

# 01 CONTEXTO URBANO

ESTUDIO DE LA EDIFICACIÓN Y LA URBANIZACIÓN PARA LA REGENERACIÓN  
URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE HARO

SEPTIEMBRE 2016

## Índice:

<b>1.</b>	<b>Introducción .....</b>	<b>3</b>
1.1.	Sobre la Regeneración Urbana.....	3
1.2.	Ámbito de actuación.....	6
1.3.	Planificación del proceso de regeneración.....	7
1.4.	Sobre el Estudio de la Edificación y la Urbanización.....	9
1.5.	Equipo redactor y colaboradores.....	9
<b>2.</b>	<b>Usos y funciones en el área de estudio .....</b>	<b>11</b>
2.1.	Vivienda .....	11
2.2.	Actividades económicas .....	15
2.3.	Equipamientos ciudadanos .....	17
2.4.	Espacios libres.....	18
2.5.	Movilidad y aparcamiento .....	19
2.6.	Propiedades municipales .....	22
2.7.	Edificios y terrenos sin uso .....	23
<b>3.</b>	<b>Diseño y calidad superficial de la urbanización .....</b>	<b>25</b>
3.1.	Metodología .....	25
3.2.	Tipología de los viales .....	25
3.3.	Prioridad de uso.....	27
3.4.	Accesibilidad .....	29
3.5.	Estado de la pavimentación. ....	30
<b>4.</b>	<b>Servicios urbanos .....</b>	<b>32</b>
4.1.	Abastecimiento de agua.....	32
4.2.	Saneamiento .....	33
4.3.	Electricidad.....	33
4.4.	Telefonía.....	35
4.5.	Gas.....	35
4.6.	Alumbrado .....	36
4.7.	Contenedores de residuos .....	37

<b>5.</b>	<b>Pre-evaluación económica de los costes de urbanización .....</b>	<b>39</b>
5.1.	Costes unitarios estimados.....	39
5.2.	Costes por tramos viarios .....	39
<b>6.</b>	<b>Escena urbana .....</b>	<b>41</b>
6.1.	Componentes de la escena urbana .....	41
6.2.	Accesos, bordes urbanos y recorridos .....	43
6.3.	Elementos que distorsionan la escena urbana .....	49
6.4.	Conclusiones .....	52
<b>7.</b>	<b>Relación entre urbanización y edificación.....</b>	<b>57</b>
7.1.	Estado y calidad de la urbanización .....	57
7.2.	Posición en la trama .....	58
7.3.	Calidad de la escena urbana .....	58
7.4.	Valoración general.....	59

## 1. Introducción

### 1.1. Sobre la Regeneración Urbana

#### 1.1.1. ¿Qué es la regeneración urbana?

La necesidad de que el urbanismo y la política de vivienda debían volcarse en la intervención en la ciudad existente ha venido siendo señalada desde hace años. En España, la Ley del Suelo de 2008 lo reconocía explícitamente en su preámbulo (*TRLRHL 2/2008, Preámbulo, párrafo 8*). Sin embargo, la Ley no establecía instrumentos adecuados para la intervención en suelo urbano. El estallido de la burbuja inmobiliaria y su correlato de estrecheces financieras ha obligado a una revisión crítica de las políticas urbanísticas y de vivienda vigentes en España.

En 2013 se aprobó un nuevo marco jurídico para la rehabilitación que permite desarrollar y viabilizar las intervenciones en suelo urbano y que removió algunas de las barreras a la rehabilitación existentes (Ley 8/2013 de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas). Ese mismo año, el plan de vivienda estatal actualmente vigente (RD 233/2013, Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016) abandonaba la tradicional apuesta por la obra nueva (VPO) y centraba sus esfuerzos inversores en la rehabilitación y el fomento del alquiler.

Por su parte, la Unión Europea apuesta desde hace años por la regeneración urbana como estrategia central de las políticas urbanas (Carta de Leipzig Sobre Ciudades Europeas Sostenibles, 2007; Declaración de Toledo, 2010).

La regeneración urbana se concibe como un proceso planificado en el que confluyen políticas integradas en áreas menos favorecidas por el desarrollo urbano, con el objetivo de desarrollar plenamente y equilibrar las estructuras sociales, productivas y urbanas, e impulsar una mayor sostenibilidad ambiental.

Los procesos de regeneración urbana requieren, por tanto:

- La intervención sobre áreas urbanas concretas: aquellas más degradadas, desfavorecidas o vulnerables. Este tipo de intervención suele resultar más fructífera que la intervención en sujetos y objetos de forma aislada (vivienda a vivienda, o edificio a edificio, por ejemplo).
- La aplicación de políticas integradas multidimensionales y que superen el tradicional enfoque sectorial, con marcos de gestión adecuados, coordinadas espacial y temporalmente y que permitan aprovechar los efectos sinérgicos y multiplicadores, o que al menos eviten aquellos contradictorios entre sí, y que permitan la articulación de un proyecto ciudadano inclusivo, de coexistencia y convivencia.

Las intervenciones de regeneración urbana requieren un planteamiento global que evalúe las necesidades y estrategias en las siguientes dimensiones: social, económica, ambiental, urbanística, arquitectónica, cultural y de gobernanza. Cada caso concreto requiere un diagnóstico del área que permitirá establecer en qué dimensiones se debe intervenir y cuáles son las medidas necesarias.

#### 1.1.2. ¿Cuáles son los beneficios?

Las políticas de regeneración urbana tienen beneficios de amplio espectro, algunos de ellos de difícil cuantificación. Entre los principales beneficios se encuentran:

- Lucha contra la marginación y la exclusión social, y mejora de la cohesión social. Una ciudad cohesionada e igualitaria centra buena parte de sus recursos en las áreas más desfavoreci-



das, evitando la exclusión de parte de sus ciudadanos del derecho a desarrollar sus vidas con dignidad.

- La calidad de vida de los ciudadanos en el entorno urbano se apoya en gran medida en la calidad de dicho entorno. Las consecuencias psicológicas de habitar en espacios degradados son evidentemente negativas y afectan al propio desarrollo de la persona. Mejorar, por tanto, el espacio urbano es mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
- La actuación de las administraciones en la regeneración urbana tiene un marcado carácter participativo, por cuanto afectan directamente a los intereses de sus habitantes (por contraposición al urbanismo expansivo, que se desarrolla en espacios que no son ciudad y, por tanto, no están previamente habitados). La participación necesaria de los vecinos mejora su implicación como ciudadanos en el gobierno de la ciudad.
- La regeneración de la ciudad incide especialmente sobre las áreas con mayores ineficiencias energéticas y peores condiciones ambientales. En consecuencia, la regeneración urbana tiene un impacto directo en la sostenibilidad, a través de la mejora de la eficiencia, de la reutilización del parque edificado, o de la potenciación de la accesibilidad, por citar algunos ejemplos.
- La regeneración de centros históricos tiene un especial impacto en el turismo de aquellas ciudades que cuentan con características histórico-artísticas diferenciadoras, como es el caso de Haro. Por ello, uno de los beneficios esperables es una potenciación de las actividades basadas en el perfil turístico de la ciudad.
- De igual forma, la conservación del patrimonio que dota de carácter diferencial al Centro Histórico no es posible si no se aborda un proceso integral de regeneración urbana. De poco sirve la actuación puntual en los edificios más emblemáticos si su entorno se sigue degradando. Por ello, la memoria y la identidad de la ciudad, su patrimonio cultural, son beneficiados por la regeneración.
- También es necesario destacar el incremento del valor de las propiedades inmobiliarias debido a procesos de regeneración urbana. No obstante, este aspecto debe ser equilibrado con medidas de inclusión que eviten la expulsión de las capas sociales menos favorecidas.
- La regeneración tiene una influencia positiva en el mercado laboral local:
  - o Es una actividad intensiva en el empleo de mano de obra con alta capacidad de arrastre sobre el tejido productivo local de PYMEs.
  - o Es una fuente de empleo con potencial de calidad superior a la nueva construcción, puesto que demanda mano de obra más cualificada que las rutinas constructivas propias de la obra nueva.
  - o Demanda y fomenta la creación de nuevas PYMEs, con capacidad de adaptarse a los cambios, incorporar innovación y recuperar técnicas tradicionales.
- Por otra parte, se ha analizado la eficiencia de las inversiones públicas necesarias y se ha comprobado que, en casos de éxito, es posible lograr un balance fiscal y económico positivo:
  - o El gasto público en rehabilitación tiene un balance fiscal global positivo. Las inversiones públicas tienen un efecto multiplicador sobre la inversión privada<sup>1</sup> y son recupe-

---

<sup>1</sup> Las inversiones públicas previstas para el desarrollo del plan de vivienda estatal vigente (2013-2016) ascienden a 2.527M€, que se prevé generen una inversión privada inducida de 1.268M€ (el 50% de la inversión pública) y la

radas mediante la recaudación pública de tributos y cotizaciones sociales generados por la actividad rehabilitadora.

- o El balance económico es aún más positivo si se internalizan los costes a medio y largo plazo que suponen la ineficiencia energética, medioambiental y social de los barrios en proceso de degradación, muchos de ellos intangibles o de difícil cuantificación.
- La regeneración urbana tiene una alta capacidad redistributiva y es parte fundamental de las políticas públicas del estado de bienestar. Se interviene sobre los ámbitos más necesitados, allí donde los vecinos, la administración y/o el mercado no han podido o no han querido hacerlo, y permite incorporar a la ciudad no sólo los tejidos urbanos degradados, sino también a los ciudadanos que los habitan.

### 1.1.3. ¿Cuáles son las estrategias y herramientas?

En los procesos de regeneración urbana, la intervención y el liderazgo público son fundamentales (y muchas veces imprescindibles), especialmente si la desigualdad y la precariedad socioeconómica de los hogares continúan incrementándose en determinados barrios.

Las estrategias y herramientas que permiten desarrollar estos procesos son:

- Los planes y programas que consideren simultáneamente las áreas urbanas en las que se interviene y la ciudad en su conjunto, con diagnósticos que definan, coordinen y programen las diferentes acciones previstas y que articulen los mecanismos para resolver sus discrepancias y aprovechar sus sinergias.
- La combinación de directrices urbanísticas que establezcan los criterios y objetivos de las intervenciones con acciones destinadas a la rehabilitación física de edificios y espacio público, y otras integradas de carácter sectorial que afecten al resto de dimensiones.
- El planeamiento que promueva la diversidad de tipologías, usos, actividades y grupos sociales, y que consiga simultáneamente atraer nuevos vecinos y la permanencia de los existentes.
- La financiación pública es clave y puede obtenerse de diversas fuentes (estatales, europeas, autonómicas, municipales) y puede ser de diversos tipos (subvenciones a fondo perdido, préstamos, fondos de ahorro energético, incentivos y exenciones fiscales).
- La aplicación de un modelo de gobernanza y gestión adaptado a cada caso y al contexto local.
- El fortalecimiento y desarrollo de las habilidades de los agentes locales (tanto públicos como privados) para desarrollar los procesos.
- La obtención de recursos privados mediante las nuevas posibilidades que ofrece la Ley 3R: permitir incrementos de edificabilidad, exención de cesiones, posibilidad de celebrar contratos de cesión, permuta o arrendamiento entre los agentes privados intervinientes, o la capitalización de rentas energéticas (por medio de empresas de servicios energéticos).

Por otra parte, la participación de los ciudadanos es igualmente clave en el éxito de un proceso de regeneración urbana. Organizaciones internacionales de desarrollo urbano como Naciones Unidas-Hábitat, el Banco Mundial y asociaciones profesionales de planeamiento y ordenación del territorio consideran la participación de actores sociales una práctica esencial para producir mejores planes y proyectos urbanos.

---

creación de 36.000 puestos de trabajo en 3 años (Referencia Consejo de Ministros 18 de julio de 2014 / Convenios Plan de Vivienda 2013-2016)

Ciudadanos y agentes sociales son poseedores de un conocimiento muy especializado sobre su municipio o su barrio, conocimiento que muy frecuentemente es intangible y que por lo tanto no está reflejado ni en datos estadísticos, ni en informes técnicos. Capturar parte de ese conocimiento e incorporarlo al planeamiento es el objetivo de las técnicas participativas. Este enfoque supone, además, un giro fundamental en la disciplina donde el planeamiento pasa de ser una actividad fundamentalmente tecnocrática “de arriba a abajo” a una actividad más abierta e inclusiva que trata de servir a aquéllos que habitan en la ciudad y dar voz a los que rara vez se escucha, “de abajo a arriba”.

Además, el enfoque participativo implica entender que el planeamiento es una actividad multidisciplinar y compleja, y que por tanto los mejores planes serán aquéllos que incorporen una diversidad puntos de vista. Por último, pero no menos importante, el planeamiento participativo contribuye a una mayor transparencia en la gestión pública y con ello a la mejora del clima social.

## 1.2. Ámbito de actuación

### 1.2.1. Delimitación del ámbito: el Centro Histórico de Haro

El Casco Histórico de Haro es el ámbito elegido para iniciar el proceso de regeneración urbana que, en el futuro, podría extenderse a otras zonas de la ciudad que también presentan, en mayor o menor grado, problemas de degradación. No obstante, no quiere decirse que todo el Casco Histórico esté en malas condiciones, al contrario, se ha querido definir un área lo suficientemente grande como para poder identificar dentro de ella, tanto espacios que requieran actuaciones decididas de regeneración, como otros espacios que puedan servir de ejemplo por su buen estado. Así, se ha propuesto como área de trabajo la señalada en la siguiente imagen:



*Delimitación del ámbito propuesto para el proceso de Regeneración*  
Fuente: Ayuntamiento de Haro y elaboración propia

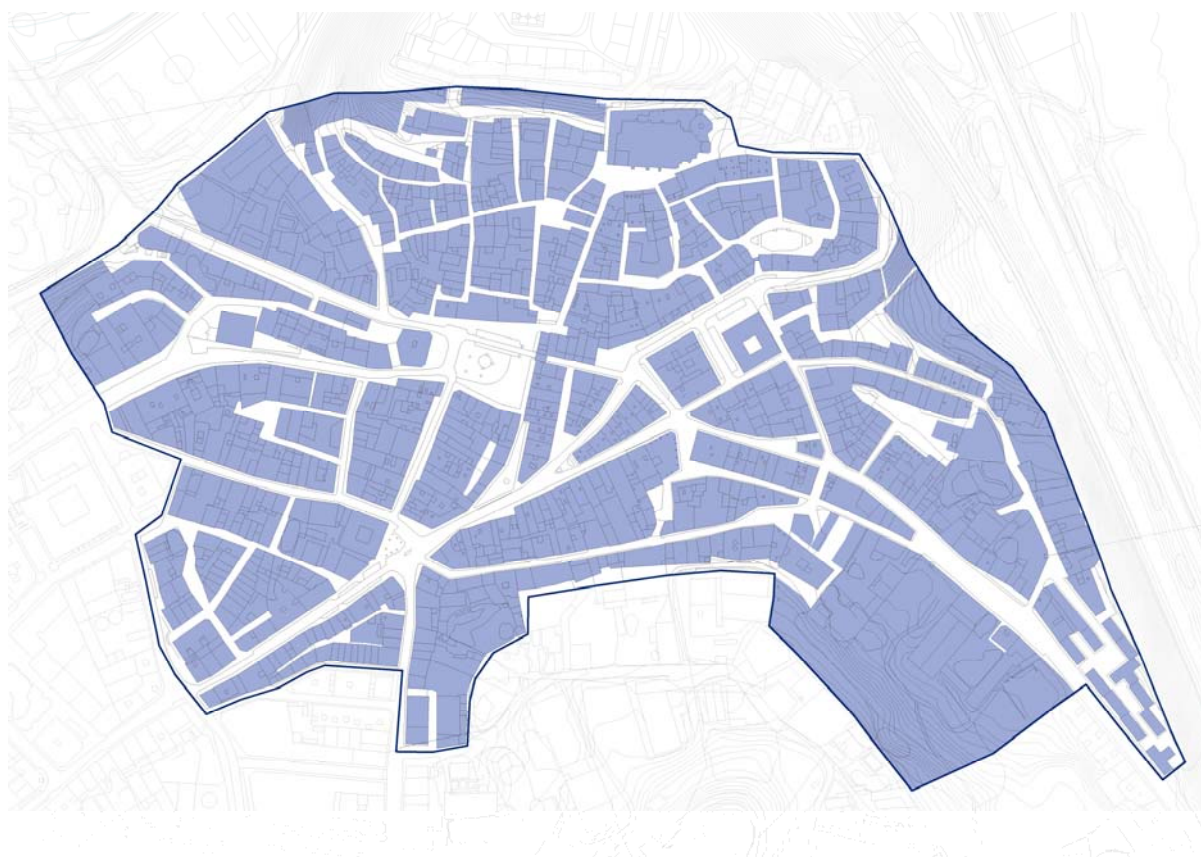
A grandes rasgos, recoge el Casco Histórico de Haro, extendiéndolo ligeramente hacia el Este, tomando como eje la calle Linares Rivas. Como hemos dicho, es un ámbito heterogéneo, que recoge



situaciones muy distintas: desde la zona de la Herradura con su fuerte actividad hostelera, que constituye un espacio muy visitado por jarreros y turistas; hasta el entorno de las calles 2 de Mayo y Linares Rivas, que carece por completo de actividad comercial y presenta un patrimonio edificado muy deteriorado.

