decreto alguno que regule la edificación, porque sólo lo hubo, y eso en el siglo actual, para una fachada de la Plazuela de San Jaime, ¿qué síntoma real de una urbanización concreta aparece? ¿Puede calificarse como tal la comunicación entre la plaza de Herrerías y la calle del Carmen, abierta por los Carmelitas calzados para mejorar, sin duda, las condiciones del convento? ¿Es muestra, acaso, la calle Nueva, debida al comandante de las tropas francesas? Se nos objetará que las calles del Trinquete, Carrera, Camino de Zaragoza y San Marcial obedecen a principios urbanizadores distintos de los aplicados en la izquierda del Queiles; cierto, que aún no lo es más que esas calles sólo son caminos urbanizados, son como edificaciones asentadas en los linderos del campo de cultivo de la antigua alquería; y de tal manera hemos transformado los términos, que en el campo de cultivo, antes raso, lo edificamos y, como patio interior, se deja la casa del colono. Prescindid por un momento de la instalación rurizada del convento de Santa Clara, y esa enorme intervía formada por la Carrera, Camino de Zaragoza, el de Ronda y la calle de Ordería se os convertirá mañana, a pesar de la anchura de sus vías, en un agrupamiento de peores condiciones que los del casco de la urbanización arábigo-española. ¡Y proviene de la etrusca!

Por otra parte, las ordenanzas de policía que desde principios del siglo rigen, nada determinan, nada imponen, verdaderamente urbanizador, respecto al terreno que en el interior de la manzana ha de quedar sin edificación; y en cuanto a las vías, su mejora queda a merced de los intereses particulares que, fuertes por regla general en su exclusivismo, no han permitido subsanar los defectos de las urbanizaciones que nos han precedido.

Para completar el cuadro, el ferro-carril, que tan importante papel desempeña en la vida de la población, que ha indicado la

dirección del ensanche, que lo ha promovido, trajo también su defecto á la urbanización: nos amuralló por la ribera del Ebro y redujo la vida urbana de los ribereños a una semi-calle de seis metros”¹⁶.

Pero lo realmente importante no es lo que de análisis histórico tiene el Plano, sino lo que de propositivo para el futuro ensanche de la Ciudad aporta, hacia dónde y cómo abordar ese ensanche que ya lo será en el siglo XX, si bien como veremos, poco se ejecutó de este Plano. Los ensanches responden a una nueva idea de ciudad, el nuevo orden racional - liberal, una ciudad donde el progreso se identifica con las formas económicas y jurídicas de la promoción liberal privada, un nuevo orden que entiende la ciudad como negocio, la necesidad de un mercado inmobiliario que satisfaga la creciente demanda de viviendas necesaria para una sociedad industrial y para una concentración de población en las ciudades. También responden a una nueva actitud metodológica que se basa en distinguir, en la construcción de la ciudad, un momento previo de ordenación del suelo, de las fases posteriores de urbanización y edificación; y, en un nuevo instrumento, las Ordenanzas que van a regir la vida urbana en cuanto a su construcción. Por último, dos criterios van a regir estas actuaciones, la higiene y la circulación. En esta corriente de pensamiento, muy avanzada para su tiempo, se enmarca el trabajo de Luis Zapata, que propone conjugar los intereses de la población con los intereses privados en el desarrollo de la ciudad, para lo cual propone la creación de dos vías transversales, la primera que conectará la carretera de Logroño con la de Pamplona y la segunda, base del ensanche SO, conectará las carreteras de Tarazona con las de Zaragoza, Pamplona y Logroño. Se define por tanto un eje transversal y central Oeste-Este que atraviesa la ciudad histórica y que nace en la puerta de Velilla y termina en el mismo puente sobre el Ebro y Camino de Ronda, que a modo de cinturón, define el primer ensanche de la ciudad, con un puente sobre el Queiles (el actual puente Mancho) y las calles Díaz Bravo y Juan Antonio Fernández hasta la Carretera de

Zaragoza, tanto por la actual calle de Capuchinos como por el final de Juan Antonio Fernández. Este ensanche se define por calles rectas y grandes manzanas geométricas, incluso más allá del Camino de Ronda, en concreto definiendo las alineaciones de todo el suelo comprendido entre la Carretera de Zaragoza y el ferrocarril, término de las Peñuelas, así como hacia el Oeste los términos de Velilla y hacia el Norte los actuales barrios de Tejerías y Virgen de la Cabeza. El Plano también se preocupa de la reforma del trazado vertical de las calles para evitar inundaciones del Ebro, “hasta la altura superior a la mayor avenida” y para dar buena visibilidad en las calles transversales; y, del subsuelo, distribución de agua potable, salubridad, sección transversal de las calles y principios de urbanización (agua, gas y electricidad). El Plano también hace referencia a la situación de los edificios públicos (Casas Consistoriales, edificios destinados a la enseñanza, la cárcel del Partido, Cuartel de las Peñuelas, el teatro, el hospital y el lavadero).

Este Plano se acompañaría de las Ordenanzas Municipales de 1893, en cuyo capítulo de Policía Urbana, se definen las alturas de las edificaciones en función de ancho de la calle, y así en las calles de primer orden la altura será de 16 metros y un máximo de cinco pisos (B+4), en las de segundo de 13 metros y en las de tercero de 11 metros, todo ello salvo en la Plaza Nueva.

III.- EL URBANISMO DE LA CIUDAD EN EL SIGLO XX.

III.1.- El Plan de Teodoro Ríos y las Ordenanzas de 1.943.

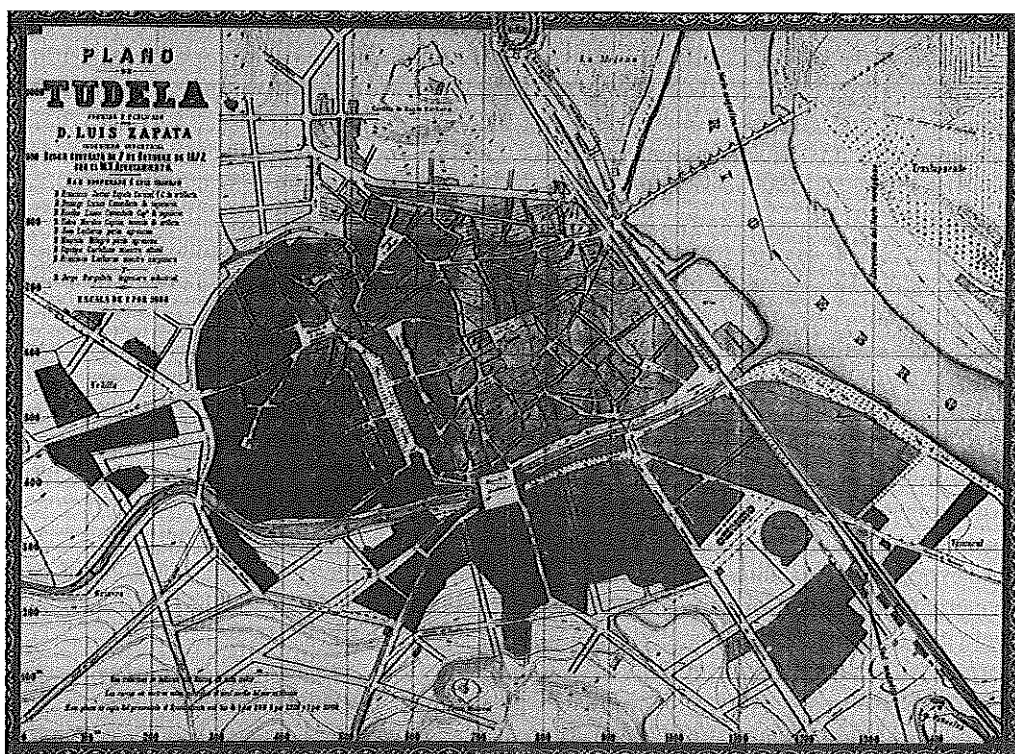
Las necesidades de vivienda en una ciudad en crecimiento, las complejidades de gestión de los ensanches propuestos por el Plano de Zapata, la congestión de edificaciones en el casco de la ciudad, hicieron que a comienzos del siglo XX el Ayuntamiento de Tudela adoptase una serie de medidas de política de

vivienda de una parte y de ordenación urbanística de otra. En este capítulo debemos destacar el encargo de un nuevo Plan a D. Teodoro Ríos.

La Memoria de este Plan se encuentra perdida, no así los planos, y debemos suponer que el Ayuntamiento entendió necesario revisar el Plan Zapata, del que poco o nada se había ejecutado, si bien el Plan Ríos opta, prácticamente, por repetir las propuestas de Zapata en cuanto al ensanche de la población y aumentar ligeramente su ámbito. El Plan de Teodoro Ríos reforma la ciudad existente con actuaciones de descongestión e higienización de la trama hispano-árabe, mediante la apertura de nuevas vías y el ensanchamiento de calles. *"En el área de los Ensanches las determinaciones se centran en los siguientes sectores: Paseo de Invierno y zonas colindantes tras el derribo de la Plaza de Toros; margen del Ebro hasta la vía del ferrocarril, sector comprendido entre la Carretera de Zaragoza y el Camino de Ronda, sector de la calle Gayarre hasta el Río Queiles, sector del Convento de las Clarisas entre la Plaza Nueva y el camino de Ronda y la zona de Capuchinas hasta la Carretera de Corella"*¹⁷. Vemos por tanto que se propone como zonas de Ensanche fundamentalmente los límites del Camino de Ronda definido por Zapata (Díaz Bravo -Juan Antonio Fernández-Carretera de Zaragoza) y un claro y decidido desarrollo a ambos lados de la Carretera de Zaragoza, desde el Paseo de Invierno hasta el trazado del ferrocarril Tudela-Tarazona, en el actual Parque de Otoño y por las calles Añón Baigorri y Avenida del Instituto. Este Plan, aprobado en 1920, regirá el urbanismo de la ciudad hasta casi la década de los ochenta, y de él debería ser mérito o culpa, en gran medida, la ciudad que hoy conocemos, pero creo que eso sería injusto, pues, como luego veremos, la vida superó al planeamiento de forma evidente, y lo que era un plan de alienaciones y ensanche no pudo contener la fuerza vital de un ciudad que conoció un desarrollo inimaginable para Teodoro Ríos en los años sesenta y setenta, ni las presiones especulativas propias de los sesenta, ni las necesi-

dades masivas de vivienda, derivadas de la industrialización de la ciudad. Por ello creo necesario hablar de una serie de hitos sociales y urbanísticos que conformaron la ciudad de los años treinta a los setenta del pasado siglo, tales como la implantación de la Azucarera; el derribo y construcción de la nueva Plaza de Toros y campo de Fútbol en Griseras así como la desaparición de la vía férrea Tudela-Tarazona; la construcción del Barrio de Lourdes, el cubrimiento del Queiles; la implantación del Instituto de Segunda Enseñanza; la construcción del Polígono Industrial e industrialización de Tudela; el desarrollo de diversos proyectos urbanísticos, Planes Parciales, en los años sesenta; y, las ordenanzas de edificación de 1943 que rigieron efectivamente el desarrollo urbanístico en este periodo.