### 1.2.2. Características generales del área

El ámbito acotado tiene una superficie de 19,7 hectáreas (197.000 m<sup>2</sup>), en el cual existen 767 parcelas que ocupan una superficie de 13,8 hectáreas (138.000 m<sup>2</sup>), el 70% del espacio disponible. Este es uno de los rasgos característicos de los cascos históricos, la escasez de espacio público.



***Parcelas privadas y espacio público***  
Fuente: Catastro y elaboración propia

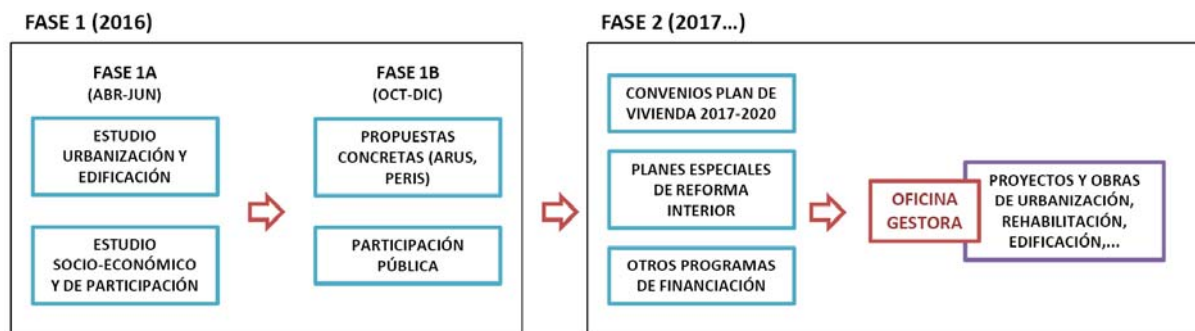
Dentro de esta área existen unas 2.000 viviendas, para una población censada de 1.975 personas, lo que evidencia un abandono importante del parque residencial, que es otra de las características habituales de un casco histórico.

Por tanto, consideramos que se ha elegido un ámbito coherente para iniciar el proceso de regeneración, con unas características generales homogéneas pero con una problemática particular heterogénea que afecta de forma desigual a distintas zonas.

## 1.3. Planificación del proceso de regeneración.

### 1.3.1. Una visión global y a largo plazo

Acometer la regeneración urbana del Casco Histórico de Haro de forma integral y coordinada requiere una planificación cuidadosa que permita lograr los máximos objetivos con la menor inversión posible. Por ello, se propone abordar el proceso en dos fases consecutivas:



La primera fase, a desarrollar a lo largo de 2016, tiene como principal objetivo elaborar un Plan de acción que sirva de guía para todo el proceso de Regeneración. Este Plan se debe sustentar en dos pilares:

- Un estudio exhaustivo de las condiciones físicas y socio-económicas del ámbito, de tal manera que se pueda evaluar el impacto de las acciones que se propongan, permitiendo adaptarlas a la realidad financiera.
- Un proceso de participación que garantice, no sólo que se tiene en cuenta la opinión de los vecinos, sino que éstos queden incorporados al proceso como agentes activos.

El presente documento constituye el "Estudio de la edificación y la urbanización" que, junto con el Estudio Socio-Económico elaborado por un equipo de sociólogas, constituyen la base de información necesaria para iniciar la siguiente sub-fase de 2016: la elaboración de un Plan de acción de forma participada.

A partir de 2017, cuando se haya elaborado un Plan de Acción, comenzará la segunda fase, que es la de ejecución de las distintas acciones, según se hayan programado. Las acciones podrán ser de muy diverso tipo, desde la simple renovación de alumbrado público; hasta la creación de una escuela-taller de rehabilitación que facilite empleo a los residentes; pasando por procesos complejos de gestión con transferencias de aprovechamiento o programas de dinamización turística, por citar algunos ejemplos.

En cualquier caso, el proceso de regeneración debe ser un esfuerzo continuado que puede llegar a durar décadas y que debe sostenerse en la participación de los agentes implicados, para que pueda sobrevivir a cualesquiera circunstancias económicas o políticas. En este sentido, sería muy útil la constitución de una Oficina de Gestión que actúe como dinamizador de las acciones propuestas, y en cuya dirección tengan un papel importante los vecinos. No obstante, todas estas cuestiones deben quedar asentadas a lo largo de la subfase 1B, cuando se desarrolle un debate participado sobre la mejor manera de acometer el proceso.

### 1.3.2. El Estudio de la situación actual

Como ya hemos adelantado, la primera piedra del proceso es el estudio de la situación actual desde varios puntos de vista, con el objetivo de tener información suficiente para que las acciones que más adelante se propongan tengan garantías de viabilidad técnica, económica y social.

Se han contratado a dos equipos distintos la realización de sendos estudios sobre la situación física y la situación socio-económica del ámbito del Casco Histórico. Además, se ha analizado también el contexto jurídico y financiero actual, como referencia para establecer los límites económicos y legales de las acciones a proponer en el futuro. Este contexto se ha incluido dentro del presente documento de "Estudio de la Edificación y la Urbanización...", como bloque "03 Contexto jurídico-administrativo".

En cualquier caso, a pesar de haberse desarrollado por distintos equipos, lo cual tiene la ventaja de ofrecer distintas visiones, ambos estudios, el físico y el socio-económico, servirán para la elaboración de un diagnóstico conjunto, que permita formar una base para el inicio del proceso de participación y propuesta.

### 1.4. Sobre el Estudio de la Edificación y la Urbanización

El presente documento se organiza en tres grandes bloques que tratan de resumir la información recogida durante los últimos meses por el equipo de trabajo:

- "01 Contexto Urbano". Dentro de este bloque se ha agrupado información que tiene que ver más con la dimensión urbana del ámbito, atendiendo a las siguientes cuestiones:
  - o Usos y funciones presentes en el área de estudio, desde la presencia de viviendas hasta la distribución de la movilidad.
  - o Diseño y calidad de la urbanización, entendiendo como tal el estado visible de las calles y plazas.
  - o Calidad y cantidad de los servicios urbanos de agua, saneamiento, energía, etc.
  - o La Escena Urbana, un análisis sobre los componentes y elementos que caracterizan el paisaje urbano del Casco Histórico.
- "02 Estado de la edificación". Este bloque recoge la información obtenida sobre las edificaciones y solares del ámbito, ya que previsiblemente constituirá el principal objeto de trabajo dentro del proceso de regeneración.
- "03 Contexto jurídico-administrativo". En este bloque se informa sobre la situación actual respecto a dos temas clave: la normativa vigente y las fuentes de financiación europeas, estatales y autonómicas. Además, se completa con una recopilación de casos interesantes de acometer proceso de regeneración urbana en otras partes de España y Europa, que pueden servir de ejemplo e inspiración.

No obstante, el principal resultado de esta recogida de información no es el documento presente, que es un elemento de divulgación de los datos obtenidos, sino que el principal resultado lo constituye la base de información georreferenciada que se ha creado: esta base permite acceder a los datos obtenidos sobre edificios y tramos urbanos de forma inmediata y organizada, de tal forma que sea posible analizar los costes y dificultades de las diferentes acciones que se propongan en la fase siguiente. También sirve para establecer el "estado 0" del ámbito a mediados de 2016, constituyendo una referencia para evaluar los avances (o retrocesos) del proceso a lo largo del tiempo.

Buena parte de la información recogida se basa en trabajo de campo realizado durante los meses de julio y agosto de 2016. Dada la magnitud del área a estudiar (más de 600 edificios y cerca de 20 hectáreas de superficie total) y el presupuesto disponible, este trabajo de campo ha recogido la información más básica, de tal forma que se puede caracterizar con cierto rigor el área. Pero no es posible garantizar la exactitud de todos los datos: somos conscientes de la existencia de errores puntuales, algunos derivados de las fuentes de información utilizadas (Catastro y Padrón municipal, fundamentalmente) y otros derivados de un trabajo de campo que no ha sido exhaustivo. Sin duda, serán necesarios trabajos adicionales a la escala adecuada para aquellas acciones que en el futuro se puedan plantear para ámbitos más concretos.

### 1.5. Equipo redactor y colaboradores

El presente "Estudio de la Edificación y la Urbanización para la regeneración urbana del Centro Histórico de Haro" ha sido realizado por el siguiente equipo:

- Borja López Rodríguez, arquitecto, ha ejercido como coordinador de los trabajos realizados.
- Iván Rodríguez Suárez, arquitecto, ha sido responsable principal del bloque "02 Estado de la edificación", además de colaborar en la coordinación y revisión del resto de los trabajos.
- Nieves Mendoza, abogada, se ha responsabilizado del bloque "03 Contexto Jurídico-Administrativo"

- Rocío Marzo Martínez, arquitecta, se ha encargado de los temas de urbanización y escena urbana del bloque "01 Contexto Urbano".
- Guillermo Arce Cantabrana, arquitecto, ha sido el responsable principal del trabajo de campo.

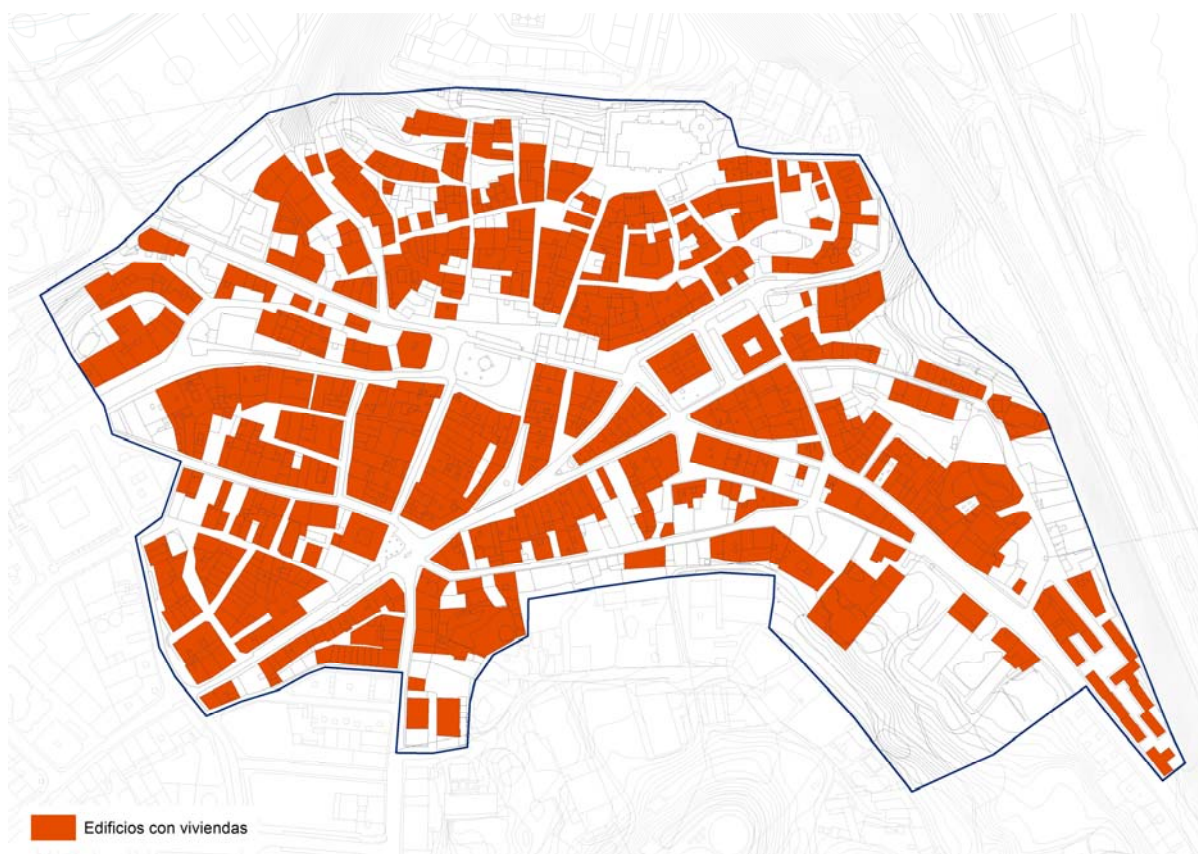
Además, tenemos que agradecer a Elda Solloso y Ester Zaragozá, responsables del Estudio Socio-económico sobre la misma área de actuación, que compartieran con nosotros las conclusiones y el material de su muy interesante trabajo.

Por último, debemos agradecer la colaboración prestada por el Ayuntamiento de Haro, tanto a su equipo de gobierno, como a los funcionarios y técnicos de la casa que nos han ayudado a recopilar la información.

## 2. Usos y funciones en el área de estudio

### 2.1. Vivienda

El uso residencial predomina en las edificaciones del Casco Histórico de Haro, como puede verse en el mapa inferior. Más de la mitad, el 56% concretamente, de los metros cuadrados edificados en el ámbito se destinan a uso residencial. El siguiente uso con mayor porcentaje de metros cuadrados edificados es el de Almacén, con un 20% del total, lo que da buena cuenta del claro predominio de la función residencial.



*Edificios con alguna vivienda.  
Fuente: Catastro y elaboración propia*

Sin embargo, como es evidente para cualquiera que haya vivido el tiempo suficiente en Haro, la población residente en el Casco descende paulatinamente desde hace décadas, si exceptuamos el periodo 2000-2008: la bonanza económica atrajo numerosos inmigrantes, mucho de los cuales se instalaron en el Casco Histórico. Pero, salvo ese periodo, la tendencia ha sido el descenso de población.

La causa principal de este descenso la encontramos en el crecimiento urbano de Haro, que se ha extendido considerablemente hacia el sur y el oeste, generando nuevas zonas residenciales que han atraído a una parte importante de los residentes del Casco. En las fotografías aéreas que se muestran a continuación puede verse la evolución urbana de Haro desde la década de los años 50 del siglo XX.





*Ortofotografía de 1956.*

*Fuente: IDE Rioja*

En 1956, cuando se realiza el vuelo fotográfico que da lugar a la imagen anterior, la población empadronada en Haro es de unos 8.500 habitantes. Como puede verse, el área de nuestro estudio recoge más de la mitad de la superficie que estaba urbanizada en aquella fecha. A pesar de que no disponemos de datos concretos sobre la distribución de la población dentro de la ciudad, podemos deducir fácilmente a la vista de la imagen que la mayor parte de la población residía en la zona delimitada como Casco Histórico, ya que fuera de este ámbito sólo había viviendas entre Virgen de la Vega y la Ventilla, o a lo largo de la calle Santa Lucía.

En el año 2000, fecha de la imagen siguiente, ya es apreciable una extensión de la ciudad, sobre todo en dirección Sur y Oeste. El número de habitantes censados aquel año era de 9.245, lo que supone apenas un incremento del 8,7% respecto a 1956.

Apenas catorce años después, en 2014, fecha de la última imagen de esta serie, es evidente el impacto del boom urbanizador en Haro: el área urbanizada es considerablemente mayor y ha dejado el Casco Histórico en una posición periférica. La población censada en 2014 era de 11.536 personas, un 25% superior a la del año 2000, y eso que se había perdido algo de población respecto al año 2009, cuando la ciudad logró su record histórico de 12.261 habitantes.





*Ortofotografía de 2000.*  
*Fuente: IDE Rioja*



*Ortofotografía de 2014.*  
*Fuente: IDE Rioja*



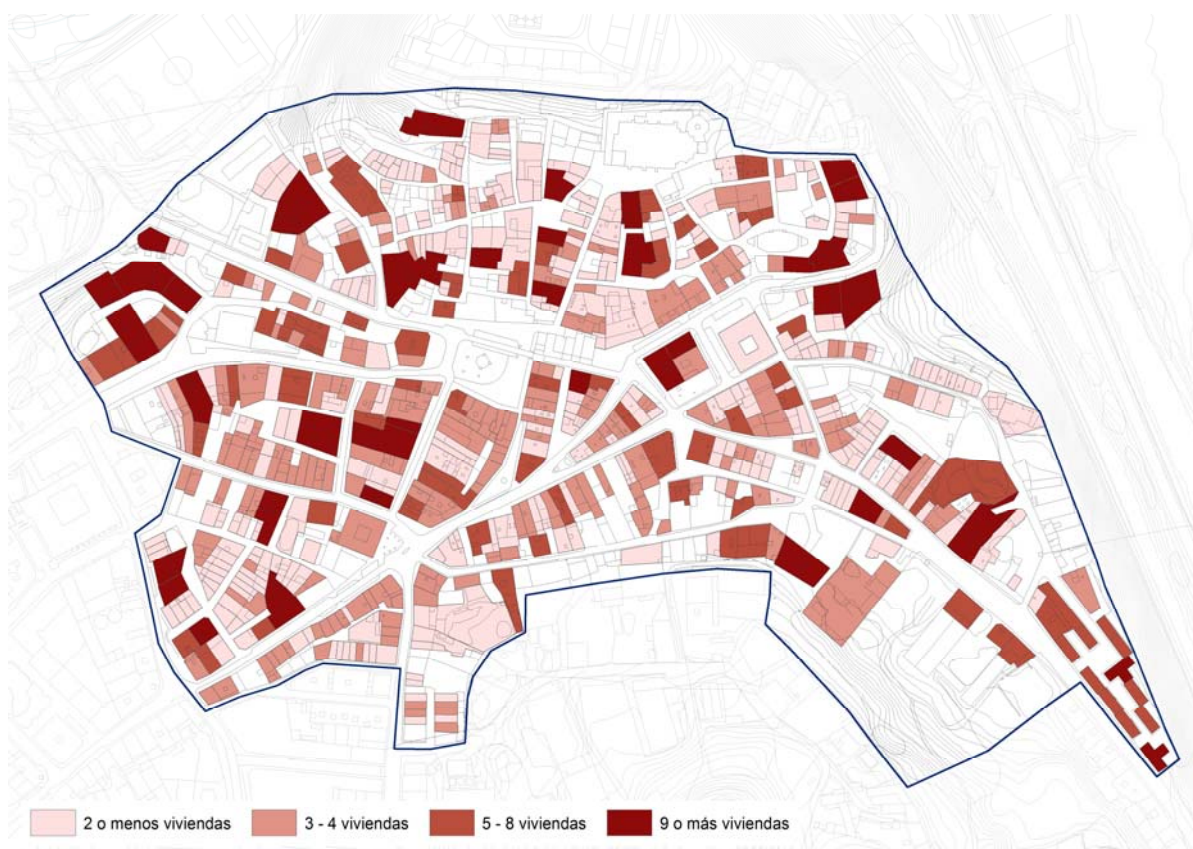
Por tanto, el crecimiento urbano de Haro no parece proporcional al incremento de población real, si bien hay que tener en cuenta que desde los años 70 la ciudad atrae población flotante que pasa temporadas vacacionales en Haro, por lo que muchas de las nuevas viviendas son segundas residencias. El impacto de la población estacional puede estimarse a partir de los datos de los censos de vivienda de las últimas décadas, que indican un porcentaje de aproximadamente el 22% de las viviendas destinadas a segunda residencia.

Año	Viviendas Principales		Viviendas Secundarias		Viviendas Vacías		Total
	Total	%	Total	%	Total	%	
1991	2.858	57,21%	1.275	25,52%	863	17,27%	4.996
2001	3.521	57,94%	1.403	23,09%	1.153	18,97%	6.077
2011	4.697	55,74%	1.845	21,90%	1.884	22,36%	8.426

*Evolución del parque de viviendas 1991-2011.*  
Censos de población y viviendas. Instituto Nacional de Estadística.

En definitiva, como hemos dicho antes, parte de la población que a mediados del siglo XX residía en el Casco Histórico de Haro se ha ido desplazando a los nuevos barrios de la ciudad. Por ello, una parte importante del parque residencial dentro de la zona de estudio ha quedado desocupado.

La situación actual y las tipologías existentes en el parque residencial y edificado se analizan pormenorizadamente en el segundo bloque de este estudio, "02 Estado físico de la Edificación". Baste de momento señalar que el parque de viviendas es extremadamente diverso en sus situaciones, como puede apreciarse en el simple dato del número de viviendas por edificio que muestra el siguiente mapa:



*Número de viviendas por edificio.*  
Fuente: Catastro y elaboración propia

Vemos que existe una casuística muy diversa: desde edificios prácticamente unifamiliares (que nada tienen que ver con la casa + jardín que puebla la periferia de Haro); hasta edificios plurifamiliares de

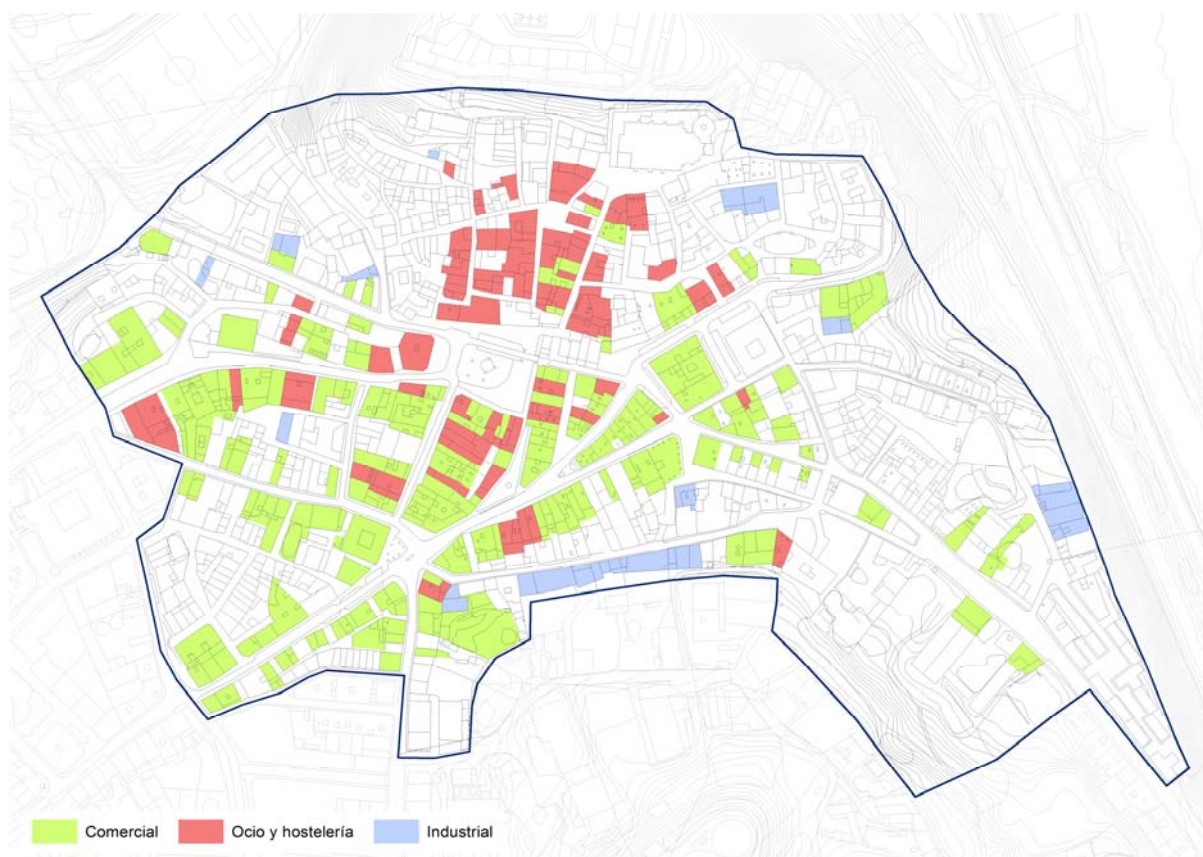
gran tamaño para la escala del Casco Histórico, más propios de los ensanches de los años 70 y 80 del siglo pasado.

## 2.2. Actividades económicas

Las actividades económicas ocupan una modesta proporción de la superficie construida del ámbito, apenas el 10% del total. Sin embargo, su impacto sobre el espacio urbano es crucial, tanto en un sentido positivo, al atraer visitantes y proporcionar empleo; como en sentido negativo, cuando la acumulación de ciertas actividades puede resultar molesta para otras funciones, especialmente la residencial.

La información que nos ofrece el Catastro sobre las actividades económicas se muestra en el siguiente mapa, donde se diferencian tres tipos básicos:

- Comercial, que incluiría las oficinas y servicios profesionales, además de los propios comercios.
- Ocio y hostelería, que incluye bares, restaurantes, hoteles o los recientes apartamentos turísticos.
- Industria, que recoge locales destinados a actividades productivas.



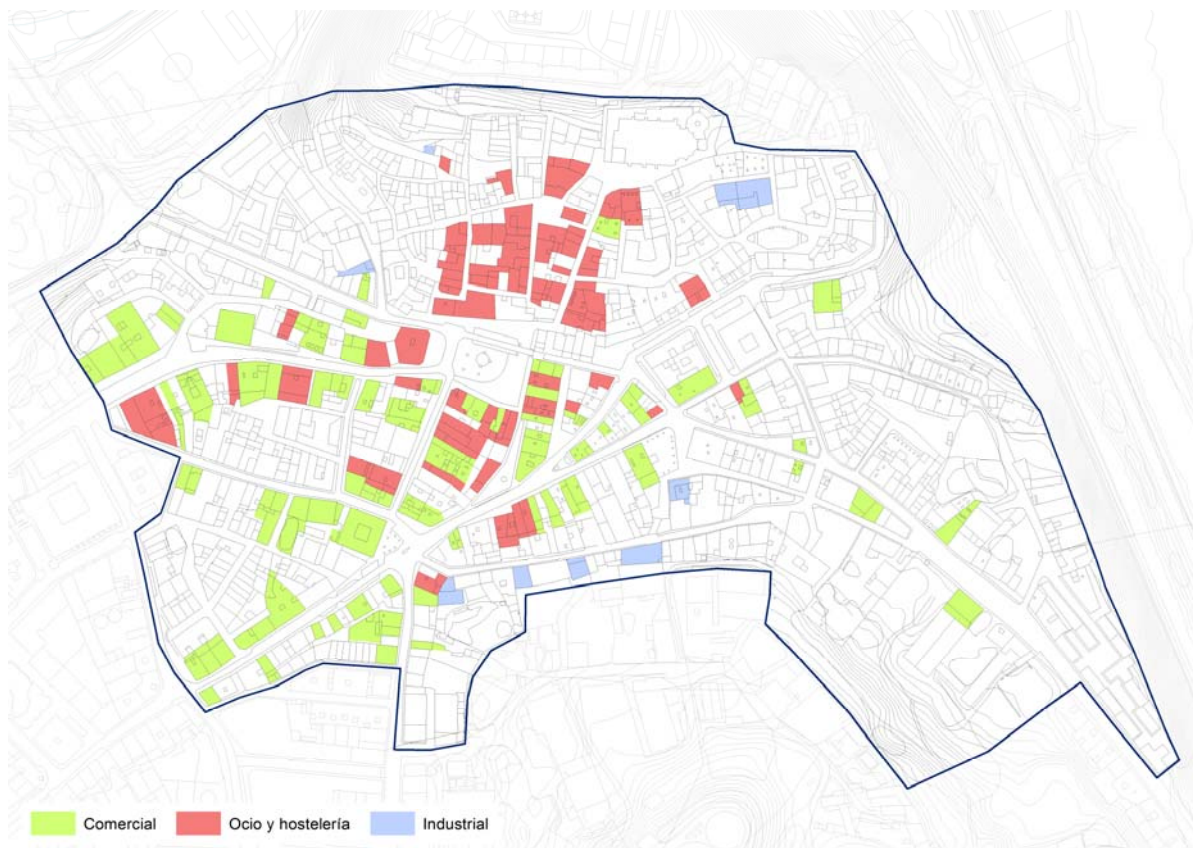
*Edificios con actividades económicas, según actividad básica.  
Fuente: Catastro y elaboración propia*

Como vemos, la actividad se concentra principalmente en el centro, sur y oeste del ámbito, en las zonas que conectan directamente con el ensanche de Haro. Por el contrario, las zonas periféricas del norte y el este aparecen prácticamente vacías de actividades económicas.

Los datos del mapa anterior proceden de la información de Catastro. Sin embargo, el trabajo de campo ha revelado que un buen número de las actividades económicas reflejadas en Catastro no están actualmente en funcionamiento. El siguiente mapa pretende precisar mejor la información, eliminando aquellos negocios que no están activos. La información se ha recogido a través de trabajo de campo ,



mediante la simple observación de los locales. Así, se ha considerado que existe inactividad cuando un local lleva tiempo cerrado (apreciable por la falta de limpieza) o existen carteles que anuncian su venta o alquiler.



*Edificios con actividades económicas en funcionamiento.*  
Fuente: Catastro y elaboración propia

Si comparamos los dos mapas, podemos observar que una parte importante de los locales destinados a actividades económicas ya no están en funcionamiento. Principalmente, el cese de actividad se produce en locales con actividad comercial y, en menor medida, industrial. Los locales destinados a ocio y hostelería apenas varían, lo que indica que es una actividad que sigue funcionando en el Casco Histórico.

Atendiendo exclusivamente al mapa de locales activos, es posible apreciar ciertas pautas de concentración en las diferentes actividades:

- Las actividades comerciales (recordemos que también incluyen oficinas y servicios profesionales) se concentran en las calles que vinculan el Casco con el ensanche de Haro. Así, las calles Virgen de la Vega, Ventilla-Lucrecia Arana y, en menor medida, Conde de Haro, muestran la mayor densidad de locales. También las calles que conectan con la plaza de la Paz desde el Sur, esto es, las calles Arrabal y Víctor Pradera, alojan varios comercios activos.
- El ocio y la hostelería aparecen especialmente concentrados en la zona de "La Herradura" y entorno la plaza de la Paz, formando el principal foco de atracción hostelero de Haro. Sin embargo, apenas se aparecen en otras zonas, llegando a desaparecer por completo en la zona Este del ámbito.
- El uso industrial es prácticamente anecdótico, limitándose a la actividad bodeguera en la calle Cuevas y algún otro espacio productivo.

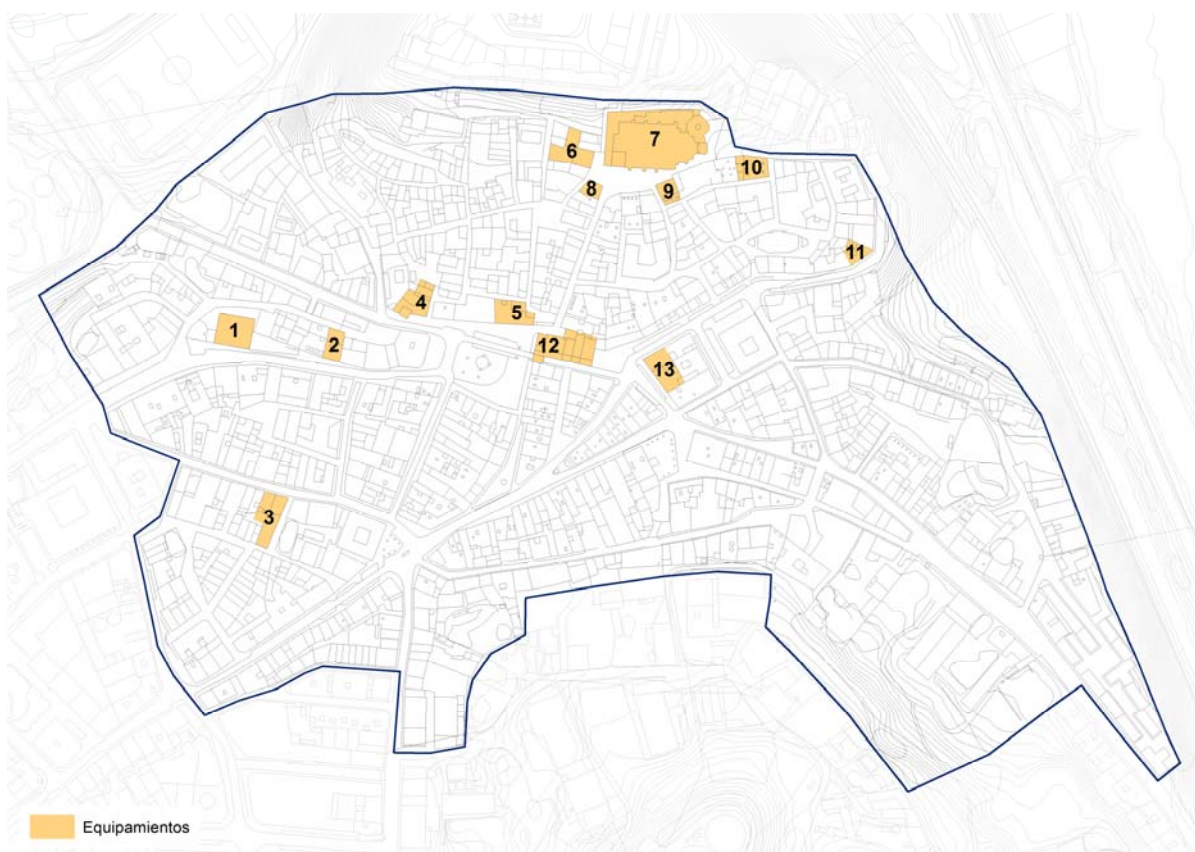
En contraste con las zonas de concentración puede observarse un vacío casi total de actividades económicas al norte y al este de la zona de estudio. Al norte del eje Navarra-Siervas de Jesús no existe actividades que no sean hosteleras, y al este del antiguo Mercado Municipal, prácticamente desaparece la actividad, tanto hostelera como comercial. La falta de comercio de proximidad es un

problema para los residentes de la zona, así como la excesiva proliferación de locales de ocio también puede llegar a expulsar a los habitantes de la zona.

En cualquier caso, es posible alcanzar soluciones de equilibrio a través de una adecuada regulación de usos por parte del Ayuntamiento de Haro, aprovechando el tirón económico de las actividades existentes y promoviendo el desarrollo de actividades alternativas en otras zonas del Casco.