La complejidad de la vida urbana hace que en la primera mitad del pasado siglo se supere el ensanche como forma urbana primordial y se abra paso el concepto de zonificación como idea de especialización funcional de cada parte de la ciudad, áreas industriales, comerciales y residenciales, incluso distinguiendo dentro de éstas los conceptos de residencia obrera (Ley de Casas Baratas de 1911) de las viviendas de la burguesía. Esta idea se une a la del urbanismo racionalista que encuentra su plasmación en planeamientos de Madrid y Barcelona, pero que comenzará a impregnar todo el urbanismo mediante la ordenación mediante grandes manzanas, grandes ejes viarios, etcétera. El instrumento legal que regirá esa época será no una ley urbanística, sino el Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales de 14 de julio de 1924, con el que se consolidaran las técnicas urbanísticas alumbradas en el siglo XIX: zonificación, estándares urbanísticos, generalización de los planes de ensanche, etcétera¹⁸. A esta idea responden las Ordenanzas Municipales de Edificación de 10 de febrero de 1943 que serán la norma urbanística que regirá realmente la vida de la ciudad, hasta el Plan General de Ordenación Urbana de 1978, y en concreto, los artículos 9 y siguientes, fijación de alineaciones y rasantes, en el que



se prevé la expropiación o apropiación municipal de los terrenos fuera de alineación, siendo las actuaciones por manzanas y estableciéndose la posibilidad de actuaciones sistemáticas mediante proyectos de reparcelación impulsada por propietarios que representen más de la mitad de la superficie que afecte la urbanización; artículo 23 y siguientes, en los que se clasifican las calles a efectos de determinar la altura máxima que podrán tener las edificaciones, distinguiendo calles nuevas y existentes, estableciéndose en los artículos 24 y 25 las alturas máximas, llegando en calles cuya anchura sea superior a 16 metros a 21,50 metros (B+6), en las superiores a 22 metros a 25 metros de altura (B+7) y en las de anchura superior a 28 metros a 28,50 metros (lo que posibilita edificios de planta baja -3,40 metros- y 8 alturas - 2,80 metros por piso-); artículo 47 y siguientes, superficies destinadas a espacios libres, 12 por ciento de la superficie edificada para casas de hasta cinco plantas y un 15 por ciento para las de mayor altura; así como toda un amplio catálogo de determinaciones cons-

tructivas y de urbanización. La Ordenanza también regula la estética urbana y los expedientes de obras. Esta normativa es la que amparó y dio cobertura, como luego veremos, a todo el desarrollo residencial del primer ensanche de la ciudad - Avenida de Zaragoza, Clarisas, Juan Antonio Fernández, Peñuelas, etcétera, posibilitando un uso intensivo del suelo mediante actuaciones asistemáticas o aisladas -solares- que no conforman una ciudad ordenada y equilibrada, sino una política de máxima edificación y máximo aprovechamiento sobre suelos vacantes del ensanche, sin unas cesiones para espacios libres, verdes o dotacionales que hagan racional y habitable la ciudad.

III.2.- La Azucarera de Tudela y el "Tarazonica".

Volviendo a las actuaciones urbanas -y sociales- más importantes de la primera mitad del siglo pasado comencemos por la implantación entre el Paseo del Prado y la vía férrea

de la principal industria de la ciudad, la Azucarera de Tudela¹⁹. A finales de 1899 se constituyó la "Azucarera de Tudela, S.A." que adquirió diversos terrenos privados, así como fue cesionaria de terreno comunal en Las Peñuelas (2 Has) en 1900, cesión que se vería ampliada en 1913.

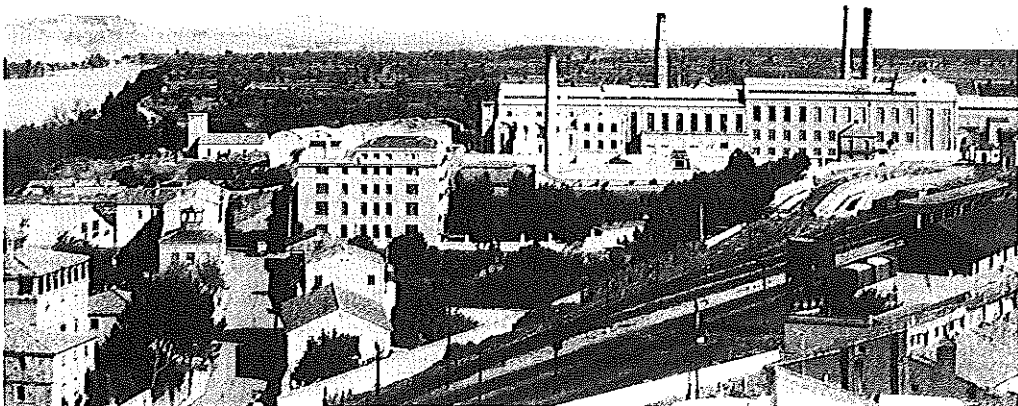
El emplazamiento era inmejorable para una fábrica azucarera por estar en la margen derecha del río Ebro y por tanto con suministro de agua asegurado, así como desagüe, y limitar con la estación de ferrocarril. La primera fábrica se construye en 1900, ampliándose con sucesivos edificios e instalaciones hasta contar finalmente con 19.000 metros cuadrados construidos y casi 20 Hectáreas de terreno ocupado. Esta ubicación supuso, hasta su cierre en 1985, la ocupación industrial del suelo que quedaba entre la vía férrea y el río Ebro, y de hecho, que la ciudad creciese totalmente de espaldas al citado río, no quedando el Paseo del Prado integrado en la trama urbana de la ciudad.

Parte de los terrenos cedidos a la industria azucarera estaban en el monte de las Peñuelas, no solo entre la vía férrea y el río, sino entre aquella y la Carretera de Zaragoza, atravesados por el ferrocarril de vía estrecha Tudela-Tarazona, el "Tarazonica", hasta el 6 de julio de 1952, en que se cambia el ancho de vía y se traslada la vía a su situación actual²⁰, hoy convertida en "Vía Verde del Tarazonica", es decir fuera de los límites de la

ciudad. Ya en los años treinta se construyó en esa zona de la ciudad la nueva Plaza de Toros, tras haberse derribado la antigua en diciembre de 1919 sita en la calle San Marcial y Paseo de Invierno, en los años cuarenta el Matadero Municipal y posteriormente el Campo de Fútbol de Griseras lo que supone, de hecho, un alargamiento de la Carretera de Zaragoza mas allá del límite que suponía la primitiva vía férrea del "Tarazonica", límite que se marcaba para los ensanches por el Plan Ríos. En esos años, esa parte de la ciudad estaba ocupada por edificaciones y construcciones de usos no residenciales, talleres, industrial, almacenes, casas con amplios jardines, etcétera, pero se afianza, con estas actuaciones, una clara tendencia de crecimiento hacia el sur, crecimiento lineal sobre la Carretera de Zaragoza, y teniendo como límite natural la vía férrea Tudela-Tarazona.

III.3.- El Barrio de Lourdes.

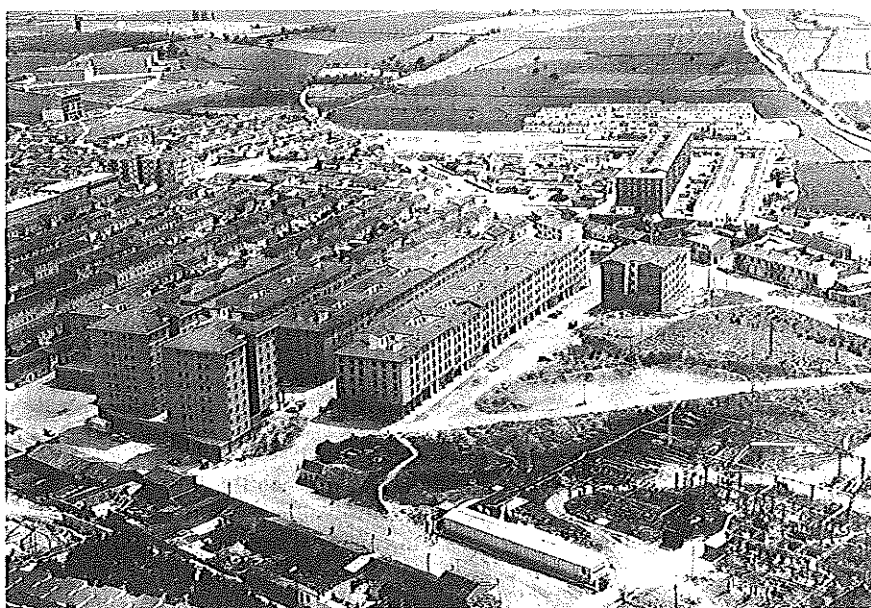
Un dato previo que resulta de interés es cómo crece la población en el siglo XX, así Tudela pasa de 8.748 habitantes en 1897 a 10.362 en 1920 y 13.134 en 1940, cuando la ciudad no ha crecido realmente en su extensión. Será en 1945 cuando arranca la mayor operación urbanística de la ciudad, la construcción del Barrio de Lourdes, que durará hasta los años setenta y supondrá la creación de un nuevo barrio de viviendas sociales - entonces casas baratas- que alojará a más de 6.000 personas y que supondrá una nueva parte de la ciudad pero también conllevará



unas consecuencias urbanísticas y sociales muy importantes.

La primera fase del Barrio de Lourdes arranca en el año 1950 con la constitución en el Colegio San Francisco Javier de una asociación compuesta por el Padre Lasa, D. Pablo Oliver, D. Román Añón, D. Antonio Arias y D. Teodoro González, con el objeto de construir 80 viviendas por prestación personal, viviendas baratas en las que participan en su construcción los propietarios, tras un primer precedente desarrollado en Las Peñuelas. Puestos en contacto con el Patronato "Francisco Franco", éste exige la cesión de solares por lo que la Asociación se lanzó a buscar suelo a buen precio. Los primeros pasos se encaminaron hacia "La Albea", pero sería finalmente en término de las Delanteras donde se adquirieron dos fincas colindantes a otras que el Ayuntamiento había comprado y cedido a la Obra Sindical del Hogar, donde se estaba proyectando el Grupo "Santa Ana" de 114 viviendas. Esta zona de la ciudad estaba fuera de cualquier desarrollo urbanístico planeado ni por Teodoro Ríos ni por ningún instrumento o figura de ordenación, careciendo de conexiones con la ciudad existente ni de infraestructuras

o servicio de urbanización, considerados un lujo por sus promotores. Este asentamiento, casi espontáneo y fuera de toda planificación es un ejemplo del crecimiento de la ciudad española de los años cincuenta y siguientes décadas, mediante barrios periféricos - polígonos- con bordes imprecisos y arbitrarios, con una cierta homogeneidad en su construcción que han dado una fragmentación y discontinuidad al crecimiento de la ciudad frente a la forma compacta de los cascos antiguos y ensanches²¹. El barrio quedó desconectado de la ciudad, debiendo conectarse mediante un único cordón umbilical - la Avenida de Santa Ana- con el Camino de Ronda, abierta en 1959 y urbanizada en 1966. En 1954 se inauguró el primer complejo de 184 viviendas, al que siguieron otras 150 viviendas en 1956. En este mismo año se recibe un fuerte impulso desde el Instituto de la Vivienda para ejecutar 250 viviendas sociales en condiciones muy ventajosas a través del Patronato "Francisco Franco", siendo éstas las que constituyen la actual Plaza del Padre Lasa, la Iglesia y Escuelas, concluyéndose en 1959. La segunda fase del desarrollo de Barrio se produce a partir de 1958 cuando la Asociación se convierte en promotora de las nuevas promociones, sin medios económicos



para ello, construyéndose entre 1960 y 1967, 700 viviendas de planta baja y corral, proyectadas por el arquitecto D. Enrique Delso, las más demandadas y requeridas, frente a los bloques y torres de la primera fase. La tercera fase, entre 1968 y 1975, contó con el apoyo financiero de C.A.M.P., y se construyeron otras 700 viviendas, proyectadas por D. Juan Moya. En estas fechas el Barrio era ya una realidad en la que vivían más de 6.000 personas, procedentes en su mayoría de la propia Tudela, en concreto del Casco Antiguo (3.080 habitantes), y una cantidad similar de otras localidades (Navarra: 934, Logroño:443, Zaragoza:394 y Soria:388), atraídas por la creciente industrialización de la ciudad, que alcanzaría en 1.970 los 21.228 habitantes, con unas densidades edificatorias elevadísimas, sin apenas espacios libres ni verdes ni dotaciones públicas, con insuficientes infraestructuras de saneamiento y pavimentación, algo que sería acometido ya en los años ochenta, y con una incidencia social y urbanística indudable, pues en treinta años se construyó en superficie y número de viviendas lo que en el casco antiguo costó mil años.