### 2.3. Equipamientos ciudadanos

Los equipamientos son edificios y locales que acogen actividades al servicio de los ciudadanos de Haro. En la zona de estudio existen importantes equipamientos de alcance general, para toda la ciudad:



**Equipamientos.**

*Fuente: Elaboración propia*

Los números del mapa anterior corresponden a los siguientes equipamientos:

- 1 Centro Cultural CajaRioja
- 2 Casa Parroquial - Cáritas
- 3 Ludoteca
- 4 Museo del Torreón
- 5 Centro Cultural municipal
- 6 Taller de empleo
- 7 Iglesia de Santo Tomás
- 8 Cofradía de San Felices
- 9 Agencia Tributaria
- 10 Policía Local
- 11 Dispensario Siervas de Jesús

12 Ayuntamiento

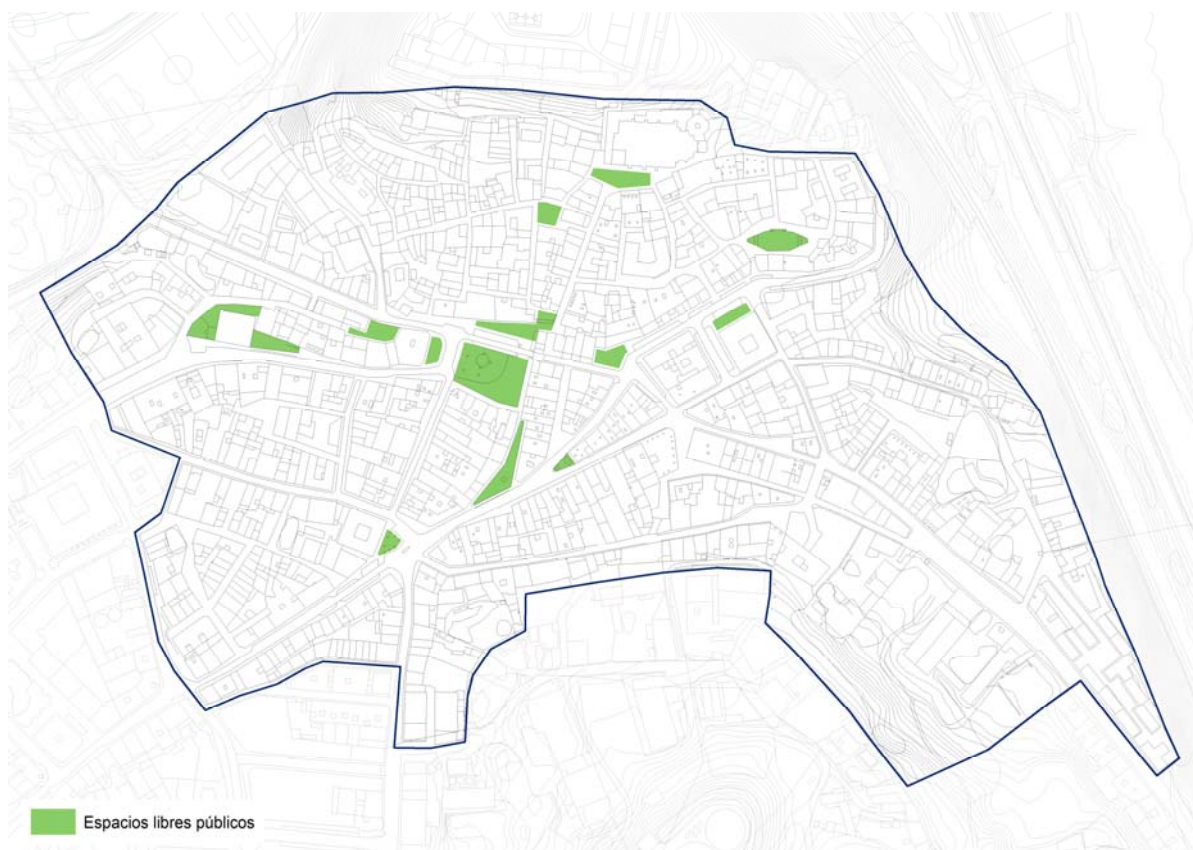
13 Protección Civil - Antiguo Mercado

Como hemos visto, predominan los equipamientos culturales, religiosos y administrativos, todos ellos de carácter general, es decir, al servicio de toda la ciudad de Haro. Sin embargo, no existen equipamientos de carácter educativo, deportivo o sanitario, que son claves en las zonas residenciales. Los equipamientos deportivos de El Ferial están relativamente cercanos a la zona de estudio, por lo que puede considerarse que ese aspecto está cubierto. Tampoco está lejos el colegio público "Virgen de la Vega", si bien se podría mejorar su conexión con la zona este del Casco Histórico para evitar el rodeo que es necesario realizar para llegar hasta él.

Por otro lado, la presencia de equipamientos de carácter cultural y administrativo, que hacen obligatoria la visita al Casco Histórico para ciudadanos y turistas, ha tenido sin duda un papel positivo para la zona que se debe mantener y potenciar en el futuro.

## 2.4. Espacios libres

El Casco Histórico, precisamente por su condición de espacio urbano que se ha formado en épocas pasadas, carece de espacios abiertos de entidad. Si exceptuamos la plaza de la Paz, centro neurálgico de la zona y aún centro representativo de toda la ciudad, no existen espacios públicos de entidad. Siendo muy generosos en la interpretación de lo que puede considerarse un "espacio libre", se ha realizado el siguiente mapa:



*Espacios libres públicos.*  
Fuente: Elaboración propia

Sólo existen 3 plazas de carácter estancial en la zona de estudio: la ya mencionada plaza de la Paz, la plaza de Garrás y la plaza de San Martín. Otros espacios con denominación oficial de "plaza" no pueden utilizarse como espacio estancial: la plaza de la Cruz es un nudo de tráfico rodado, mientras que la plaza de la Iglesia, además de carecer de zonas estanciales, es utilizada como zona de carga y descarga buena parte del día. El resto de zonas que se han señalado en el mapa anterior son espa-



cios "robados" a la circulación rodada o peatonal, en los que existe un cierto espacio para la reunión y estancia de personas.

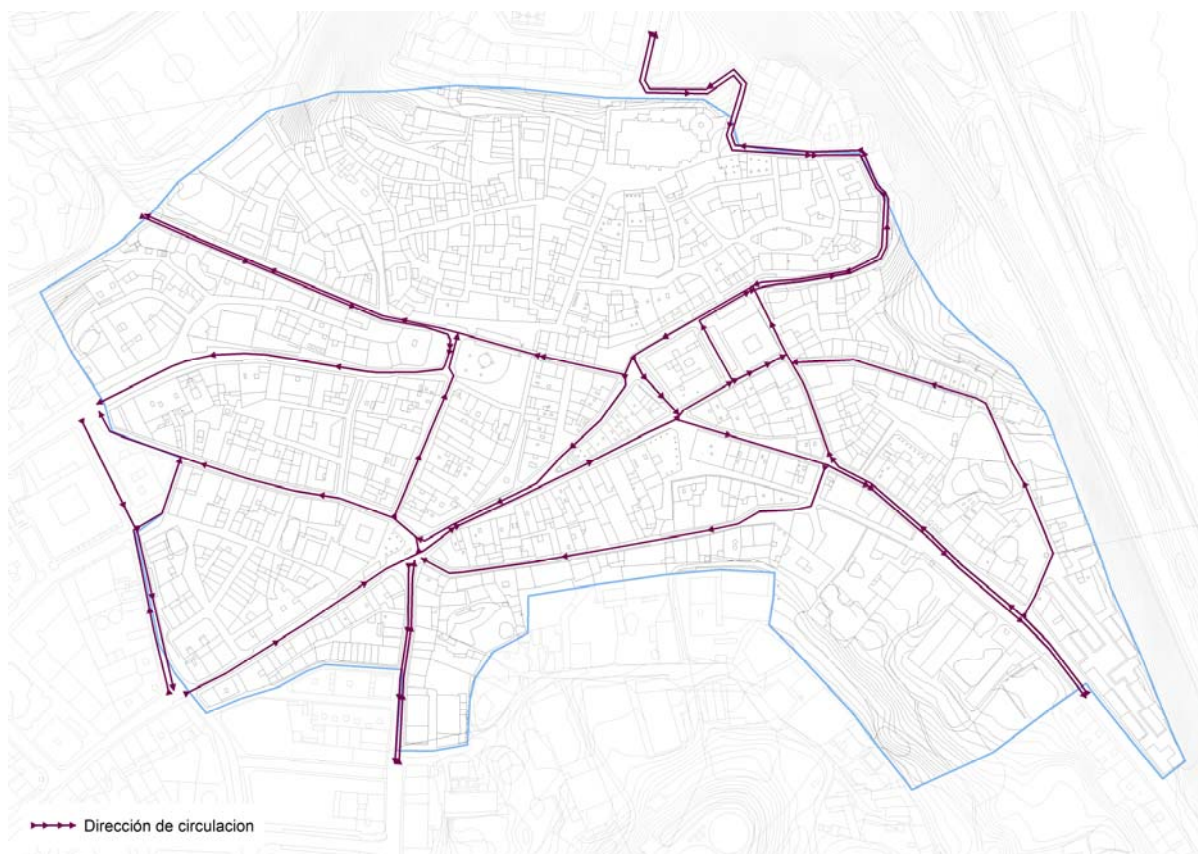
Ninguno de los espacios libres públicos señalados tiene las características propias de una zona verde aunque algunas disponen, al menos, arbolado. Tampoco existen espacios de juego para niños. Por último, vemos que hay un importante vacío de espacios libres públicos en el entorno de la calle Linares Rivas, que afecta a toda la zona este del ámbito.

Este es uno de los aspectos que deberá abordar la regeneración urbana del Casco de Haro, aprovechando algunos de los numerosos espacios no edificadas que existen.

## 2.5. Movilidad y aparcamiento

Uno de los aspectos más complejos que aparecen en cualquier tejido de carácter histórico en España es el de la movilidad. Sin duda, el trazado de las calles y la densidad edificatoria heredada de nuestros antepasados tiene difícil encaje con el tráfico actual de coches. En muchos casos se ha culpado del declive de los tejidos históricos a su falta de adaptación al vehículo a motor. Sin embargo, esta circunstancia ha sido aprovechada para favorecer otras formas de movilidad, creando espacios sin coches que han beneficiado al comercio y a la hostelería.

El caso de Haro es típico, pues presenta un trazado viario de calles estrechas y con pendientes importantes en algunas zonas, de difícil acceso para los coches. La falta de espacio ha condicionado la circulación, que básicamente se limita a lo indicado en el siguiente mapa, que recoge las calles principales de circulación rodada:



*Principales ejes de tráfico rodado.  
Fuente: Equipo redactor*

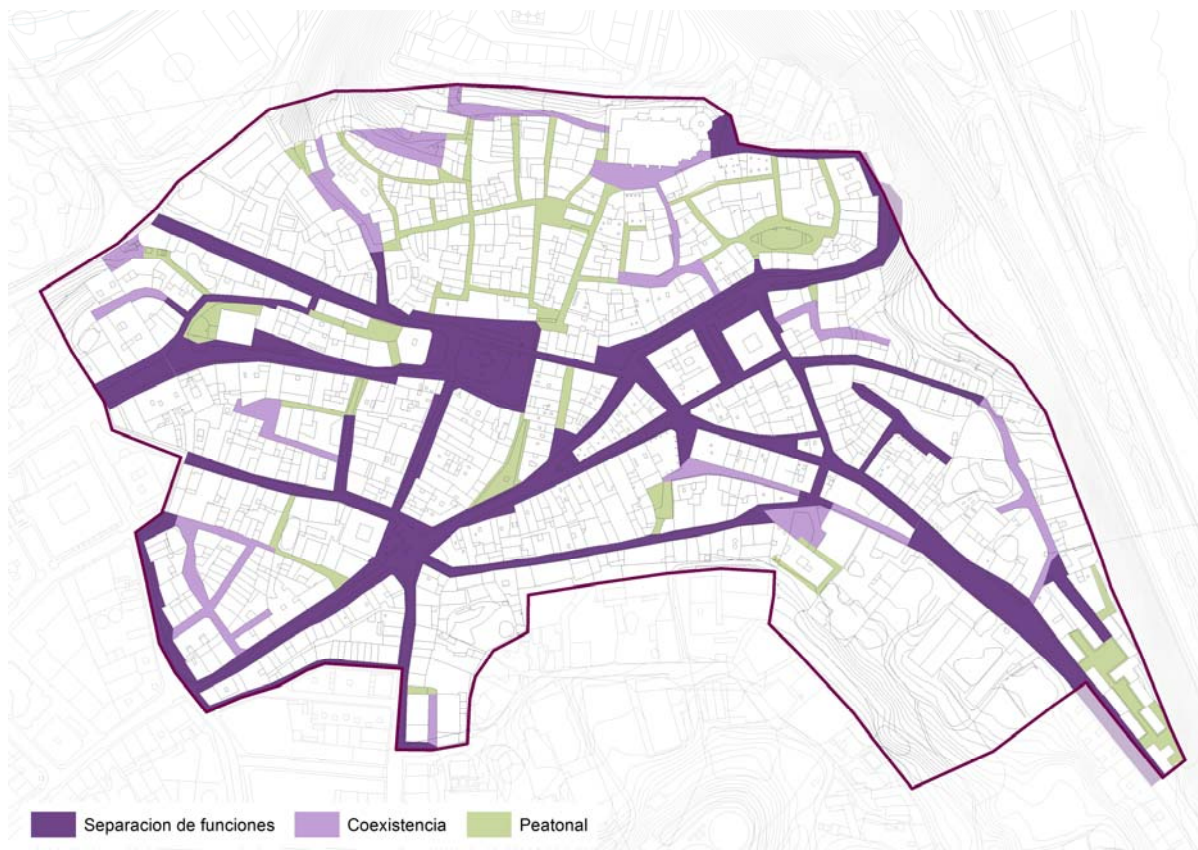
Como vemos, son muy pocas las calles cuya anchura permite disponer dos sentidos de circulación. Incluso, el doble sentido de circulación está forzado en Siervas de Jesús, pero parece el único acceso posible al área de la Atalaya, al norte de nuestro ámbito de estudio. Por tanto, abundan las calles



de sentido único, dando como resultado un esquema de circulación laberíntico, en el cual resulta difícil orientarse para el conductor visitante.

La red de circulación anterior define espacios interiores caracterizados por calles estrechas que no permiten el paso cómodo de los vehículos rodados, por lo que tienen un carácter de coexistencia o peatonal. Así, podemos decir que se han configurado "islas" sin tráfico al norte del eje Navarra - Siervas de Jesús, o en el triángulo formado por Condes de Haro, Ventilla y Martínez Lacuesta, donde tan solo circulan residentes o vehículos de reparto.

En el siguiente mapa se muestran las calles según su carácter respecto al tráfico rodado, distinguiendo aquellas en las que los vehículos disponen de un espacio reservado (separación de funciones); aquellas en las que vehículos y peatones comparten el espacio (coexistencia); y aquellas otras destinadas exclusivamente a peatones (aunque no es raro encontrar vehículos en ellas).



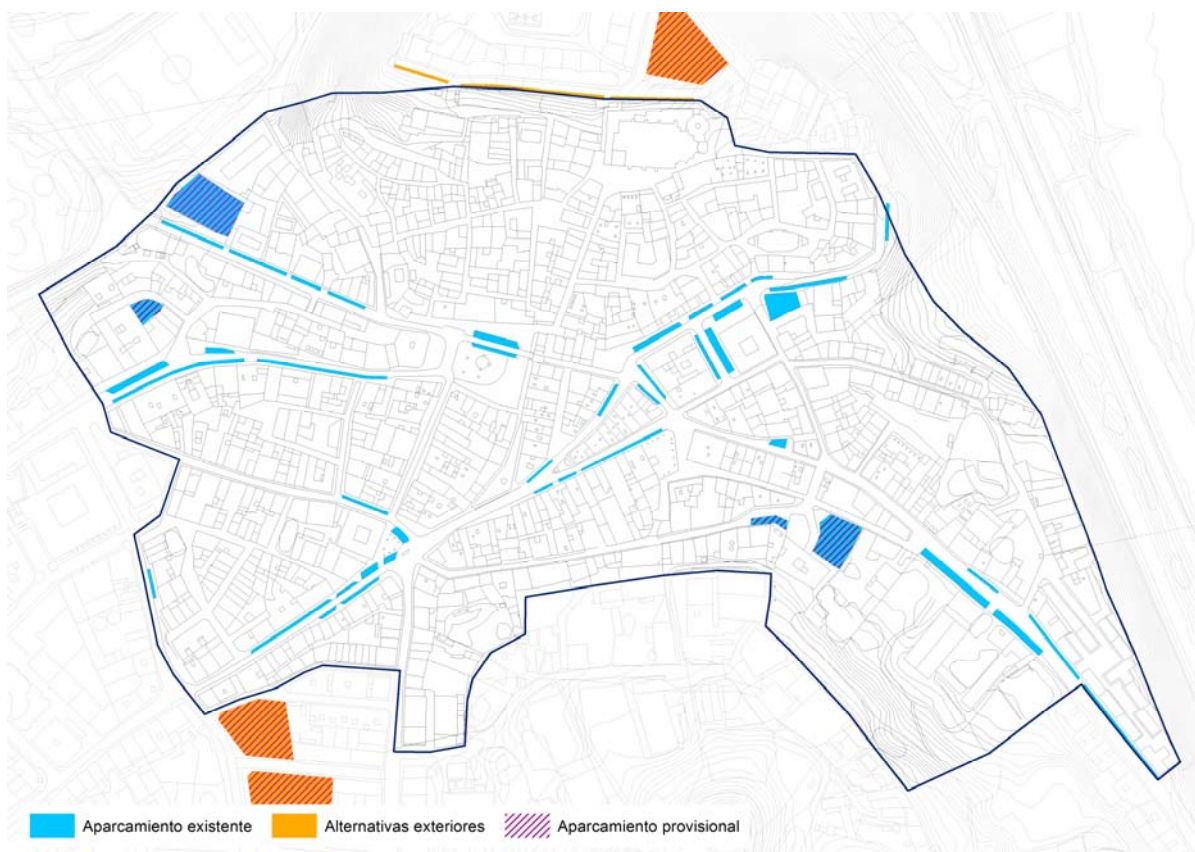
*Prioridad de uso del viario público.*

*Fuente: Equipo redactor*

Las distancias en Haro son reducidas y fácilmente recorribles a pie: sirva como ejemplo que desde la Iglesia de Santo Tomás hasta el Complejo Deportivo del Mazo se tarda unos 15 minutos andando, siendo uno de los recorridos más largos que se pueden hacer dentro del espacio urbano. Por tanto, no existe un problema de movilidad grave para los habitantes del Casco Histórico, que pueden acceder al resto de la ciudad de forma peatonal en un tiempo aceptable.