La situación del Barrio comenzó a romper la idea de ciudad compacta y planificada extendiendo el desarrollo al sur del Monte San Julián, en una parte alta de la ciudad, fuera de los límites del ensanche definido por el Camino de Ronda, dejando importantes vacíos urbanos entre la ciudad histórica, el ensanche y el Barrio, no completados hasta final del siglo XX, desplazando la centralidad del casco antiguo apoyándose en la Carretera de Tarazona como eje de penetración al Barrio, y alejado de las otras vías principales, -Carretera de Zaragoza-. La importancia social de la construcción del Barrio es incuestionable, pero las consecuencias urbanísticas también, pues realmente hasta la ejecución del Polígono del Instituto y, ahora, el Sector Gardachales, el Barrio no se verá incluido en una trama urbana compacta que complete la ciudad.

III.4.- El Polígono de promoción industrial.

Otra actuación de capital importancia, que transformará la vida social y económica de la ciudad, de la década de los sesenta es la promoción y construcción de un Polígono de Promoción Industrial, respondiendo a los planes de promoción industrial del Estado y de la Diputación Foral, y conforme a la Bases Municipales para el Desarrollo Industrial, aprobadas en 1964. El emplazamiento elegido por el Ayuntamiento en el año 1964 fue el suelo comprendido entre las Carreteras de Murchante y Fitero, con previsión de llegar hasta la variante de la Carretera N-232, a las afueras de la ciudad, ocupando una previsión inicial de 250.000 m², que alcanzarían hasta 400.000 m². El Proyecto fue redactado por D. Antonio Larrondo Iribarren, aprobado en marzo de 1965, y la ejecución del Polígono fue inmediata, acometida por el Ayuntamiento de Tudela. La elección de la ubicación, en su gran mayoría sobre terrenos privados que fueron objeto de expropiación, en concreto 33 fincas que suponían 242.227 m² y que se justipreciaron a 20 ptas/m², se justifica por los redactores del proyecto, en primer lugar, por las comunicaciones existentes y las futuras previstas y diseñadas, -algo totalmente común en la época donde las vías de acceso a las ciudades se convertían en área industriales, en muchos casos indiscriminadas, dibujándose una peculiar figura de calle industria²²-, lo que posibilitaría no sobrecargar de más tráfico a la ciudad; para no entorpecer, con el mismo, el desarrollo natural de la ciudad, desarrollo residencial hacia el Sur y Oeste; para facilitar el suministro de agua potable y el desagüe de las aguas industriales y negras; por su proximidad a la ciudad lo que facilitará el acceso de los trabajadores; y, como último argumento el valor razonable de los terrenos. Como defecto se observa únicamente el no ser accesible para el ferrocarril, y por tanto no apto para la industria pesada. Esta ubicación, producto de una zonificación urbanística, sería completada por el planeamiento posterior de otros polígonos sectoriales, de grandes y pequeñas industrial, el primero en la Carretera de Corella y el segundo

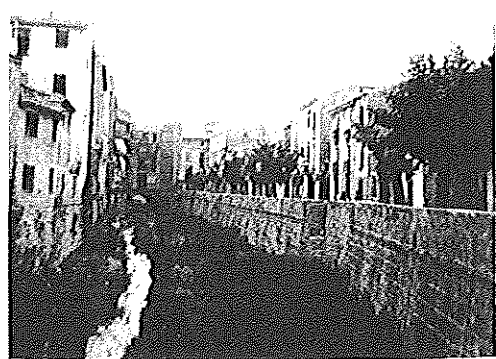
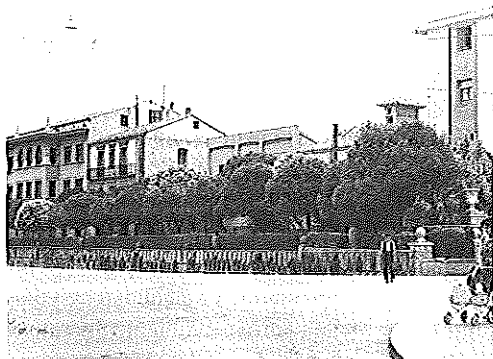
en la de Tarazona frente al Cementerio - si bien éste no se desarrolló -, almacenes, servicios de carretera, ganadero, etcétera; y supondría un freno y límite a una posible zona de expansión residencial de la ciudad, hacia el noroeste, posibilidad más lógica y natural que otras opciones y que hubiese posibilitado una ciudad más equilibrada y el mantenimiento de una mejor posición del Casco. La construcción del Polígono Industrial posibilitó un asentamiento en Tudela de importantes industrias -Sanyo, Piher, SKF, etcétera- que transformaron aceleradamente la estructura socio-económica de la ciudad, pasando ésta de ser una ciudad agrícola a una ciudad industrial receptora de mano de obra y necesitada de un crecimiento residencial rápido e imparable.

III.5.- La Tudela de los años sesenta y setenta.

Otra importante realización de 1964 fue la construcción del Instituto de Segunda Enseñanza, proyecto de D. Enrique Delso, y que se asienta en la zona de "ensanche principal de la ciudad", en una amplia avenida que parte de la Carretera de Zaragoza, sobre el antiguo trazado del ferrocarril Tudela-Tarazona, según palabras de la Memoria, pero situado realmente en la parte trasera del Barrio de Lourdes, sobre terrenos privados carentes de cualquier servicio e infraestructura, con graves problemas de urbanización y que hasta los

primeros años del siglo XXI no se han visto integrados en la trama urbana de la ciudad.

Los años sesenta conocen también la urbanización de un importante número de calles o barrios tales como el Camino de Ronda (Díaz Bravo- Juan Antonio Fernández) o el paso bajo el Ferrocarril. Pero la obra más emblemática de urbanización es el cubrimiento del Queiles, aprobado en 1967 por el MOPU y concluido en 1.970. Esta obra, de la que tanto se ha hablado y alabado, se concibe como una forma de sanear el río Queiles a su paso por la ciudad, con una solución única de ingeniería cubriéndose con bóveda de hormigón el tramo desde el Puente Mancho hasta la trasera de la Casa del Reloj y con forjado sobre pilares en el tramo comprendido entre la trasera del la Plaza de los Fueros, -Muro-, hasta su desembocadura en el Ebro, -Paseo del Prado-, urbanizándose en 1971, únicamente este segundo tramo. La solución adoptada, al contrario que en su día ocurrió con la Plaza Nueva, no aportó nada a la ciudad; enterró el río Queiles, que tanta importancia había tenido para Tudela; no creó un paseo urbano o un espacio utilizable en el Muro, pues el lado del cubrimiento, donde se creó una acera más generosa resulta sombrío; no se logró conectar el Casco Antiguo con la ciudad nueva, ni incluso el Muro y la Carrera hasta los años noventa; se perdió el carácter de Paseo del actual Paseo de Pamplona, y se dio una solución únicamente pensando en generar espacios de aparcamiento y cargando todo el tráfico sobre el lado del Casco





Antiguo, si bien esta solución posibilitó las construcciones actuales del Paseo de Pamplona, de gran volumen y altura (B+10). En definitiva, en sintonía con la época, no se puso en valor el río ni se respetó sus valores ambientales, culturales e históricos, se primó una solución viaria de estacionamiento en el centro de la ciudad y se posibilitó un cambio en su escala volumétrica, enfrentando el casco histórico con una nueva realidad de bloques de diez alturas que se convierten en la nueva muralla que diferencia lo viejo de lo nuevo, lo antiguo de lo moderno.

Esta realidad de cambio de escala y de modelo de ciudad, ejecutada sin un planeamiento que la dirija, sino amparada en las Ordenanzas del año 1943 y en el Plan Ríos que se limitaba a marcar las zonas de ensanche mediante grandes manzanas, y regida por la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1956, con su carácter innovador en cuanto a reconocer el urbanismo como una función pública no solo en la planificación, sino tam-

bién la ejecución, pero que resultó de casi imposible aplicación por los Ayuntamientos de tamaño medio o pequeño, configuró la ciudad que hoy conocemos en el ensanche de Tudela, y así, se desarrollan en esos años la ordenación del Polígono P-1 (RR.MM Clarisas) en la manzana comprendida entre la calle Gaztambide, Soldevilla, Capuchinos y Eza, en pleno corazón de la ciudad, derribando el antiguo convento de las Clarisas y la estación de autobuses, para construir una actuación residencial sobre 51.260 m², con una plaza central de 3.540 m² y unos solares de 30.295 m² con unas volumetrías de B+10, B+6 y B+4. Este planeamiento, aprobado en noviembre de 1967, fue modificado mediante un Plan Parcial de Reforma Interior, promovido por el Ayuntamiento, aprobado en 1969, y que ordenaba el solar de las Clarisas (16.790 m²) con una densidad de 7,5 m³/m², una cesión de 3.525 m² y que conforman la actual Plaza de las Claras. Con los mismos criterios se presenta, si bien no fue aprobado, el Plan Parcial de Ordenación "Cerámica Jiménez" en la calle Virgen de la Cabeza sobre una parcela de 13.237 m², con una ocupación de los edificios proyectados de 2.532 m² y un volumen construido de 77.438 m³ (5,72 m³/m²), lo que suponían 328 viviendas en bloques de 12, 10 y 8 plantas. En esta misma línea, y redactado por el mismo arquitecto que los anteriores, D. Enrique Deïso, se tramita y aprueba el Plan de Reforma Interior "2^a Agrupación Orvina" en la Carretera de Logroño-Tejerías, para la construcción de viviendas de tipo social sobre una parcela de 13.600 m², con una ocupación de 5.173 m² y un número de viviendas de 256 (160 viviendas /Ha). Éstos son sólo algunos ejemplos del urbanismo desarrollista que sufre la ciudad, que edifica elevadas densidades con pocas cesiones y sin dotaciones, que construye en altura como paradigma de la modernidad y de la transformación de pueblo en ciudad, siendo sus ejemplos más emblemáticos los edificios de la Avenida de Zaragoza, Juan Antonio Fernández o Paseo de Pamplona, pero que no piensa en los ciudadanos y su calidad de vida, sino en el mayor aprovechamiento lucrativo de los propietarios de suelo y promotores,

y de todas los sectores que acompañan a la construcción, que actúa sin sistemas de ejecución, pues se trata de edificar solares o parcelas en los que, como mucho, se produce la cesión de viales, donde se saca al suelo su mayor rendimiento y donde se van a generar los problemas y disfunciones que los ayuntamientos, el de Tudela en este caso, tardarán años y años en reparar. Tudela se construyó así en los años sesenta y setenta, veinte años de crecimiento expansivo e incontrolado al que se intentó poner coto con el primer Plan General de Ordenación Urbana, adjudicado en 1970 a D. Juan Antonio Ridruejo²³. Citemos previamente que hacía 1964 se encargaron trabajos de redacción de un PGOU a los arquitectos Fernando Redón y C. Echeverría, si bien estos trabajos no pasaron de los estudio de información.