Sin embargo, la falta de espacio para aparcar sí supone un problema para los residentes, sobre todo cuando se compara con la situación en las zonas nuevas, donde las viviendas cuentan con garajes. En el ámbito de estudio apenas existen garajes en los edificios existentes, siendo imposible realizarlos en la mayoría de ellos, dada la reducida superficie media de las parcelas, la dificultad de acceso, etc. Tampoco existen plazas de aparcamiento suficientes en el espacio público para atender la demanda que podría generarse si todo el parque residencial estuviera ocupado, y eso sin tener en cuenta la demanda añadida de turistas y visitantes.

El mapa siguiente recoge los espacios de aparcamiento disponibles en el área de estudio y en sus cercanías:



**Espacios de aparcamiento.**

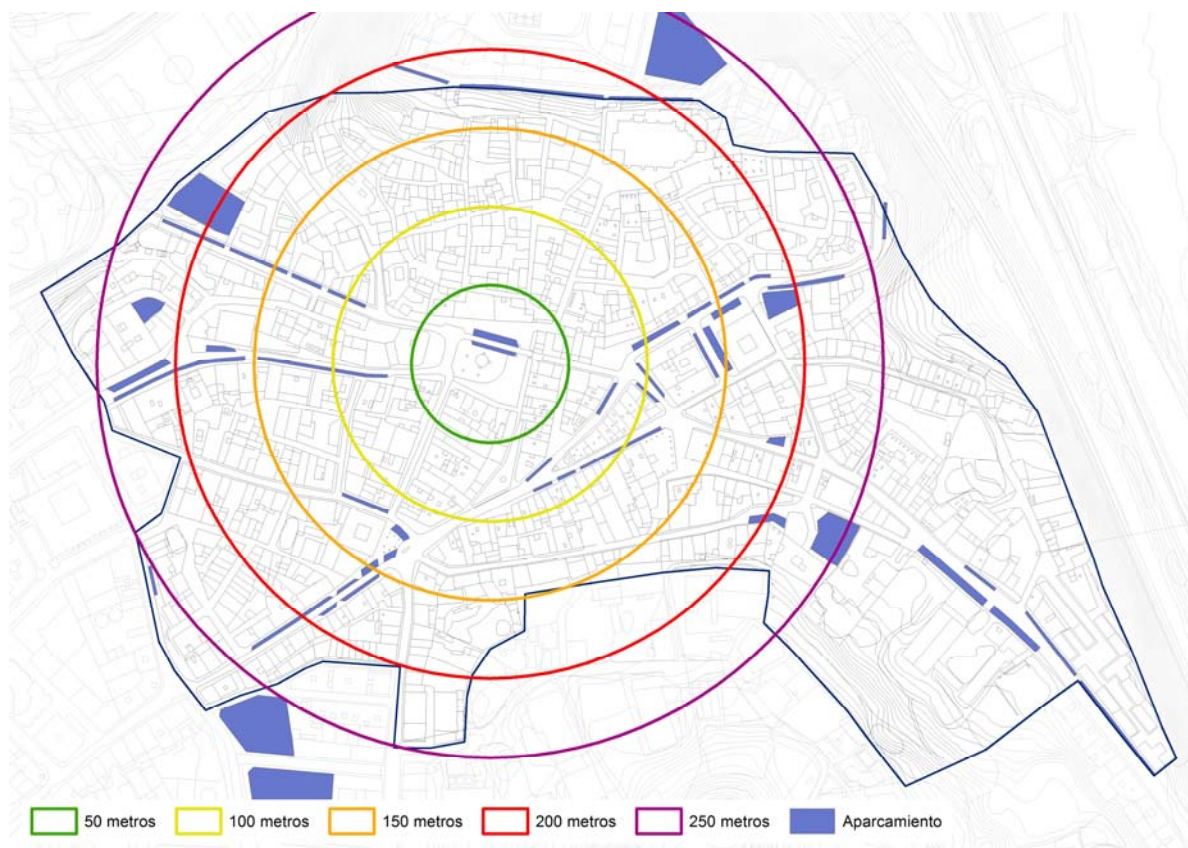
*Fuente: Equipo redactor*

Dentro del ámbito de este trabajo, señaladas en azul, se han contabilizado 380 plazas de aparcamiento, de las cuales 83 se pueden considerar provisionales (están ocupando solares no edificadas) o informales (son espacios vacantes que han sido invadidos por los coches).

Parte de las plazas existentes en las calles están reguladas, permitiendo sólo el aparcamiento por un espacio concreto de tiempo durante el horario comercial. Evidentemente esto se hace para favorecer el acceso en coche de los clientes de los comercios o de los usuarios de los servicios administrativos que viven fuera del Casco Histórico.

En el mapa anterior también se ha señalado algunas zonas exteriores al Casco Histórico que el Ayuntamiento plantea convertir en zonas provisionales de aparcamiento, contabilizándose unas 180 plazas aproximadamente. Sin embargo, esta solución solo puede tener carácter temporal, puesto que se trata de ocupar terrenos privados mientras los propietarios no ejercen su derecho a edificar.

Las distancias, como ya se ha dicho, son reducidas, como demuestra el siguiente mapa:



*Distancias desde la plaza de la Paz.*

*Fuente: Equipo redactor*

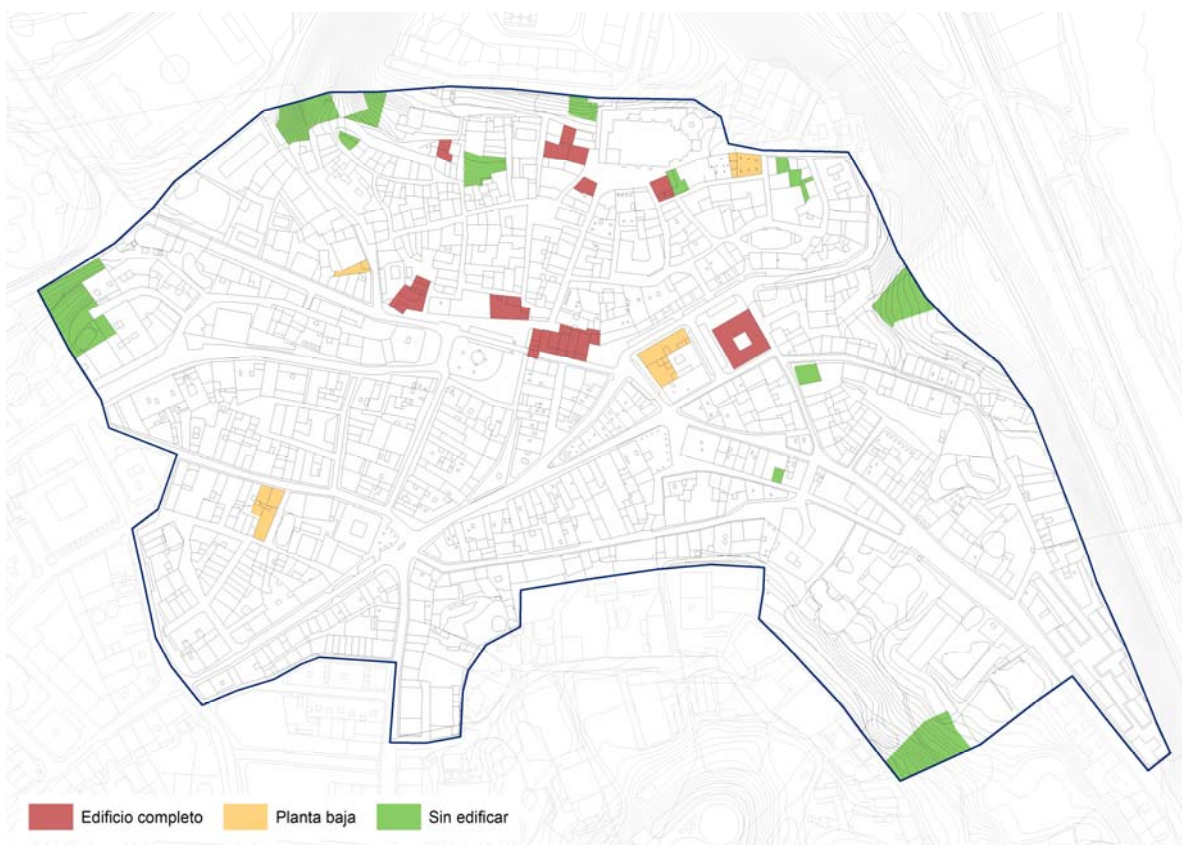
Las distancias existentes desde los aparcamientos provisionales previstos hasta el centro es más que aceptable, pues no superan los 5 minutos andando. Sin embargo, hay que resolver el carácter de provisionalidad, así como el acceso hasta los mismos, que en algunos casos es complicado, como ocurre con el situado en la zona de la Atalaya.

En definitiva, la movilidad es uno de los aspectos clave a resolver para mejorar la situación del Casco Histórico de Haro. La escasez de espacio público obliga a gestionarlo bien, con políticas de tráfico que deben ser distintas a las de otras zonas del municipio que no están tan constreñidas. También se habrán de equilibrar las necesidades de los residentes con la mayor o menor accesibilidad en vehículo motorizado por parte de turistas y jarreros de otros barrios.

## 2.6. Propiedades municipales

El Ayuntamiento de Haro dispone de propiedades, tanto edificios, como locales y terrenos, dentro del ámbito de estudio que, llegado el caso, pueden servir para facilitar actuaciones de regeneración urbana. Nos interesan especialmente los edificios vacíos y los terrenos sin uso. El siguiente mapa muestra la distribución de las propiedades municipales en el Casco Histórico:





***Patrimonio municipal.***

*Fuente: Ayuntamiento de Haro y elaboración propia*

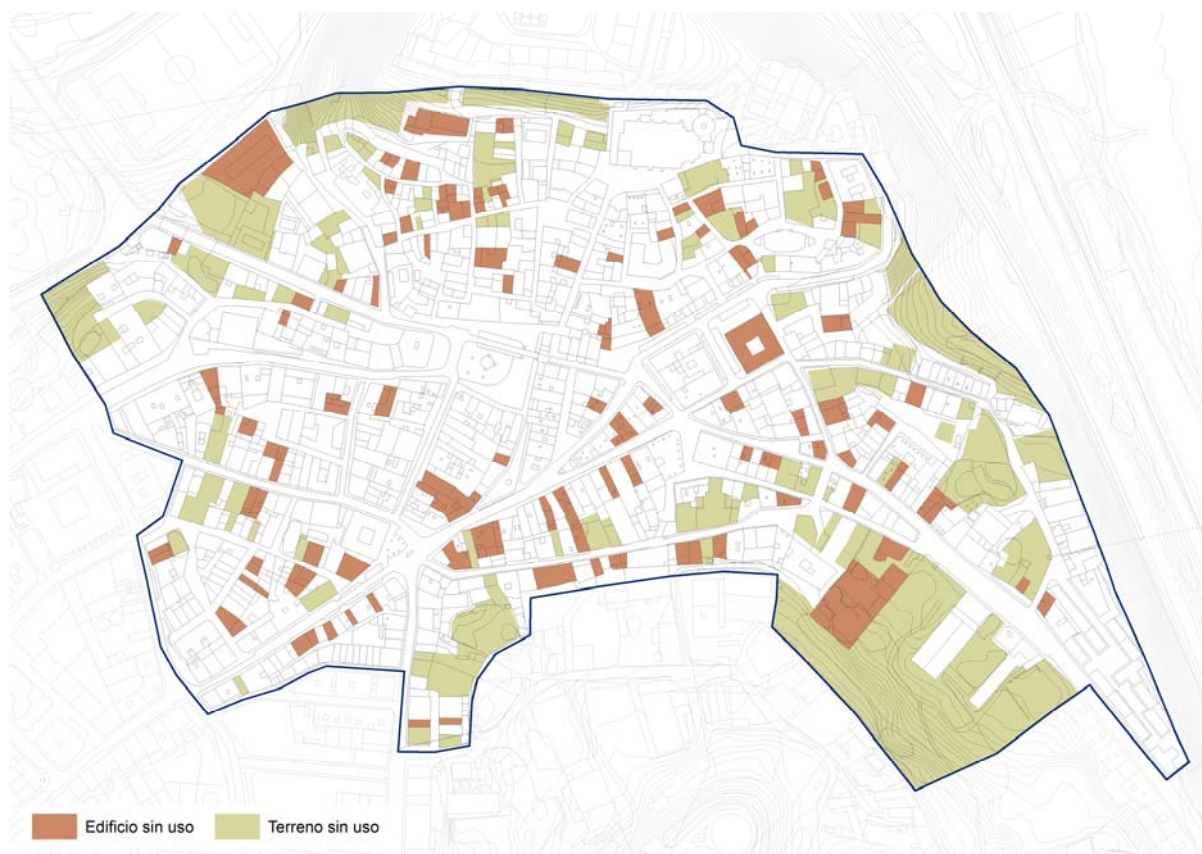
Sólo uno de los edificios propiedad del Ayuntamiento se encuentra vacío, el situado en Siervas de Jesus, 2, que requiere una profunda rehabilitación por su mal estado de conservación. En cuanto a terrenos no edificados, el Ayuntamiento dispone de 5.893 m<sup>2</sup>, no todos ellos utilizables para edificación, ya que una parte se encuentra en las laderas que hacen de borde natural al Casco, pero en cualquier caso es una superficie que puede servir para facilitar ciertas operaciones de reforma interior.

Por otra parte, a través del planeamiento urbano es posible calificar nuevos espacios libres públicos que, dependiendo del sistema de gestión, pueden llegar a dominio municipal sin costes adicionales. Esta opción debe ser evaluada en aquellas zonas con escasez de espacios libres o en aquellos terrenos de difícil edificabilidad y, por tanto, de poco interés para sus propietarios actuales. Así se viene haciendo desde hace años con las laderas de Santa Lucía, que el Ayuntamiento va obteniendo a cambio de aprovechamiento para los propietarios en otras zonas de Haro.

## 2.7. Edificios y terrenos sin uso

En la zona de estudio existen numerosos edificios vacíos, así como terrenos no edificados de carácter privado. Estos espacios, que ahora mismo contribuyen a la imagen de degradación y decadencia del Casco Histórico son, sin embargo, una oportunidad para facilitar las operaciones de renovación urbana, ya que siempre es más fácil trabajar con edificios desocupados y, más aún, con terrenos no edificados, que cuando es necesario trabajar con vecinos viviendo o actividades económicas en funcionamiento.

El siguiente mapa muestra tanto los edificios vacíos como los terrenos sin uso. Hay que aclarar que los edificios sin uso se han identificado a partir de inspección visual desde el exterior, por lo que la información debe ser tomada con cautela.



**Edificios y terrenos sin uso.**

*Fuente: Elaboración propia*

Como se puede observar, la presencia de terrenos vacíos es mayor en las zonas periféricas del Casco Histórico cercanas a las laderas de Santa Lucía o en las laderas que recaen hacia el Ebro y el Tirón. Son terrenos que es complicado edificar y, por tanto, han quedado sin uso. En general, tienen un mantenimiento mínimo, limitado al desbroce ocasional para evitar la proliferación de vegetación y no es raro encontrar basura en ellos. La imagen que ofrecen no es buena, pero como ya se ha dicho, constituyen una oportunidad para las futuras actuaciones de mejora.

Los edificios abandonados están distribuidos de forma más homogénea por toda el área de estudio: la mayor parte de ellos tienen graves problemas constructivos, como se analiza en el bloque segundo de este informe.