III.6.- El Plan General de Ordenación Urbana de 1978, -Plan Ridruejo-

La historia del urbanismo contemporáneo de Tudela, y en la que todavía hoy vivimos, arranca en 1970 con la convocatoria del concurso para la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de Tudela, por importe de 1.750.000 pesetas, al que concurren tres equipos, Metra Seis-Typsa; Fórmula Urbanismo (Javier de Mesones) y el equipo compuesto por Juan Antonio Ridruejo -Director del Equipo-, Fernando Contreras y Alejandro Pérez Lastra, que resulta ser el adjudicatario mediante acuerdo de Pleno de 30 de noviembre de 1970. El trabajo efectivo del Plan se comenzó a finales de 1972 por no disponerse hasta esa fecha de una base fotogramétrica, entregándose la información urbanística en mayo de 1973 y el Avance de planeamiento en octubre de 1973. Tras su debate en el seno del Ayuntamiento en diciembre de 1973 se entregó el Proyecto Tramitable, que fue aprobado inicialmente por la Corporación el 8 de enero de 1974, sometándose posteriormente a información pública hasta el 15 de abril de 1974. El Plan recibió 98 alegaciones, algunas de carácter general y suscritas por numerosos vecinos en una labor clara de oposición a un

Plan que supuso una fuerte controversia social entre las previsiones del planeamiento y los intereses de los propietarios más importantes de la localidad, que encabezaron la citada oposición. Se solicitaron, y emitieron, informes del Colegio de Arquitectos, la Diputación Foral y a prestigiosos Letrados que corroboraban las propuestas más polémicas del Plan, si bien introdujeron sugerencias y consideraciones sobre edificabilidad y estándares que podían suponer un acercamiento hacia las posturas más opuestas al documento, pero aun así el Ayuntamiento, a la vista de la controversia y polémica ciudadana, no daba la aprobación provisional al Plan. El 9 de abril de 1976 fue aprobada la nueva Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana que hacía necesaria la adaptación del instrumento de planeamiento en tramitación a la nueva Ley, por lo que en sesión plenaria de carácter extraordinaria de 12 de junio de 1976, con el Salón de Sesiones abarrotado de público y tras un largo e interesante debate, fue rechazada la propuesta de la Comisión de Urbanismo de encargar a D. Juan Cruz Alli Aranguren la adaptación del Plan a la nueva Ley del Suelo y aprobada la propuesta del Alcalde D. José Luis Forcada, por nueve votos contra seis, de encargar tal trabajo de adaptación al equipo del Sr. Ridruejo, con base a las sugerencias contenidas en el Informe de la Dirección de Urbanismo de la Diputación Foral. En nuevo texto del Plan, adaptado a la nueva Ley del Suelo y retocados sus aspectos más controvertidos, fue aprobado inicialmente el 28 de abril de 1977, a él se formularon 24 alegaciones, ya no tan virulentas, y se aprobó, provisionalmente en diciembre de 1977 y definitivamente, por la Comisión Provincial de Urbanismo de Navarra, el 6 de marzo de 1978. Ocho años costó a Tudela dotarse de un moderno Plan de Ordenación, ocho años que coincidieron con el final de la dictadura en nuestro país, con un tiempo de cambios donde la democracia, también municipal, comenzaba a crecer, donde la participación y presión social fue determinante para la aprobación de un Plan no querido por quienes habían regido la vida política y social de la ciudad, -"el plan de los que no

quieren plan"- pero aprobado por los votos de los concejales que ya comenzaron, en esos últimos años del franquismo, a detectar una necesidad de cambiar la ciudad y su calidad de vida, evitando la especulación y el uso y abuso de la propiedad. El Plan Ridruejo sería finalmente gestionado por la primera corporación democrática de Tudela, y por el resto de corporaciones, desde el año 1.979 hasta el año 1.991, pero es de reconocer que Tudela pudo comenzar su andadura democrática con un instrumento de planeamiento moderno, adaptado a la legislación vigente y muy avanzado para su tiempo que permitió comenzar a corregir los desmanes urbanísticos de los años sesenta y setenta.

El Plan Ridruejo comienza su andadura en 1970, cuando la ciudad tiene 20.942 habitantes y unos graves problemas urbanísticos de calidad urbana que resultan evidentes tales como: una densidad edificatoria en el Casco Antiguo de 1,5 m²/m² y de 2,10 m²/m² en la zona de extensión - ensanche-, situada en el SE hacia la Carretera de Zaragoza, "única posibilidad de expansión con que contaba"; unos problemas importantes de accesibilidad entre las distintas zonas funcionales resultado de decisiones parciales sin visión de conjunto, así como de una impenetrabilidad de áreas de la ciudad que limitaban un desarrollo ordenado, estas barreras eran en primer lugar el cinturón conventual, al Oeste del casco antiguo, que obligaba a alejarse del centro el crecimiento urbano, al Este la barrera del ferrocarril que corta la salida al Ebro, reforzada por la zona industrial de la Azucarera, y por último los Montes de Cierzo al Norte; y, una destrucción de recursos insustituibles producido por un crecimiento desordenado, la densificación, alturas excesivas y degradación de la calidad residencial, mala localización de ciertas actividades, falta de equipamientos y zonas libres y verdes y la mezcla de tipos de tráfico supuso un bajo nivel de calidad de vida y calidad urbana para la Tudela de los años setenta. A este análisis se responde con un catálogo de objetivos generales y zonales que parten de un desarrollo periférico en contacto con la ciudad actual, ciudad compacta,

apoyado en un nuevo sistema viario que permita la accesibilidad y con una densidad residencial media, lo que supone que la altura media sea de cuatro plantas y una densidad bruta para el conjunto de la ciudad de 72 viviendas /hectárea, sobre una previsión de población para 1985 de 33.442 habitantes (algo no alcanzado todavía en el año 2005), así como en una suficiente previsión de equipamientos generales y locales y un subsistema de comunicaciones e infraestructuras que resulta estructurante para la ciudad.

Estos principios se traducen en una propuesta de ciudad que crecerá en el espacio definido por la Variante situada al Oeste de la ciudad y que conectaría la carretera de Logroño con la de Zaragoza (variante de la N-232 existente y ahora desdoblada) y la variante sur, de nueva creación, que canalizaría el tráfico desde la carretera de Soria (Tarazona)-Autopista, conectando con la de Zaragoza hasta la carretera de Pamplona atravesando el río Ebro con un segundo puente aguas abajo de la Peñica y la carretera de Cabanillas,- esta variante va a verse ejecutada, con otro trazado mucho más exterior, treinta años después del Plan Ridruejo, y no como decisión de planeamiento municipal sino como infraestructura viaria del Gobierno Foral. También se preveía un importante Cinturón de Circunvalación completo que se iniciaba al norte enlazando la carretera del Cristo con la cañada al Norte de Tejerías, bajando por la circunvalación de Logroño y cruzando la carretera de Murchante y el Queiles, bordeando el estadio Elola (tramo ejecutado a finales de los años noventa), cruzando la carretera de Tarazona y penetrando en el Barrio de Lourdes por el Sur, conectando con la carretera de Zaragoza, salvando el ferrocarril con un nuevo puente que le da entrada a la Azucarera por término de Gardachales, continuado por el Camino San Marcial hasta encontrarse con el Paseo del Prado y carretera de Pamplona en el punto de vertido del Queiles. Esta circunvalación, a cuyos dos lados se edificaban zonas residenciales, se unía radialmente con las variantes de las carreteras de Alfaro, que atraviesa la zona industrial; Murchante entre la zona industrial

y el Queiles, convertido en parque; la carretera de Tarazona, apoyada en un gran espacio verde (Santa Quiteria); y, la carretera de Zaragoza sobre la que se desarrollan los suelos urbanizables del 2º Ensanche. Ente las carreteras de Tarazona y Zaragoza (vía férrea) se ordenan suelos urbanizables programados y no programados (suelo de reserva) apoyados en un vial (Circular Ferrocarril de Tarazona) que coincide con el trazado del ferrocarril Tudela-Tarazona y un nuevo vial transversal tras el Instituto. Esta red se completa con la carretera de Pamplona que une el puente con la Variante Sur, posibilitando una reserva residencial en la margen izquierda del Ebro, tras un gran parque a ambos lados del río Ebro.

La zonificación residencial del Plan establecía una Zona de Casco (Casco Histórico) que se remitía a un Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico, aprobado definitivamente el 24 de mayo de 1989 y revisado en 2004; Zona de Cinturón que se corresponde con el cinturón conventual que circunvala el Casco, con una edificabilidad por manzana y polígono de 2,5 m²/m²; la zona del Primer Ensanche, Zona de extensión sur de la ciudad hasta Juan Antonio Fernández y ambos lados de Avenida de Zaragoza hasta la actual Plaza de Europa y Fernández Pórtoles, zona en la que se produjeron las mayores tensiones sobre la edificabilidad propuesta y las actuaciones permitidas mediante estudio de detalle de manzanas o polígonos, finalmente, y tras incrementarse un 25 % la edificabilidad, ésta quedó en 1,75 m²/m² en actuaciones por manzana y 1,25 m²/m² por polígono, sin que ello supusiese un desequilibrio en el modelo propuesto ni en los estándares que lograban la calidad de vida deseada; Zona de segundo ensanche que ocupaba desde el Cinturón de Ronda hasta el cinturón de circunvalación, el actual Parque del Queiles, todo el Barrio de Lourdes y su continuación hasta el vial Circular -ferrocarril de Tarazona- actual desarrollo del polígono del Instituto y unidades entre carretera de Tarazona y Barrio Lourdes, sector Gardachales hasta la vía del Tarazonica (P.2.03,2.04,3.03 y 3.04) y terrenos de la

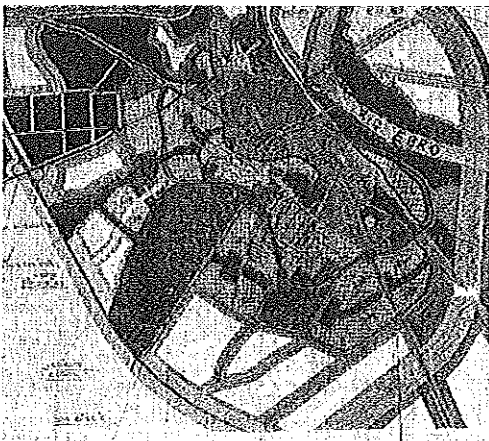
Azucarera hasta el cinturón de circunvalación, con una edificabilidad máxima de 1,25 m²/m² por manzana y 1 m²/m² por polígono, con una altura en ningún caso superior a cinco alturas.

El Plan Ridruejo definía un modelo de ciudad expansiva, con un crecimiento demográfico importante, con suficiencia de suelo urbano y urbanizable para un desarrollo residencial optimista, con un modelo de ciudad equilibrado entre unas densidades medias y un equilibrio en cuanto a dotaciones y servicios, basado en una estructura viaria clara y estructurada que permitía un desarrollo ordenado y compacto, donde el centro histórico no perdía su función, si bien el crecimiento y desarrollo principal se efectuaba hacia el SE y SO de la ciudad, conteniendo y terminando la ciudad hacia el sur - Carretera de Zaragoza- en la nueva Variante Sur lo que suponía el final de la ciudad en forma de anillo. Este diseño no ha sido superado en los siguientes años, si bien el Plan General de 1991 desechó la idea de Variante Sur lo que posibilitó la prolongación de la Avenida de Zaragoza hasta la confluencia de la antigua Carretera de Zaragoza con la Variante de esa misma carretera (Centro Comercial "Puente de la Ribera"), permitiendo asentamientos comerciales y terciarios en la carretera de Zaragoza lo que facilita un final indefinido de la ciudad que se hace casi interminable e impersonal por el Sur. Las previsiones de suelos urbanizables programados tanto en la zona del Queiles (P.106, 1.07, 1.08, 1.09), como junto a la Carretera de Tarazona (P.1.11, 1.12), con una edificabilidad de 1 m²/m² (más de 2.200 viviendas), como en la zona del Polígono del Instituto- Gardachales (P.2.03, 2.04, 3.03 y 3.04), con edificabilidad de 1 m²/m² y mas de 2.600 viviendas; como las de suelos urbanizables no programados o suelos de reserva hasta las Variantes, se han mantenido como suelos urbanos ordenados - unidades junto a la Carretera de Tarazona y Polígono del Instituto- o urbanizables programados - Queiles y Gardachales- en el Plan de 1991 y hasta la fecha, año 2005, no se han completado y ejecutado.

Las críticas y ataques, duros y bien organizados, que sufrió el Plan Ridruejo en su primera fase, hasta su segunda aprobación inicial en 1977, provenían de los sectores agrícolas y de los principales propietarios de suelo de la ciudad, los primeros por entender que Tudela debía seguir siendo una ciudad agrícola y que el Plan consumía demasiado suelo de huertas para ser convertido en urbanizable, y los segundos por entender que el Plan iba a terminar, en el primer y segundo ensanche, con unas muy elevadas densidades edificatorias, y por tanto, iba a ponerse fin a un aprovechamiento desmedido del suelo por parte de sus propietarios. Estas críticas retrasaron, pero no impidieron, la aprobación del Plan, que se encontró, una vez aprobado, con una crisis económica muy importante que frenó la marcha de la construcción en la ciudad, unos nuevos rectores municipales, democráticos, que debían poner en marcha el Plan; una legislación urbanística recién aprobada - el Texto Refundido de 1976 -; una absoluta inexperiencia en gestión urbanística tanto por los promotores como por el Ayuntamiento, que hacía casi inviable cualquier actuación sistemática, debiendo recordar, como excepción, actuaciones como "La Albea" (sub-polígono 1.07) y muchos fracasos y modificaciones de planeamiento que pretendían reducir los ámbitos de actuación y gestión y huir de los Planes Parciales y de las Juntas de Compensación. Ello supuso que el Plan conociese un importante número de modificaciones, casi todas pretendiendo la

subdivisión de Polígonos y otras impulsadas por el propio Ayuntamiento y que el instrumento principal de desarrollo fuesen los Estudios de Detalle de manzanas - 40-, algunos de importancia como el Polígono E-3, Sub-polígono 1.03, 1.04 (Avda. Santa Ana), 1.06 (Velilla) y 1.09 (Avda. Argentina), y otros para posibilitar actuaciones sobre parcelas individuales, no aprobándose Planes Parciales -salvo los correspondientes a actuaciones industriales- tales como el del Polígono San Julián (2.05) .

El aparente fracaso del Plan Ridruejo hoy no se puede considerar como tal, pues frenó y evitó la continuación del uso y abuso del suelo, creó una visión nueva de la ciudad y el urbanismo que se ha visto desarrollada con el Plan Loperena de 1.991, y dibujó lo que sería la ciudad en el final del siglo XX, adelantándose, quizás, a su tiempo. En lo que no se ha visto seguido ha sido, sin lugar a dudas, en las tramas viarias que planteaba pues ni el cinturón de circunvalación ni las variantes se han desarrollado ni en su visión de una posible ciudad a ambos lados del río Ebro, más compacta y menos lineal. Durante los años de vigencia del Plan Ridruejo -1978 a 1991- la ciudad no creció ni se desarrolló como era de prever, se ejecutaron importantes obras de urbanización, Barrio de Lourdes, Griseras, Virgen de la Cabeza, que comenzaron a dar a la ciudad otro aspecto, siendo quizás la más relevante e importante desde el punto de vista urbano la urbanización del Polígono 1.02 (Paseo del Queiles), diseñada por Rafael Moneo y aprobada en 1.986. Esta actuación abre un parque lineal sobre el cubrimiento del Queiles, que posibilita una nueva y céntrica zona de paseo y estancia, y canaliza un importante tráfico peatonal a la Plaza de los Fueros, poniendo en valor la Ronda de Misericordia y aportando a la ciudad un espacio de encuentro entre el Casco Antiguo-Herrerías- y el cinturón de Ronda, es decir, el borde sur del Casco con el ensanche, completando la sutura en el flanco Sur-Oeste, saneando un punto tan central de Tudela, y, dotándola de un sentido ciudadano y peatonal, no sometido o condicionado por el tráfico y los vehículos.



III.7.- Planes de desarrollo del PGOU de 1978.

El Ayuntamiento encargó en este periodo dos importantes instrumentos de planeamiento de desarrollo, el Plan Especial de Reforma Interior del Casco Antiguo (PEPRI), - recordemos que el Casco fue declarado Bien de Interés Cultural con categoría de conjunto histórico mediante Decreto Foral 135/1992, de 6 de Abril- redactado por un equipo dirigido por Manuel Blasco y Manuel Sagastume y aprobado definitivamente el 1989 y el Plan Especial del Suelo No Urbanizable, innovador planeamiento para regular el suelo rústico, y sobre todo su uso para fines no agrícolas, y que sirvió de base a posteriores normativas forales sobre esta clase de suelo. Pero quizás el desarrollo más importante para la ciudad derivado del Plan Ridruejo sea la Modificación del PGOU y Plan Especial "Azucarera - Prado", redactado por los arquitectos Manuel Blasco y Belén Esparza, y aprobado, no sin polémicas, debates y recursos, definitivamente por el Gobierno de Navarra en mayo de 1991, tras dos años de paralización debida a la negativa del Consejero de Ordenación del Territorio de aprobar el expediente en tanto en cuanto éste no se englobase en el marco más amplio y coherente de la revisión del Plan y contase con un número relevante de vivienda protegida asumida por los promotores. El Plan Especial "Azucarera-Prado" posibilitó la conversión a uso residencial de los antiguos terrenos de la Azucarera de Tudela que había cesado su actividad en 1985, incluyendo una parte lindante con el Paseo de Prado, ampliando éste y pretendiendo que la ciudad comience a mirar hacia el río Ebro y no viva de espaldas al mismo, con una densidad edificatoria baja (650 viviendas, 30 viviendas/ha) pues la tipología dominante es vivienda unifamiliar, un importante porcentaje de vivienda protegida - 30 por ciento-, una fuerte presencia de espacios libres (Plaza de la Azucarera, ampliación del Paseo del Prado, etc.); y, una doble conexión del nuevo barrio con la zona de Griseras y Gardachales salvando el ferrocarril. El nuevo barrio, sobre 22 Has, se diseña de forma integral y con crite-

rios de ordenación racional tipo "ciudad jardín", con poca presencia del automóvil y con densidades y alturas muy equilibradas, lo que produce una imagen y ordenación hasta esa fecha inexistente en la ciudad, imagen que se ha consolidado tras su ejecución casi completa.

III.8.- El Plan General de Ordenación Urbana de 1991, -Plan Loperena-

El Ayuntamiento de Tudela preocupado por la gestión del Plan Ridruejo decidió en 1986 convocar concurso para adjudicar la Revisión del PGOU, concurso que fue resuelto a favor del equipo encabezado por D. Carmelo Loperena Eslava en julio de 1986. Se iniciaba así, nueve años después de la aprobación del Plan Ridruejo, la redacción de un nuevo instrumento de planeamiento general para la ciudad, proceso que tampoco iba a ser fácil y que realmente iba a concluir en 1.995. En 1987 se presentaron los estudios previos del Plan, que como podemos anotar se comenzó a redactar vigente el Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1976, pero ya dentro de un nuevo marco constitucional en el que la participación de las Comunidades Autónomas en el urbanismo iba a producir una serie de cambios legislativos que han supuesto la sucesión de legislaciones, que si bien han afectado menos al concepto de planeamiento, si han sido muy innovadoras en cuanto al régimen de deberes y derechos de los propietarios, estándares urbanísticos, determinaciones sobre vivienda protegida y consideraciones medioambientales del planeamiento, si bien su conclusión en 1991 fue ya con una nueva legislación estatal y autonómica (Ley 8/90 y Ley Foral 6/1987) que obligaron, como en el caso del Plan Ridruejo, a su adaptación a un nuevo marco legal previamente a su aprobación. Una vez aprobado, la puesta en marcha del Plan, el Plan General de Ordenación Urbana de Tudela fue el primero aprobado en toda España con aplicación plena de la Ley 8/90, fue de una tremenda complejidad, debido al mecanismos de las transferencia de aprovechamiento y consiguiente cálculo del aprovechamientos tipo para cada área de reparto, y de la aplicación

del aprovechamiento objetivo y subjetivo, conceptos introducidos por la citada Ley de Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, Ley 8/90, y que se aplicaban por primera vez en nuestra ciudad y en Navarra. Esta situación condujo a un debate entre promotores y administración que se solventó mediante el encargo y emisión de un Informe sobre Gestión Urbanística de la Unidad Integrada 7 del PGOU, redactado por los arquitectos Víctor Honorato y Sigifredo Martín en abril de 1993, que dio lugar a que por parte del Ayuntamiento se encargase la Modificación del PGOU en cuanto al cálculos de los aprovechamientos tipo, primero de la Unidad Integrada 7 (Centro y Ensanche) y posteriormente de todas las Unidades Integradas del Plan, aprobándose ambos expedientes en abril y mayo de 1995 (en plena vigencia del Texto Refundido de 1992 y Ley Foral 10/1994), y dando lugar a la redacción de un Texto Refundido del PGOU que entró en vigor en marzo de 1996, es decir, casi cinco años después de la aprobación de Plan podemos decir que éste estuvo completo y totalmente operativo, si bien, el diseño urbano y los objetivos de planeamiento no se alteraron en la Revisión que fue de carácter técnico y afectaría únicamente a los derechos de los particulares.