La superficie que ocupan estos edificios y terrenos sin uso es la siguiente:

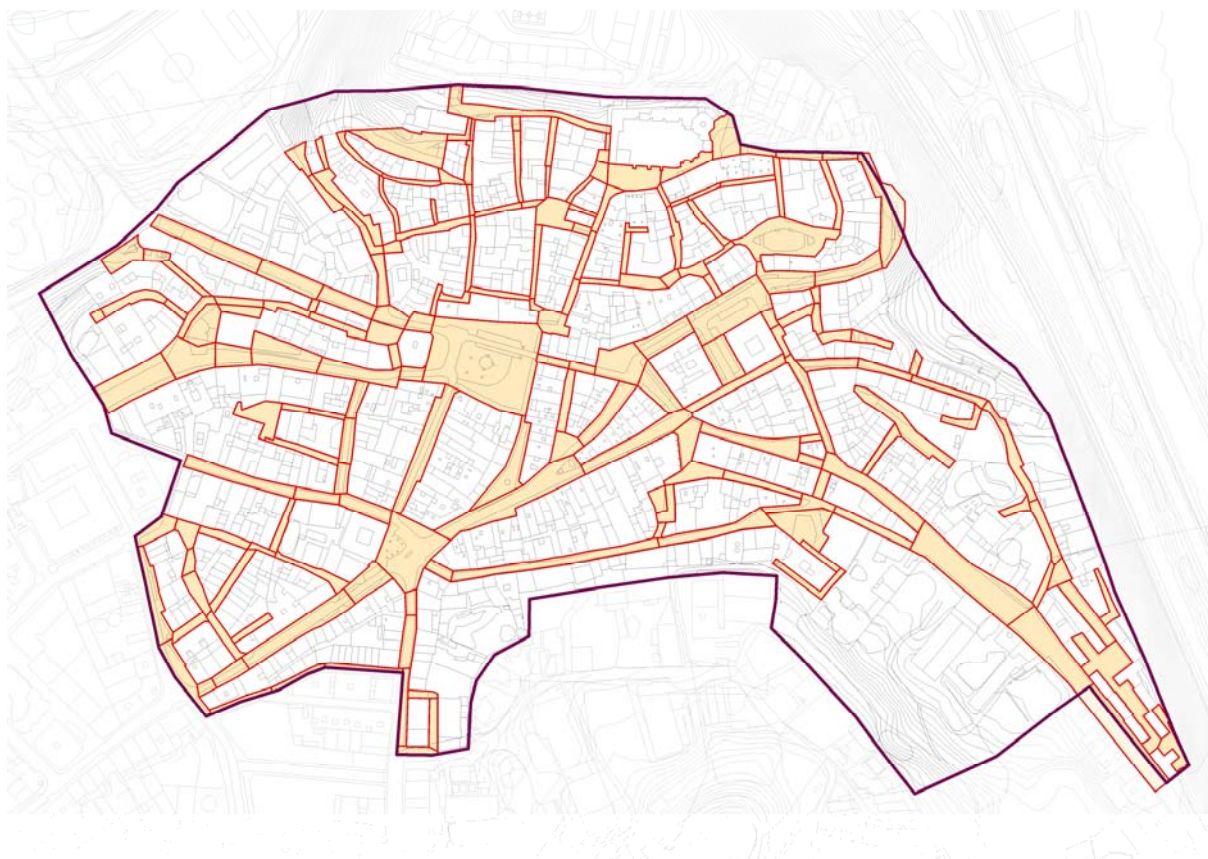
- Edificios: 15.800 m<sup>2</sup>
- Terrenos: 39.250 m<sup>2</sup>

Por tanto, estamos ante un problema a resolver de dimensiones no desdeñables pero que, como ya hemos indicado, supone igualmente una oportunidad para crear nuevos espacios libres públicos, zonas de aparcamiento o nuevos edificios que permitan liberar otras zonas.

### 3. Diseño y calidad superficial de la urbanización

#### 3.1. Metodología

La información de este apartado se ha obtenido íntegramente a partir de trabajo de campo. Para organizar la recogida de información se ha dividido el espacio de calles y plazas en 195 tramos. Cada uno de estos tramos abarca una sección de calle delimitada por sus intersecciones con otras calles o plazas. El siguiente mapa muestra la distribución de estos tramos en el ámbito de estudio:



*Tramos de calle definidos para la recogida de información.  
Fuente: Equipo redactor*

De cada uno de los tramos se ha recogido información sobre la tipología del vial, sobre la función o funciones a las cuales se destina el tramo (movilidad rodada, peatonal, estancia, etc.) y, por último, sobre el estado general de la pavimentación, obteniéndose los resultados que se explican en los siguientes apartados.

#### 3.2. Tipología de los viales

Se ha considerado una primera clasificación de los viales según su diseño general:

- **Plataforma diferenciada:** cuando existen bordillos que separan dos espacios de diferente altura, generalmente la calzada y las aceras.
- **Plataforma única:** cuando no existen bordillos y toda la calle se encuentra a un mismo nivel.
- **Sin pavimentar:** cuando no existe pavimentación o es mínima (tierra apisonada, hormigón).



Existen tramos de vial en los que la plataforma no es uniforme, encontrándose una alternancia entre aceras con bordillo elevadas sobre la calzada y aceras al mismo nivel que la calzada. En estos casos se ha optado por clasificar el tramo como de plataforma diferenciada.

En las siguientes imágenes pueden verse algunos ejemplos de las tipologías básicas consideradas:



*Calles con plataforma diferenciada.*

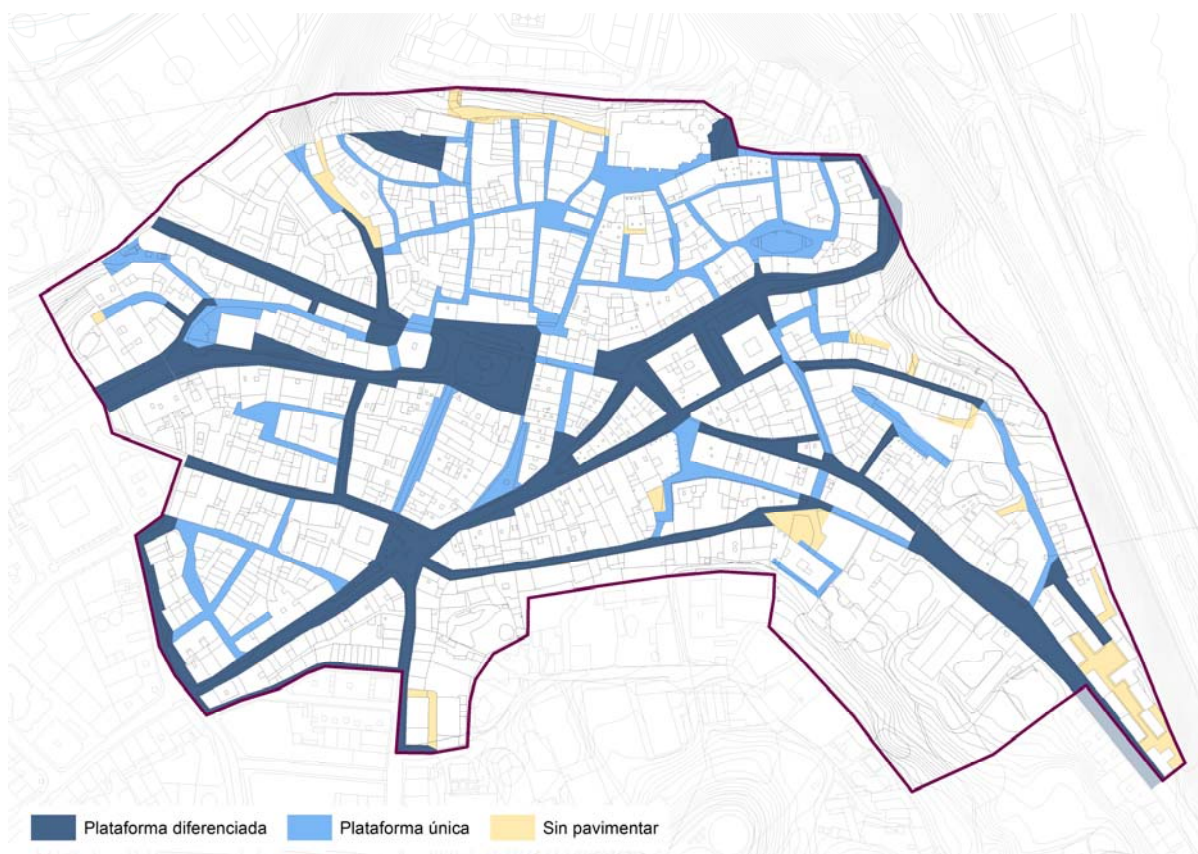


*Calles con plataforma única.*



*Calles sin pavimentar.*  
Fuente: Equipo redactor

De acuerdo con las tres clases descritas se han clasificado los tramos de calle, obteniéndose el siguiente mapa:



*Tipología básica de los viales.*

*Fuente: Equipo redactor*

La plataforma diferenciada predomina en las calles con mayor tráfico rodado y que constituyen los ejes principales de comunicación rodada: Ventilla, Linares Rivas, Navarra, Virgen de la Vega, Santa Lucía y Siervas de Jesús. También existe plataforma diferenciada en otras calles menores que conectan con las anteriores o que llevan más tiempo sin re-urbanizar, puesto que la tendencia más reciente en el Casco de Haro es la urbanización mediante una única plataforma, utilizando bolardos y otros medios cuando es necesario diferenciar el espacio peatonal de la banda de circulación rodada.

Las calles sin pavimentar se ubican en posiciones periféricas del ámbito, hacia el norte y el este fundamentalmente, en zonas que presentan una imagen degradada y poco cuidada.

### 3.3. Prioridad de uso

La estrechez del viario del Casco Histórico hace necesario tener muy en cuenta cómo se reparte el espacio disponible entre la movilidad rodada y la peatonal. Encontramos diversas situaciones:

- **Separación de funciones:** cuando se da una clara diferenciación entre las zonas reservadas al tráfico rodado y las zonas reservadas a los peatones.
- **Coexistencia:** cuando peatones y vehículos comparten el mismo espacio, debiendo estos últimos respetar a los primeros.
- **Peatonal:** viales con tráfico de vehículos restringido a determinadas horas o funciones (carga y descarga, residentes), en los que la circulación peatonal suele desarrollarse sin interrupciones. Dentro de esta categoría se han incluido las calles demasiado estrechas para permitir el paso de vehículos y que, por tanto, son peatonales.

Es importante señalar que la clasificación se ha basado en el trabajo de campo y no en la regulación municipal al respecto. Por otra parte, no siempre coincide la prioridad de uso con la tipología de la calle. Así, existen calles con plataforma única en las que está claramente diferenciado el uso median-



te bolardos y, por el contrario, otras en las que existe una plataforma diferenciada pero son de uso exclusivo peatonal.



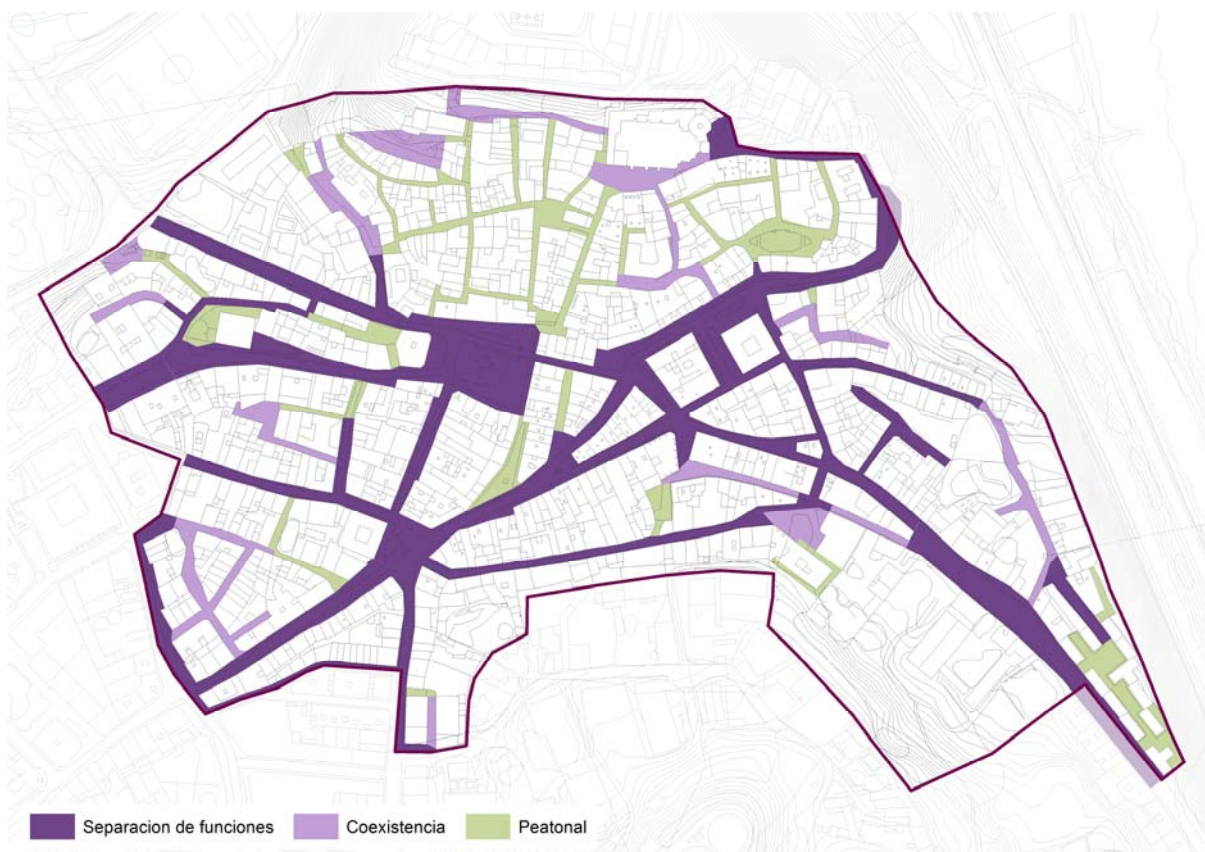
*Separación de funciones con plataforma única.*



*Vial peatonal con plataforma diferenciada*

*Fuente: Equipo Redactor*

De acuerdo con la clasificación expuesta, el resultado para los tramos viarios definidos se muestra en el siguiente mapa:



*Prioridad de uso de los viales.*

*Fuente: Equipo redactor*

La red de viales de uso exclusivo peatonal es especialmente densa y continua al norte del eje Navarra-Siervas de Jesús. La estrechez de las calles y la escasa población residente provoca una ausencia manifiesta de vehículos, exceptuando el periodo de abastecimiento de los establecimientos hosteleros. Se ha configurado así un espacio de amplias dimensiones con una reducida presencia de vehí-

culos. El hecho de que, además, sea la zona con mayor presencia de establecimientos hosteleros indica que existe una cierta relación entre la ausencia de coches y la proliferación de estos usos, que tienden a ocupar las calles en los días y horas de máxima afluencia de público.

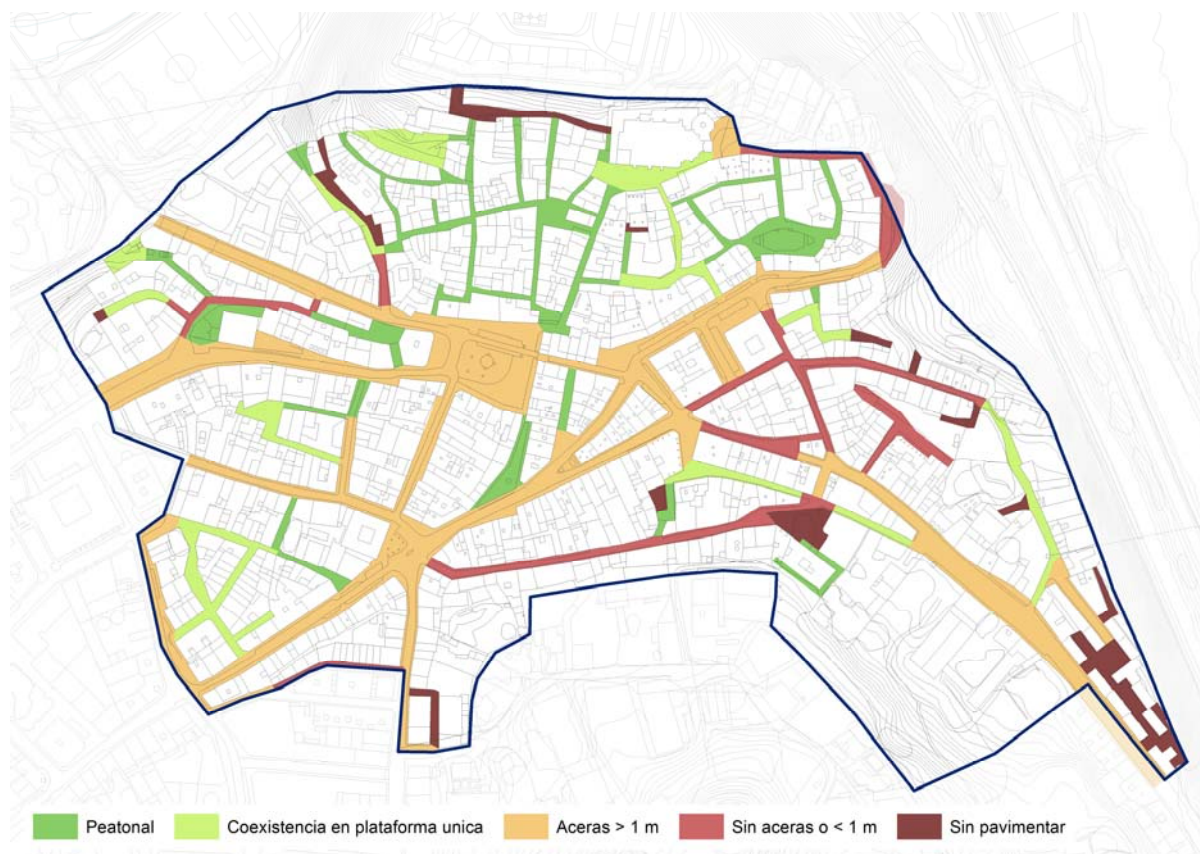
En el resto del ámbito encontramos situaciones diversas. La separación de espacios entre peatones y vehículos es más evidente en las calles que conectan con el resto de la ciudad y son los ejes principales de circulación. En las calles adyacentes, se dan todo tipo de situaciones, desde la separación estricta de calzada y aceras hasta el acabado único para todo el ancho de la calle. En algunos tramos de calle de escasa anchura se produce sin embargo una separación de funciones, lo cual produce unas aceras de dimensiones a veces ridículas, como ocurre en la calle Cuevas o en el tramo oeste de San Bartolomé.