Los objetivos esenciales del nuevo Plan eran que Tudela debería desempeñar funciones de núcleo primacial de la subregión del Valle Medio del Ebro, con un umbral poblacional de 40 a 45.000 habitantes. Se hacía preciso un conjunto de equipamientos de rango similar al Hospital Comarcal, y en concreto se plantea la posibilidad de llegar a conseguir alguna educación de tipo universitario, carreras técnicas medias o de grado superior, la necesidad de tener instalaciones deportivas cubiertas de un rango importante así como culturales y de ocio en áreas de gran extensión, presumiblemente junto al Ebro. La previsión poblacional del Plan se sitúa de forma inmediata en 28.000 habitantes, a medio plazo de 30.000 – 35.000 y a largo de 40 a 45.000 habitantes. Se hace necesario un cambio de imagen de la ciudad, debiendo urbanizarse en sentido amplio, para cumplir una imagen de capitalidad, tener una estructura clara, funcional y ordenada para lo cual se proponfa aprovechar el río Ebro, abriéndose al mismo y utilizándolo como gran espacio lúdico y verde haciéndose también necesario un nuevo tratamiento de las vías del ferrocarril que permitiesen unir la ciudad antigua y el río; bajar densidades edificatorias, rediseñar las actuales vías de circulación con un carácter más urbano y completarse con nuevas



aperturas que posibiliten la unión entre los distintos ensanches, fundamentalmente Estación, Griseras, Lourdes, primeros ensanches y casco viejo, es decir con una clara vocación de circunvalación; y, se debía dotar a la ciudad de referencias explícitas y claras en cuanto a sus límites, con una clara delimitación entre áreas urbanas y no urbanas, así como un acabado formal de la ciudad. En cuanto a la gestión se proponen unidades de actuación más pequeñas. Como objetivos zonales el Plan se centra en el tráfico, proponiéndose un anillo perimetral de una sección aproximada de 25 metros que uniría las carreteras de Zaragoza, Tarazona, Cintruénigo, Logroño, Pamplona y de nuevo la Carretera de Zaragoza, retomando el cinturón de circunvalación de Ridruejo pero con una dimensión más medida y una ubicación más exterior, coincidiendo con el límite del suelo urbanizable pues se situaría al final del Sector Queiles y continuando por Santa Quiteria (previéndose su ejecución para el año 2005), hasta la Carretera de Tarazona, para continuar por el final del Barrio de Lourdes hasta el Instituto (ya ejecutado) y continuando por el límite de Gardachales hasta la Avenida de Zaragoza y puente de la Azucarera, no teniendo finalmente conexión con la Carretera de Pamplona ni conexión por el Norte que cerrase el anillo. Se pretenden crear ejes peatonales que no se diseñan finalmente. Se proponen igualmente objetivos para el Barrio de Lourdes, Zona de Griseras – creación de un gran parque junto a la Plaza de Toros y un paseo peatonal desde el Paseo de Invierno, así como controlar la densidad edificatoria de los todavía muchos solares vacíos-, Zona Norte y Paseo del Prado y Camino de San Marcial, apostando por recuperar el Paseo del Prado como parque fluvial

Las grandes líneas del Plan Loperena, claramente continuista del Plan Ridruejo en cuanto a desarrollo urbano y zonificación, no tanto así en cuanto a estructura viaria, y muy innovador en cuanto a simplificación del desarrollo, ejecución y gestión posterior del Plan, ha tenido un importante grado de ejecución y desarrollo, como a continuación expondre-

mos, en sus aspectos cuantitativos, pudiendo ser más críticos en sus aspectos formales, tipológicos y en el modelo de ciudad que se ha creado, si bien, el modelo predominante de manzana cerrada que planteaba, ha sido sustituido, mediante Estudios de Detalle, por una morfología principalmente unifamiliar o mediante bloques abiertos.

En primer lugar digamos que de unas muy elevadas densidades en los años sesenta y setenta, como vimos, que convirtieron el ensanche de la ciudad en una sucesión de edificios de demasiada altura sin aportar espacios libres y verdes que los compensarán, junto a importantes vacíos urbanos en la Avenida de Zaragoza, Peñuelas, Griseras, etc que producían una imagen de ciudad inconexa e incompleta, tanto el Plan Ridruejo como el Loperena propusieron unas volumetrías moderadas con una altura media de planta baja y cuatro alturas y unas densidades también moderadas, que configuraron una ciudad menos densa pero que no han logrado ni reparar los graves problemas del pasado en el primer ensanche, esponjando y abriendo espacios libres y cuidando el tratamiento de medianerías que tanto preocupaba al Plan Ridruejo, ni producir una imagen de ciudad en el segundo ensanche, sino un modelo de crecimiento, en general y salvo excepciones, sin personalidad ni definición, quizás por la excesiva presencia de las barriadas de vivienda unifamiliar. Tampoco el Plan ha resuelto los problemas viarios, quizás por quedarse corto en sus propuestas o por exceder las soluciones del planeamiento, que no contaba con un plan de movilidad, ni ha introducido criterios de sostenibilidad en la producción de la ciudad, criterios que tras la Ley Foral 35/2002, deberán ser tenidos muy en cuenta en los desarrollos futuros. El Plan Loperena aportó un desarrollo importante, y anteriormente no previsto, más allá de los límites de antiguo "Tarazonica", sobre la Carretera de Zaragoza, mediante polígonos de servicios, lo que supuso de hecho convertir la Carretera de Zaragoza en una vía central de la ciudad que va desde el encuentro del Casco Antiguo con la Carretera de Pamplona (Plaza de las

Tres Culturas) hasta el Centro Comercial "Puente de la Ribera", vía interminable que alarga la ciudad y le hace perder su carácter equilibrado, por lo que situar hitos de definición de espacios urbanos residenciales y de otros usos parece más que razonable, desplazando la centralidad histórica y haciendo perder su papel al Casco Histórico.

Si bien desde la aprobación del vigente Plan se han producido diversas circunstancias, interpretaciones y polémicas en torno al urbanismo local, podemos afirmar que la ciudad y sus agentes implicados en la ordenación, promoción y construcción asumieron tanto la zonificación y determinaciones estructurantes del Plan, y sobre todo su cultura y gestión, actuándose desde mitad de los años noventa con un alto grado de responsabilidad urbanística y pasándose, de un tiempo en que las únicas actuaciones eran asistemáticas sobre solares en el centro urbano, a actuar de forma sistemática, mediante desarrollo de planeamiento y efectuando los procesos de equidistribución y urbanización reglados y convencionales conforme a la legislación urbanística. Este cambio de cultura para la ciudad, muy positivo, se ha visto acompañado de unos años de crecimiento económico que facilitó una importantísima actividad del sector de la promoción-construcción, pero entendemos que también se ha desarrollado en un clima de aceptación o consenso social sobre el modelo de crecimiento urbano propuesto y previsto por el Plan, es decir, no se han propuesto actuaciones residenciales que no estuvieran previstas en el Plan - modificaciones de planeamiento o recalificaciones de suelo de envergadura - . Esta circunstancia se ha podido producir por varias razones a nuestro juicio, la suficiencia de suelo urbano y urbanizable del vigente Plan, el rigor del Ayuntamiento al no favorecer actuaciones fuera del Plan y la propia dinámica y realidad social de Tudela que no ha favorecido, por innecesarias, actuaciones residenciales no previstas en el planeamiento.

El PGOU de 1991-1995 divide la ciudad en 11 Unidades Integradas, ámbitos homogé-

neos de características comunes donde se desarrollara el planeamiento y gestión, de las cuales son de uso residencial siete (U.I. 3, 4, 5, 7, 8, 9 y 10), dos de uso industrial y dos de uso terciario en la zona sur de la ciudad. De las Unidades Integradas citadas el Plan clasifica la U.I. 3, entre el Sector del Parque del Queiles y la Variante, al Oeste de la ciudad, y la U.I.10, entre la futura Ciudad Deportiva, Vía Verde del Tarazonica y Variante de la N-232, como Suelo Urbanizable No Programado (143,6 Hectáreas con una capacidad residencial según el Plan de 5.744 viviendas) previendo que la programación de esos suelos se hará mediante Revisión del Plan General, es decir que se constituyen como reservas de suelo futuro, pero se preveía que su puesta en el mercado no se haría al menos hasta transcurridos ocho o diez años desde la aprobación del Plan. Estos suelos ya eran de reserva residencial en el Plan Ridruejo y se configuran como el ámbito natural de expansión de Tudela limitados por la Variante de la N-232. El Plan Loperena sí renunció, claramente, a la apuesta de colonizar la otra margen del río Ebro, como posibilidad de orientar un futuro desarrollo residencial o terciario hacia esa parte del territorio municipal, convirtiendo el río Ebro en eje central y no en límite. En terrenos de la U.I. 10 se va a ubicar el Campus de la extensión universitaria de la UPNA en Tudela, tras la Ciudad Deportiva y lindante con la Carretera de Tarazona.

De las unidades residenciales, que previsiblemente se desarrollarían en la vigencia de este P.G.O.U., vamos a analizar, por su interés para la estructura urbana de la ciudad, aquellas de mayor dimensión y que conllevan nuevas capacidades residenciales siendo el Casco Antiguo (U.I.5) y la Azucarera (U.I.8) ámbitos que recogen un desarrollo de planeamientos especiales, como ya indicamos, el PEPRI, de 1989, revisado en el año 2004, y el Plan Especial Azucarera. Destaquemos como actuación urbana más relevante en el Casco Antiguo además de un importante e intensa labor de rehabilitación descrita en el libro "La Historia de la Rehabilitación Urbana de Tudela"²⁴; la ejecución de la Plaza de la

Judería en el año 1990 que sirve de conexión entre la ciudad antigua y la nueva en el inicio de la Avenida Zaragoza, nacida en la misma idea que siglos antes hizo nacer la Plaza de los Fueros, aportando 1.750 m² de espacio libre urbano de forma triangular que conjuga inteligentemente la edificación dotacional y la residencial, toda ella de nueva planta pero enlazada con el Palacio de San Adrián.

La U.I. 4 (Zona del Queiles), situada en el noroeste de la ciudad y limitada por la carretera de Corella-Alfaro, el río Queiles y el Casco Antiguo, tiene una superficie total de 82,29 Has, de las cuales 56,8 Has son de uso residencial. El suelo urbano ordenado (o no consolidado) se divide en 17 unidades de ejecución con un aprovechamiento en plantas de uso residencial de 160.316 m² construidos, lo que supone una previsión 1.145 nuevas viviendas.

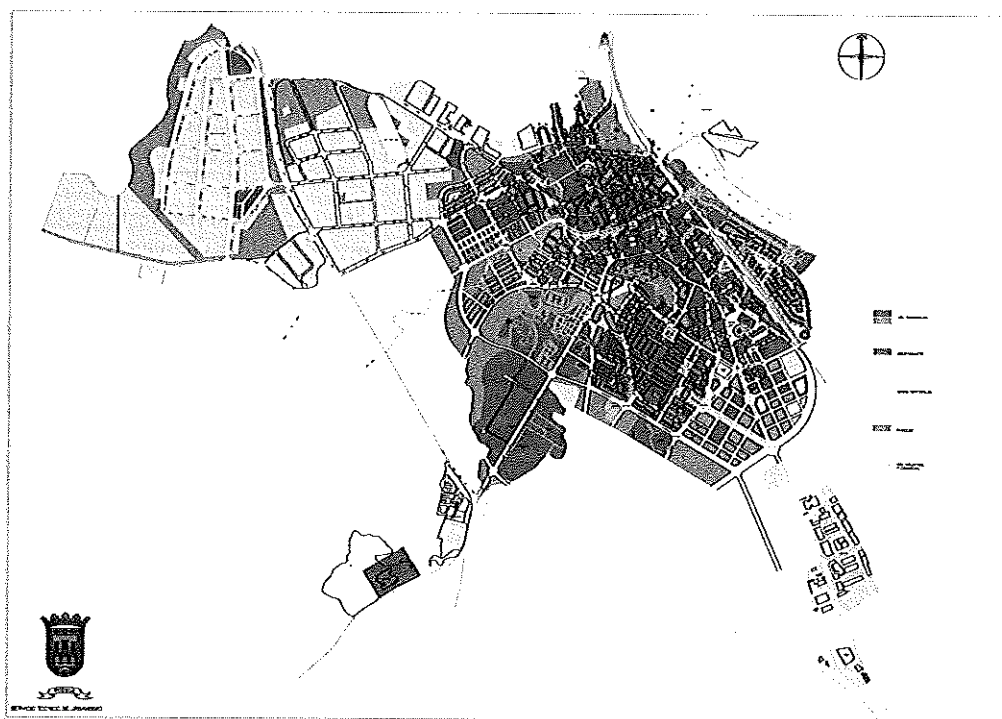
En esta zona de la ciudad el Plan prevé fundamentalmente dos tipologías, la vivienda unifamiliar en las unidades 13 (Velilla), 16 y 17, las de mayor superficie -más de 400 viviendas-, en la zona carretera de Corella-Alfaro, junto al Polígono Industrial; y la vivienda colectiva en las unidades 8, 9, 10 y 11, más de 600 viviendas, a ambos lados de la Avenida Argentina. El resto de las unidades son pequeñas unidades de acabado urbano en Díaz Bravo, con menor capacidad residencial. Estas unidades se han desarrollado en su práctica totalidad en los últimos siete años, habiéndose construido un número muy importante de las viviendas previstas por el Plan, siendo quizás esta zona de la ciudad una de las que mayor cambio ha sufrido, gracias al Plan, con la ocupación de importantes vacíos urbanos y la definición de una trama urbana más compacta y definida, si bien, no se han ejecutado importantes espacios libres y verdes asociados a la zona como el Parque del Queiles.

El Plan también prevé en esta Unidad un Sector de Suelo Urbanizable, habiéndose aprobado el Plan Parcial del Sector, redactado por Blasco y Arellano, S.A.L. y E.I.N.,S.L, el 28 de abril de 2003, encontrándose a comien-

zos del 2005 aprobada la reparcelación y ejecutándose la urbanización por la Junta de Compensación del Sector. El Plan Parcial del "Parque del Queiles" prevé una superficie construida total de 179.229 m², con una edificación de 998 viviendas de las cuales 475 viviendas serán colectivas y el resto unifamiliares, con un 30 por ciento de vivienda protegida. Este Sector completa el crecimiento de la ciudad sobre su antiguo límite natural, el Río Queiles, integrándolo como un espacio de ocio y paseo en un gran parque lineal de 70.000 m² al Oeste de la ciudad, completando un eje peatonal Este - Oeste que une el Paseo del Prado con el antiguo cauce del río Queiles (Paseo Pamplona- Carrera- Plaza de Los Fueros -Paseo del Queiles).

La Unidad Integrada 7 (II Ensanche) engloba el ensanche histórico de Tudela, donde conviven actuaciones de terminación y acabado de la trama urbana consolidada con el desarrollo hacia el sur de la Avenida de Zaragoza. En relación con la misma se produjo el mayor debate y controversia debido al cálculo del aprovechamiento tipo que afectaba las actuaciones asistemáticas en solares del centro de la ciudad. En esta zona se han desarrollado un elevado número de nuevas construcciones si bien algunas actuaciones edificatorias no han mejorado la imagen de la ciudad, ni han logrado espacios libres de interés. Con 72,87 Has, únicamente 8,95 Has son de suelo no consolidado, dividido en 10 unidades de ejecución que se han desarrollado en su práctica totalidad, siendo las más importantes la 25 -Huerta del Hospital- con más de 150 viviendas, ya ejecutadas, y la creación de una nueva plaza que permite la conexión de la calle Juan Antonio Fernández con la plaza de los Fueros; y las 20, 21 y 22 en la parte sur de la ciudad con más de 300 nuevas viviendas construidas.

Por último, la Zona SO de la ciudad, completando el Barrio de Lourdes hasta la antigua vía del Tarazonica y el final al sur de Tudela en la Avenida de Zaragoza, es la otra gran bolsa de suelo que el Plan preveía sobre una superficie de 170,06 Has (77,89 Has de uso



residencial) de los cuales 28,23 Has son suelo urbano ordenado y 42,26 Has suelo urbanizable y que se denomina U.I.9 (III Ensanche-Instituto).

La unidad más importante, por dimensión y función en la Ciudad, es la U.E.37 -Polígono del Instituto- con 13,25 Has, una capacidad residencial de más de 800 viviendas, gran parte de ellas protegidas, unidad ya urbanizada, si bien se han construido únicamente las viviendas unifamiliares y no las colectivas que componen la futura plaza. Esta unidad supone, junto con las lindantes con la Carretera de Tarazona, la definitiva integración del Barrio de Lourdes en la trama de la ciudad, la clara y decidida apuesta por el crecimiento urbano hacia el SO, entre las carreteras de Tarazona y Zaragoza, integrando el Instituto en la ciudad y creando en ese ámbito unas importantes dotaciones -Ciudad Deportiva-. La tipología edificativa adoptada en estas unidades, unifamiliar, ha conformado una ciudad extendida y carente de una personalidad definida. Son importantes también las

unidades 31 y 32, sitas entre Carretera de Tarazona y el Polígono del Instituto; y las unidades 33, 34, 35 y 36 a ambos lados de la Avenida de Zaragoza, en su parte final -Plaza de Europa-. De las 1.016 viviendas previstas en las U.E. 31 a 36 y de las 800 en el Polígono Instituto, se ha desarrollado la práctica totalidad del suelo y una parte importante de las viviendas, tensionando, claramente, el crecimiento de la ciudad hacia el SO y S.

El Plan igualmente prevé un Sector de Suelo Urbanizable (Gardachales) de 42,26 Has y una capacidad residencial de 2.000 viviendas, que ya estaba previsto, como crecimiento natural de la ciudad en el Plan Ridruejo, y que supone la culminación de un desarrollo urbano comenzado siglos atrás y limitado por la vía del ferrocarril Tudela-Tarazona, como conclusión de un espacio residencial que en un futuro, el Plan prevé, se completará en su encuentro con la Variante al Oeste de la ciudad. El Planeamiento de este sector, sobre 50 Has a ambos lados de la Avenida Zaragoza, está siendo proyectado

por el arquitecto Rafael Moneo, y supondría una nueva terminación de la ciudad mediante un gran parque urbano sobre la actual Avenida de Zaragoza, y una ordenación racionalista y equilibrada en la que coexisten, en la trama de un ensanche, las viviendas colectivas y las unifamiliares.

En la vigencia del Plan de 1991, o durante su próxima Revisión, la ciudad ha conocido, o va a conocer, otra serie de importantes actuaciones no previstas por el propio Plan, tramitadas en algunos casos mediante Planes Sectoriales de Incidencia Supramunicipal, que van a condicionar y marcar mucho el desarrollo urbanístico futuro de Tudela, tales actuaciones, como en su momento la construcción del Hospital "Reina Sofía", se producen en los exteriores de la ciudad pero inciden e incidirán en la misma. Nos referimos a la implantación de polígonos de servicios o terciarios en las Carreteras de Zaragoza y Tarazona, Polígonos industriales como "Las Labradas" en la Carretera de Corella y Variante de la N-232, y la futura construcción del "Área de Actividades Económicas de Carácter Comarcal", que ocupara 564 Has en Montes de Cierzo. La ubicación del Campus Universitario en la Carretera de Tarazona y junto a la ciudad deportiva en las traseras del Barrio de Lourdes que generará un polo de actividad dotacional y de servicios muy importante al suroeste de Tudela. Así como, actividades residenciales y de ocio como los campos de golf de Tudela y Fontellas, e importantes infraestructuras viarias como la construcción de la Variante Este de Tudela, comprendida entre la intersección de acceso a Fontellas (N-232 Bilbao-Logroño-Zaragoza) y la intersección de la comunicación con Ejea de los Caballeros (NA-125), Arguedas-Tudela (NA-134) y el trazado de la futura línea férrea de alta velocidad a su paso por Tudela, todavía por definir. Otro importante proyecto residencial que puede tener una gran incidencia en el futuro urbanismo de Tudela es la "Ecociudad de Canraso" situada al noroeste de la ciudad, en los Montes de Canraso, que posibilitará la recualificación de una zona dedicada a las industrias extractivas que se

convertiría en asentamiento residencial, sobre el Barrio de la Virgen de la Cabeza, reequilibrando la posición del Casco Antiguo en su función central. Ese planteamiento, ya apuntado por Zapata y Ridruejo, puede servir de cierre de la ciudad, en una zona topográficamente compleja, por el norte, compensando el crecimiento natural hacia el sur.

V.- A MODO DE CONCLUSIONES.

Tudela mantuvo su expansión urbana estable hasta el Siglo XVII en los límites que marcaban sus accidentes naturales a los pies del castillo, primero hasta el río Mediavilla - Siglo XII - y posteriormente hasta el río Queiles. Tras la conquista de la ciudad, los musulmanes debieron trasladarse a un nuevo barrio al suroeste entre los dos ríos antes citados y separado por el foso y una muralla de adobe. Será en el Siglo XVI cuando el barrio extramuros de la morería se incorpore a la ciudad con el cubrimiento del foso que da lugar a la Calle Herrerías.

Entre 1687 y 1691 se ejecuta la Plaza Nueva como forma de romper la barrera natural del río Queiles posibilitando la ampliación de la ciudad hacia el sur sobre la carrera de las Monjas y el Camino Real a Zaragoza. La antigua morería se comienza a ocupar por conventos de distintas Ordenes Religiosas creando un cinturón conventual que constriñe el crecimiento hacia el suroeste.

Será a finales del siglo XIX cuando Tudela se plantee la necesidad de dotarse de un plan que establezca pautas para el ensanche de la ciudad, en la línea de todas las ciudades españolas. El Plano de Zapata, primer planeamiento urbanístico de Tudela, se redactara en 1877 y se preocupa fundamentalmente de establecer una trama viaria que posibilite el ensanche hacia el Sur y de Este a Oeste, y una futura ordenación en grandes manzanas.

La necesidad de nuevas viviendas y la complejidad de gestión del Plano de Zapata

hicieron que en 1920 la ciudad aprobase en nuevo Plan redactado por Teodoro Ríos, continuista con el anterior, proponiendo como zonas de crecimiento el Camino de Ronda, ya trazado por Zapata, y el desarrollo a ambos lados de la Carretera de Zaragoza. Este Plan se acompañará de las Ordenanzas de Edificación de 1943 que regirán la vida urbanística de la ciudad hasta 1978.

Durante la mitad del siglo XX –hasta los años 70- Tudela conoce un crecimiento urbano y socio-económico que la transforma radicalmente. Se convierte de una ciudad agrícola en industrial, ve nacer un nuevo barrio de viviendas baratas, el Barrio de Lourdes, fuera de cualquier planificación y sin casi conexión con la ciudad histórica, redistribuye y aumenta su población, perdiendo peso el casco antiguo y convirtiéndose en ciudad de acogida de gentes de otras provincias y pueblos de Navarra, vive unos años, los sesenta y setenta, de auge edificatorio en le primer ensanche, con volumetrías, densidades y alturas excesivas que confunden la modernidad con la edificación en altura y configuran una ciudad demasiado densa, con pocos espacios libres y verdes y con una trama urbana inconexa donde conviven edificaciones y vacíos urbanos.