### 3.4. Accesibilidad

Las características de la trama viaria del casco histórico, con escasa anchura y abundantes pendientes, dificultan el cumplimiento de la normativa de accesibilidad. La pendiente de algunas calles, como la calle Navarra o la calle San Bartolomé plantea una barrera a las personas de movilidad reducida de difícil solución. Igualmente, la estrechez de las calles supone otro problema, sobre todo cuando el espacio debe ser compartido entre peatones y vehículos.

En el trabajo de campo se ha recogido información sobre la anchura de las aceras en aquellas calles que tienen plataforma diferenciada, es decir, cuando la calzada y la acera están a distinta altura. Se han diferenciado aquellas calles que disponen de, al menos, una acera con anchura libre de paso mayor de 1 metro. A pesar de que la normativa básica sobre accesibilidad indica que los itinerarios peatonales deben contar con una anchura libre de paso no inferior a 1,80 metros, se ha utilizado la distancia de 1 metro como referencia, ya que de haberse utilizado la distancia de 1,80, prácticamente ninguna calle de las que tienen aceras cumpliría esta distancia mínima.

El siguiente plano muestra los datos obtenidos, indicando las calles con aceras mayores y menores de 1 metro, junto con las calles peatonales o de coexistencia en plataforma única.



*Accesibilidad de los tramos viarios.*

*Fuente: Equipo redactor*



### 3.5. Estado de la pavimentación.

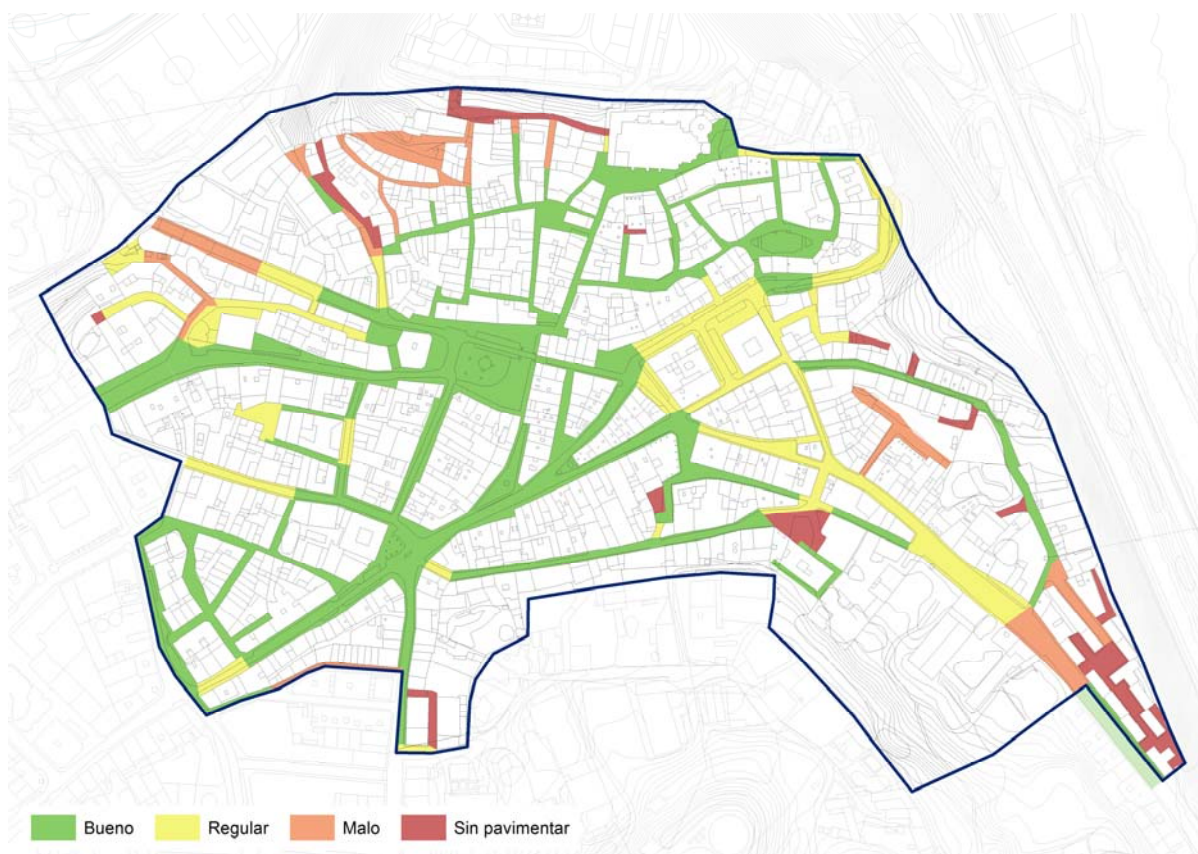
Por último, se ha estudiado el estado de la pavimentación, es decir, la situación de mayor o menor deterioro del acabado superficial de las calles. Se ha partido de los criterios de evaluación que se utilizan en la encuesta de infraestructuras locales, que tienen en cuenta las siguientes variables:

- Pérdidas de material en forma de bache
- Pérdidas de material en bordes
- Pérdidas de material en superficie
- Alteraciones del firme con presencia de blandones, ondulaciones o roderas, asentamientos diferenciales superiores a 2 cms.
- Presencia de fisuras
- Presencia de elementos sueltos

Atendiendo a estas variables, en el trabajo de campo se ha asignado a cada tramo una calificación de Bueno, Regular, Malo o Sin Pavimentar:

- La calificación de Bueno corresponde al tramo que está escasamente afectado por las variables citadas anteriormente y no necesita una reparación importante de forma inmediata.
- La de Regular se aplica cuando las vías están deterioradas por algunas de las variables mencionadas y necesitan una reparación a medio plazo.
- La de Malo se utiliza cuando la vía esté fuertemente dañada por las variables mencionadas y requiere una reparación inmediata.
- Sin Pavimentar, cuando no tiene pavimentación o la pavimentación es de carácter provisional o inadecuada para viales de carácter urbano.

Con la información recogida se ha elaborado el siguiente mapa



*Estado de la pavimentación.*

*Fuente: Equipo redactor*

La mayor parte de los tramos de calle presentan un estado de la pavimentación bueno, sobre todo en la zona central y suroeste, donde se produce el contacto con el resto de la ciudad. En situación regular encontramos tramos de calles importantes de la zona Este, como Siervas de Jesús, Linares Rivas o Dos de Mayo.

Las zonas en peores condiciones se concentran en los bordes Noroeste y Sureste del ámbito. En algunos casos concretos se están produciendo problemas de estabilidad por la cercanía a las laderas, como ocurre en el grupo de viviendas Nuestra Señora de la Vega o en la calle Mota. También es importante destacar la mala situación de algunos tramos de calle muy utilizados, como ocurre en la parte baja de la calle Navarra, que es un recorrido utilizado por los visitantes que van del Barrio de la Estación al Casco Histórico y, por tanto, puede resultar en una mala imagen de la ciudad para el turista.

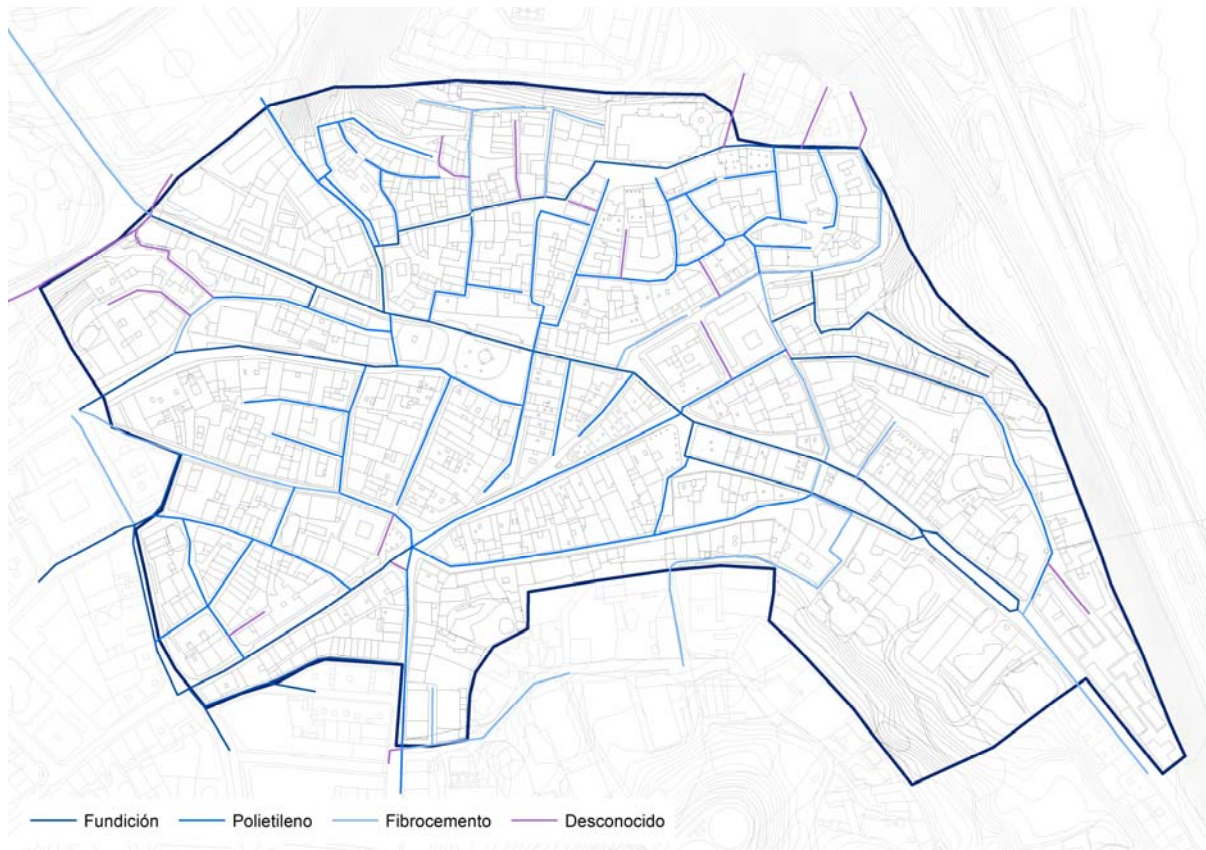
## 4. Servicios urbanos

La adecuada dotación de servicios urbanos (abastecimiento de agua, saneamiento, energía, telecomunicaciones, alumbrado y recogida de residuos) es fundamental para que la actividad residencial y económica se pueda desarrollar en el Casco Histórico de Haro. En los siguientes apartados analizamos la implantación de estos servicios urbanos en la zona.

### 4.1. Abastecimiento de agua

Todos los edificios y solares tienen acceso a la red municipal de abastecimiento de agua, como corresponde con una zona urbana con un alto grado de consolidación.

La red se compone de conducciones heterogéneas, donde conviven tramos tanto de fibrocemento, como de fundición o de polietileno. Según la valoración ofrecida por la Encuesta de Infraestructuras Locales, en general, el estado de las conducciones es bueno, siendo mayoritario el uso del polietileno en la red secundaria y de la fundición para en conducciones principales. El uso de fibrocemento coincide con las zonas peor urbanizadas, siendo su estado regular.



*Red de distribución de agua potable.  
Fuente: Equipo redactor*

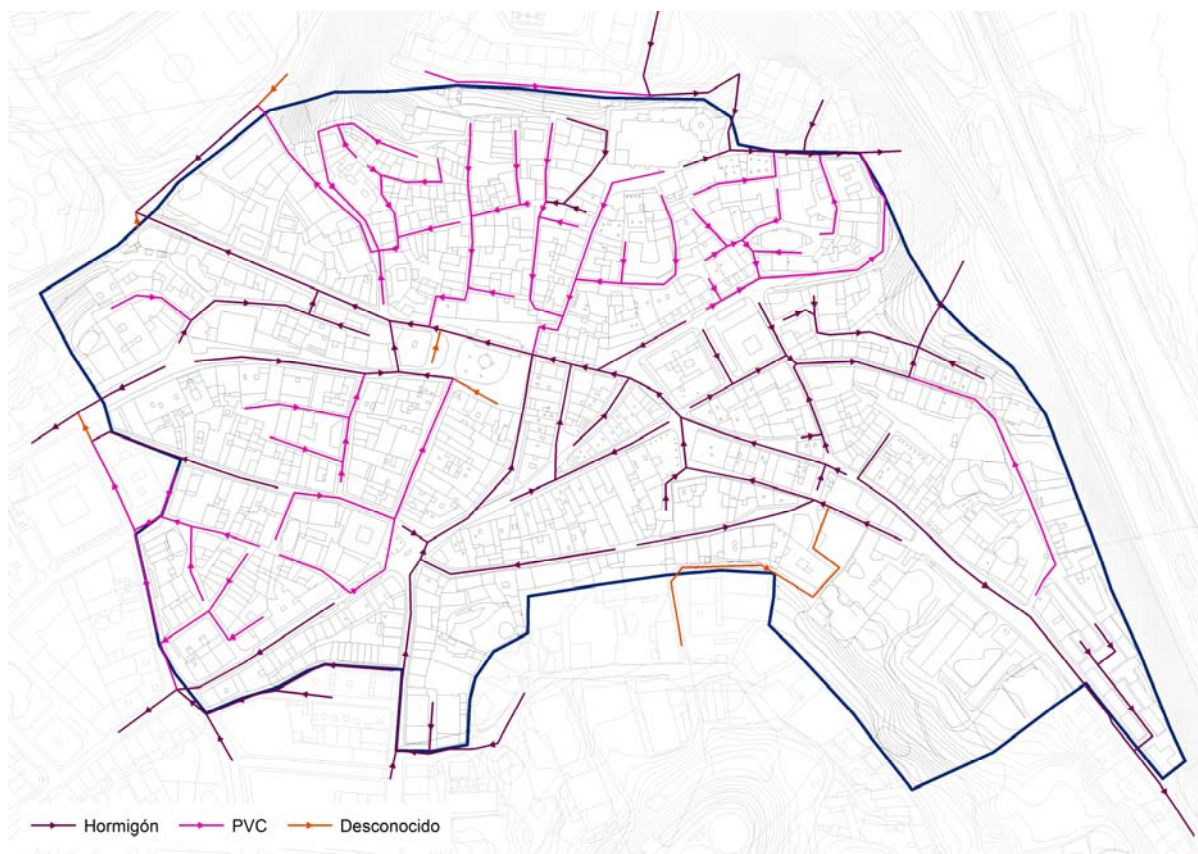
Por tanto, no existen problemas importantes respecto a la red de distribución, dando ésta servicio en todas las calles del ámbito. Tan sólo se encuentran algunas zonas que exigirán una renovación a corto o medio plazo en el entorno de Siervas de Jesús - 2 de Mayo y en el entorno de la calle Mota.



## 4.2. Saneamiento

Al igual que hemos visto en el caso de la red de abastecimiento de agua, la red de saneamiento alcanza todas las zonas edificadas del ámbito. Se trata de una red unitaria, sin separación de pluviales. Debido a las diferentes pendientes existentes, la red se ramifica formando hasta 6 cuencas de descarga diferentes. La principal conducción se encuentra bajo la calle Navarra y recoge las aguas de la mayor parte del ámbito, pero existen otras redes de menor tamaño en la zona Este que alcanzan el emisario de Haro junto a la vía del ferrocarril.

Los materiales empleados, prácticamente a partes iguales, son el PVC y el hormigón, encontrándose en buen estado, según la información de la Encuesta de Infraestructuras Locales.