Será en 1978 cuando finalmente, y tras casi ocho años de trabajos, debates y polémicas, la ciudad cuente con un Plan General de Ordenación Urbana, redactado por José A. Ridruejo, que pretende ordenar y racionalizar el crecimiento de Tudela mediante la creación de un Cinturón y viales de circunvalación que permitan una estructura radial y un crecimiento hasta la actual variante de la N-232, e incluso el salto del río Ebro mediante un puente urbano; y bajar sus densidades edificatorias para lograr una ciudad de mayor calidad de vida y con mayores espacios libres y verdes. Se define un claro crecimiento de la ciudad hacia el Sur, apoyada en la Carretera de Zaragoza y con un límite muy claro, la vía del “Tarazonica”, así como la recuperación para la ciudad del Cinturón Conventual. La gestión del Plan resulta muy complicada por establecerse ámbitos muy amplios de planeamiento y gestión.

La crisis económica y los problemas de gestión hicieron que el Plan Ridruejo no lograra sus objetivos, por lo que en 1986 la ciudad comenzó la redacción de un nuevo Plan General, que culminaría en 1991, con la aprobación del Plan General redactado por Carmelo Loperena, si bien el Plan fue objeto de modificaciones técnicas que lo completaron, comenzando su plena virtualidad en 1995.

Este Plan, gestionado en años de bonanza económica para el sector de la construcción, se ha desarrollado en la práctica totalidad de sus previsiones, tanto el suelo urbano como el urbanizable, no conociendo modificaciones esenciales, salvo en la morfología de las edificaciones y en el diseño de las unidades. El Plan se ha gestionado con una cultura y práctica urbanística compleja, completándose la trama urbana de la ciudad con actuaciones tan importantes como el barrio de la Azucarera, que ha permitido que Tudela mire al Ebro; la plena conexión del Barrio de Lourdes con la ciudad, tanto hacia las carreteras de Tarazona como a la de Zaragoza – Polígono del Instituto, la continuación del barrio de Griseras hasta la Plaza de Europa, y la superación del Cinturón Conventual hacia el Oeste y la integración del Queiles en la ciudad.

El Plan prevé el mismo crecimiento que el Plan Ridruejo, un crecimiento limitado por las nuevas barreras naturales, la circunvalación de la N.-232, si bien muestra una mayor indefinición en la terminación de la ciudad hacia el Sur, sobre la Carretera de Zaragoza, con un área residencial hasta la antigua vía del “Tarazonica” y una prolongación de polígonos terciarios y comerciales hasta el final del término municipal. En cuanto a la morfología de la ciudad, ésta mantiene densidades bajas y un excesivo rigor en cuanto a las volumetrías.

La ciudad que hoy conocemos es la suma de acontecimientos históricos y de actuaciones de la colectividad, unas afortunadas y planificadas, otras espontáneas, otras desafortunadas aunque bien intencionadas, y otras regidas únicamente por el interés privado y

no por el bien público. En todo caso, a los habitantes de la Tudela del siglo XXI nos queda aprender la historia para no repetir errores y para adoptar decisiones para el futuro de Tudela meditadas, reflexionadas, pero también valientes y con una visión no en el corto plazo, en el aplauso o la crítica inmediata, sino en que nuestras decisiones de hoy perdurarán por siglos y, en todo caso, pensando en los ciudadanos que habitan y habitarán la ciudad.

NOTAS:

- 1 Este trabajo ha sido incluido en la Memoria del Plan Parcial del Sector 1 de la UI 9 del PGOU de Tudela, redactado por Rafael Moneo, Eduardo Arilla, Manolo Blasco, Belén Esparza y Jesús M^a Ramírez.
- 2 “La Ribera Tudelana de Navarra”. A. Floristán Samanes, Edit. Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Diputación Foral de Navarra, Zaragoza, 1951, pag 271 y ss.
- 3 “La Ribera Tudelana de Navarra”. A. Floristán, Cit. pag. 276.
- 4 Véase la Guía Histórica-Artística de Tudela “Itinerarios por el Renacimiento y el Barroco” de M^a Rosario Aznar, Ángel Irisarri, Esteban Orta y M^a Alcazar Vinyals; Biblioteca de Temas Locales “Manuel Castel-Ruiz; Tudela, en la que se encuentran publicados los planos históricos representados en este trabajo, por lo que agradecemos a su autor, Ángel Irisarri su reproducción.
- 5 Jerusalén Miqueleiz y Julio Ramón Segura, en la Memoria del PEPRI-1986, excelente texto para conocer el pasado del desarrollo urbano de la Ciudad, reproducido en el catálogo “Retrospectiva y Futuro, 802-2002, urbanismo. “Tudela. 1200”; editado por el M.I. Ayuntamiento de Tudela, 2003.
- 6 Véase al respecto, Antonio Bonet Correa, “Las ciudades españolas del Renacimiento al Barroco”, en la obra “Vivienda y Urbanismo en España”, Editorial Banco Hipotecario de España, Madrid, 1982.
- 7 Julio Segura Moneo en “Una Historia de la Rehabilitación Urbana de Tudela”, obra dirigida por Belén Esparza Estaun. Gobierno de Navarra, Ayuntamiento de Tudela y VINSA, Pamplona, 2003, pag. 22.
- 8 Mariano Sainz Pérez de Laborda, “Apuntes Tudelanos”, 3^a edición corregida y anotada por D. José Ramón Castro Álava, Tudela, 1969.
- 9 Mariano Sainz Pérez de Laborda, cit, pag 127 y ss.
- 10 Mariano Sainz Pérez de Laborda, cit, pag 429 y ss.

- 11 Mariano Sainz Pérez de Laborda, cit, pag 433.
- 12 Martín Bassols Coma, "Génesis y Evolución del Derecho Urbanístico Español; 1812-1956". Madrid, 1973.
- 13 Tomás Ramón Fernández, "Manual de Derecho Urbanístico", Publicaciones Abella. "El Consultor", Madrid, 1988 /7^a Edición), pag. 20.
- 14 Manuel de Sola-Morales, "Siglo XIX: Ensanche y Saneamiento de las ciudades", en Vivienda y Urbanismo en España, cit, pag 178.
- 15 Jerusalén Miqueleiz y Julio Ramón Segura, "Memoria", cit.
- 16 D. Luis Zapata, Memoria sobre el "Origen, Desarrollo y Estado de la Urbanización de Tudela", Tudela, 1877-1880.
- 17 Jerusalén Miqueleiz y Julio Ramón Segura, "Memoria", cit.
- 18 José Ignacio de Sola-Morales, "Urbanismo en España: 1960-1980", en la obra "Vivienda y Urbanismo en España", cit.
- 19 Véase al respecto Inma Audera, "La Azucarera de Tudela", Centro Cultural Castel-Ruiz, Tudela, 1999.
- 20 Véase Jesús Martínez Escalada, "Historia de las Calles de Tudela", edit. Jesús Martínez Escalada, Tudela, 1975 (1^a edición).
- 21 Véase Rafael Moneo, "Urbanismo Contemporáneo: 1950-1980", "Vivienda y Urbanismo en España",
- 22 Rafael Moneo, "Urbanismo Contemporáneo", cit.
- 23 Véase el Catálogo "Urbanismo: Tudela 1.200, Retrospectiva y Futuro 802-2002", Ayuntamiento de Tudela, Tudela, 2003, cit.
- 24 Belén Esparza, "Una Historia...", cit.

JESÚS M^a RAMÍREZ SÁNCHEZ, nacido en Tudela en 1962, es Licenciado en Derecho (1985) por la Universidad de Zaragoza. Abogado en ejercicio desde 1987 y socio fundador de Estudios Informes Navarra, S.L., desarrolla su labor profesional en el campo del Urbanismo y la Ordenación del Territorio; destacando entre sus trabajos relacionados con Tudela, las Normas Urbanísticas Comarcales de La Ribera, el Plan Integral y Plan Especial de Reforma Interior del Casco Antiguo de Tudela, el Plan Estratégico de la Ribera de Navarra y distintos trabajos de planeamiento y gestión urbanística en desarrollo del P.G.O.U. de Tudela.

Es autor de diversos artículos y colaboraciones en revistas especializadas tales como "Nuevo Régimen Urbanístico, Aplicación Parcial de la Ley 8/1990 a los municipios navarros", (RIN, 1991), "La Ley Foral 7/89 de medidas de intervención en materia de suelo y vivienda, tras la aprobación del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana" (RJN, 1993); "Régimen jurídico de los Cascos Antiguos declarados bien de interés cultural, conjunto histórico" (RJN, 1997); "La firmeza en vía administrativa en Navarra. Repercusión en materia urbanística" (RVAP, 1994); "Planeamiento urbanístico y Evaluación de Impacto Ambiental", (RDU y MA, 2003); y "La Etnia Gitana en el Casco Antiguo de Tudela", (Revista C.E. Merindad de Tudela, 1998).

Es autor del Capítulo "La ejecución del Planeamiento (II): Los sistemas de actuación privada, en particular el Agente Urbanizador", en el libro "Derecho Urbanístico de Navarra", editado por el Gobierno de Navarra (2004).

RESUMEN

El presente trabajo pretende un acercamiento a la historia del urbanismo en Tudela, a la forma en cómo a través de los siglos se ha producido el crecimiento de la ciudad, su expansión y su desarrollo, con sus luces y sus sombras, con sus aciertos y sus fracasos. Esta aproximación a la historia descubre algunas claves del por qué hoy Tudela es como la conocemos, y cómo en ello ha influido la planificación y también la improvisación.

Será a finales del siglo XIX cuando Tudela se plantee la necesidad de dotarse de un plan que establezca pautas para el ensanche de la ciudad, en la línea de todas las ciudades españolas. El Plano de Zapata, primer planeamiento urbanístico de Tudela, se redactara en 1877 y se preocupa fundamentalmente de establecer una trama viaria que posibilite el ensanche hacia el Sur y de Este a Oeste, y una futura ordenación en grandes manzanas.

La necesidad de nuevas viviendas y la complejidad de gestión del Plano de Zapata hicieron que en 1920 la ciudad aprobase un nuevo Plan redactado por Teodoro Ríos. Este Plan se acompañará de las Ordenanzas de Edificación de 1943 que regirán la vida urbanística de la ciudad hasta 1978.

Será en 1978 cuando la ciudad cuente con un moderno Plan General de Ordenación Urbana, redactado por José A. Ridruejo, que pretende ordenar y racionalizar el crecimiento de Tudela y bajar sus elevadas densidades edificatorias para lograr una ciudad de mayor calidad de vida y con mayores espacios libres y verdes.

La crisis económica y los problemas de gestión hicieron que el Plan Ridruejo no lograra sus objetivos, por lo que en 1986 la ciudad comenzó la redacción de un nuevo Plan General, que culminaría en 1991, con la aprobación del Plan General redactado por Carmelo Loperena, si bien el Plan fue objeto de modificaciones técnicas que lo completaron, comenzando su plena virtualidad en 1995. Este Plan, gestionado en años de bonanza económica para el sector de la construcción, se ha desarrollado en la práctica totalidad de sus previsiones.