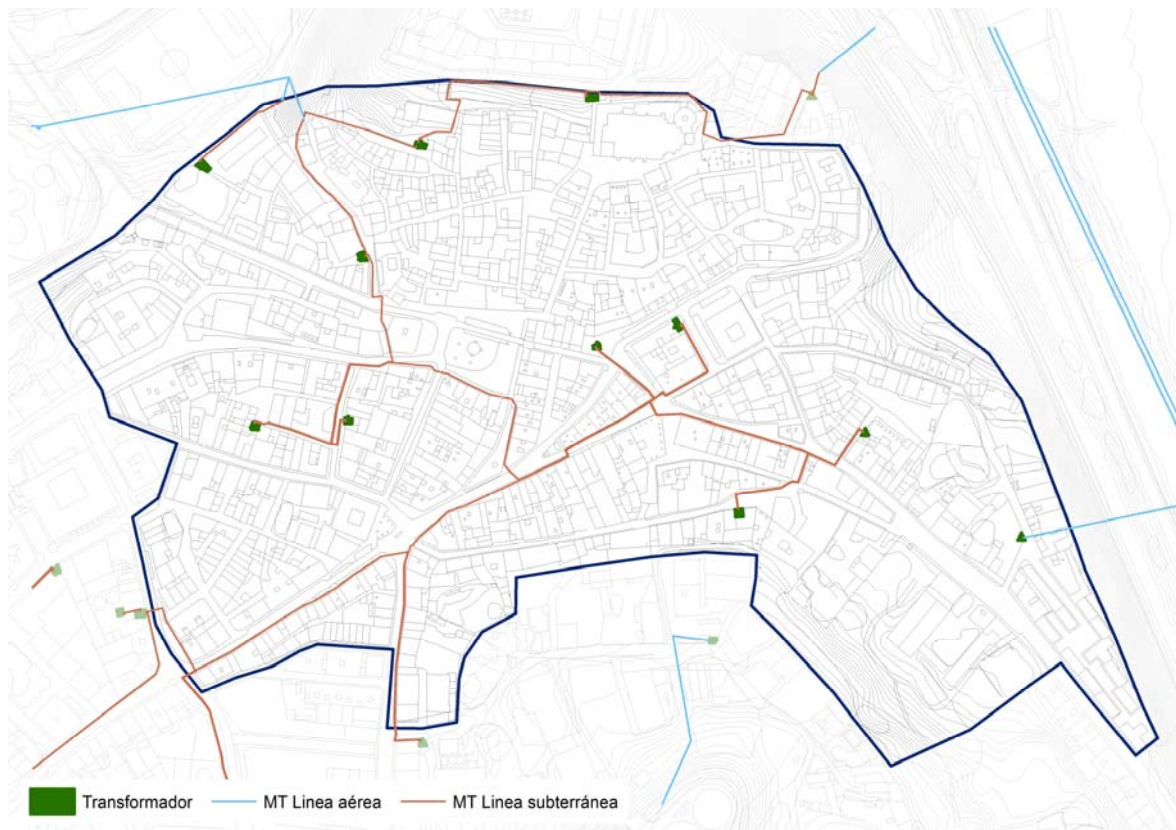


*Red de saneamiento.  
Fuente: Equipo redactor*

## 4.3. Electricidad

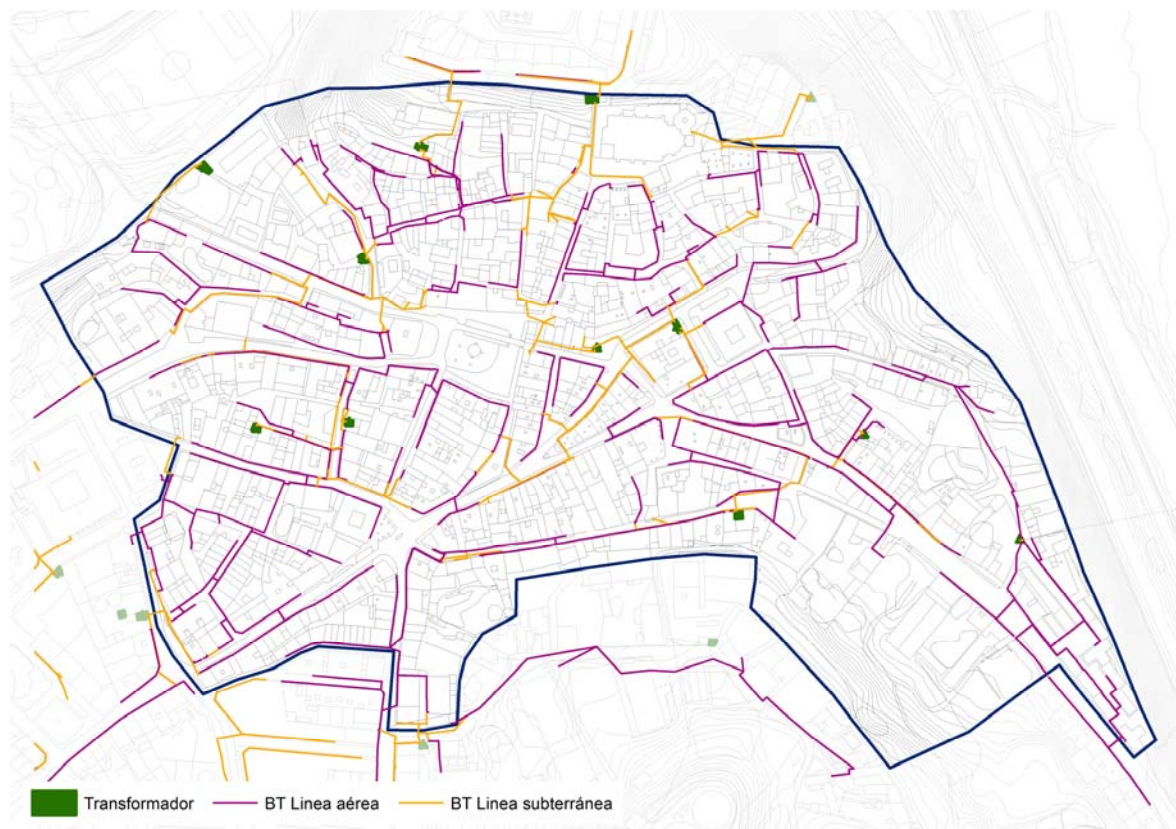
El suministro eléctrico alcanza cualquier punto del ámbito de estudio, dada la facilidad con la que se amplía extendiendo nuevo cableado. El suministro en Media Tensión se realiza desde varios puntos a lo largo del perímetro del área de estudio, lo que garantiza la estabilidad de la red ante posibles cortes de luz. Como se observa en el siguiente mapa, existe un número de transformadores y tendidos en Media Tensión suficientes en el área para asegurar el suministro.

Es importante destacar las características que tienen estas redes eléctricas, en el sentido de si se trata de canalización subterránea o de cableado aéreo, como se verá en el apartado relativo a la Escena Urbana. En el mapa puede observarse que la mayor parte del tendido de Media Tensión en el ámbito está enterrado bajo el pavimento, por lo que su impacto visual es prácticamente nulo. También los transformadores se encuentran fuera de la vista, bajo el pavimento o entre edificaciones, salvo algunas excepciones en las que todavía son elevados sobre postes y, por tanto, muy visibles.



*Red eléctrica de Media Tensión.*  
Fuente: Inkolan

Por el contrario, la red de distribución en Baja Tensión sólo se encuentra parcialmente soterrada, existiendo aún una importante cantidad de cableado aéreo en ciertas zonas, como se aprecia en el siguiente mapa:

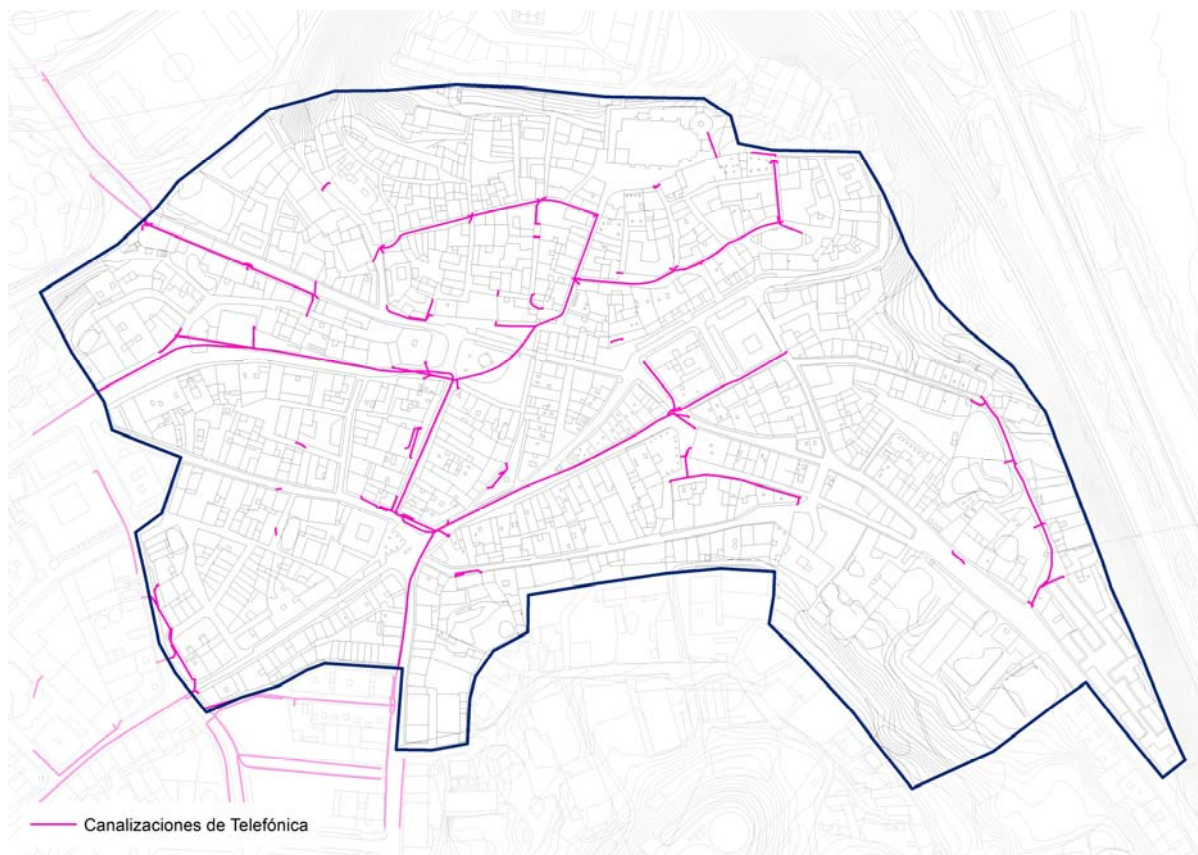


*Red eléctrica de Baja Tensión.*  
Fuente: Inkolan



#### 4.4. Telefonía

Al igual que ocurre con la red eléctrica, la red de Telefónica alcanza todos los puntos del ámbito de estudio gracias a la facilidad con la que se extiende el cableado aéreo. Sin embargo, el grado de soterramiento de esta red es mucho menor que en el caso de la red eléctrica. El siguiente mapa muestra únicamente los tramos canalizados bajo el pavimento, siendo el resto de la red aérea.



*Red canalizada de Telefónica.*

*Fuente: Inkolan*

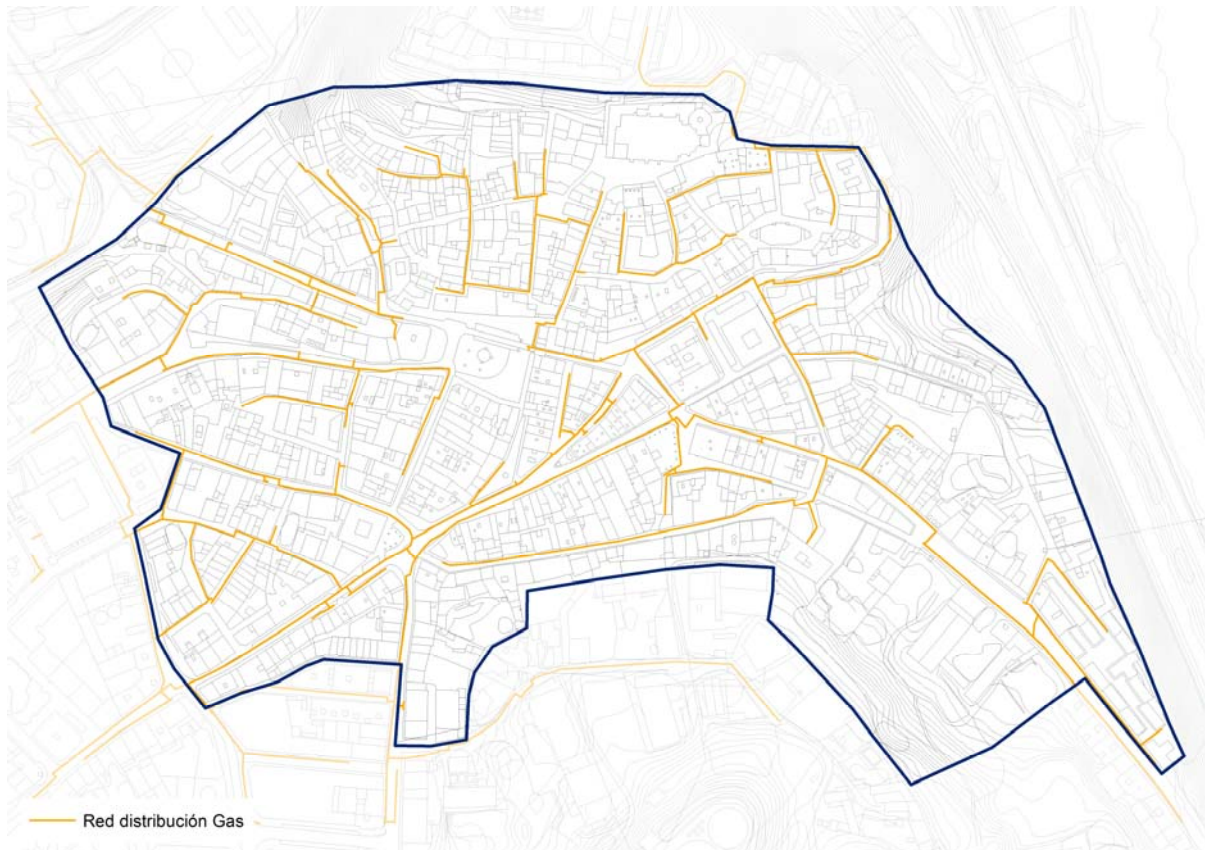
Por tanto, el impacto visual del cableado aéreo, que se suele adosar a las fachadas de los edificios y cruzar las calles de forma libre, es considerable y perjudicial para un ámbito de gran riqueza histórico-artística.

#### 4.5. Gas

La red de Gas Natural tiene una extensión considerable dentro del ámbito, salvo algunas zonas concretas como la calle San Bartolomé o el entorno de la calle Mota, a las que debería extenderse dentro del proceso de regeneración urbana, ya que es un servicio prácticamente indispensable hoy día para la actividad residencial y hostelera.

El siguiente mapa muestra la extensión de esta red, que se encuentra canalizada bajo el pavimento de las calles, por lo que su impacto visual es muy bajo.

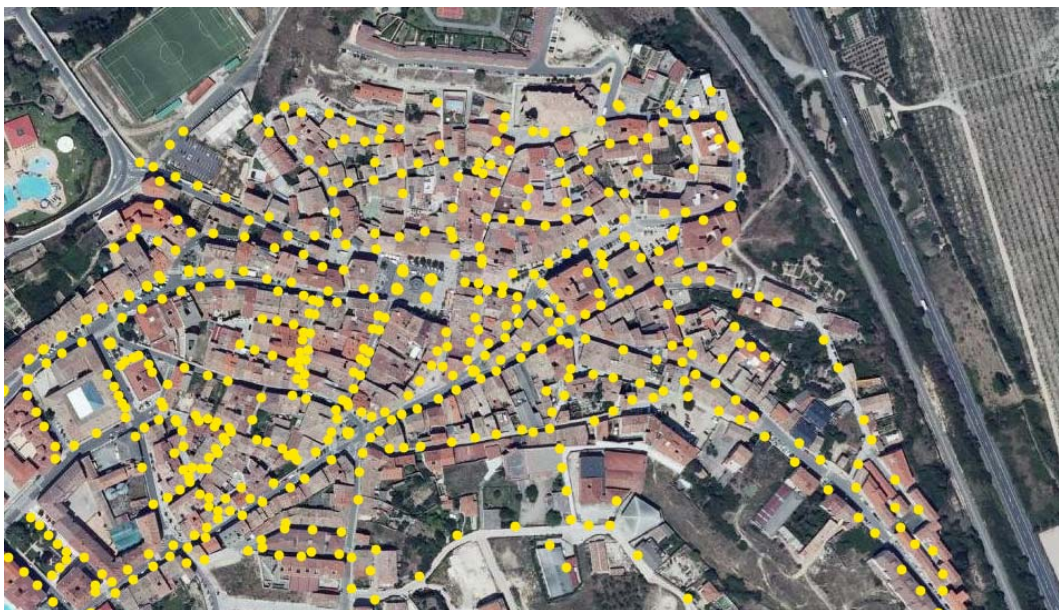




*Red de distribución de Gas Natural.*  
Fuente: Inkolan

#### 4.6. Alumbrado

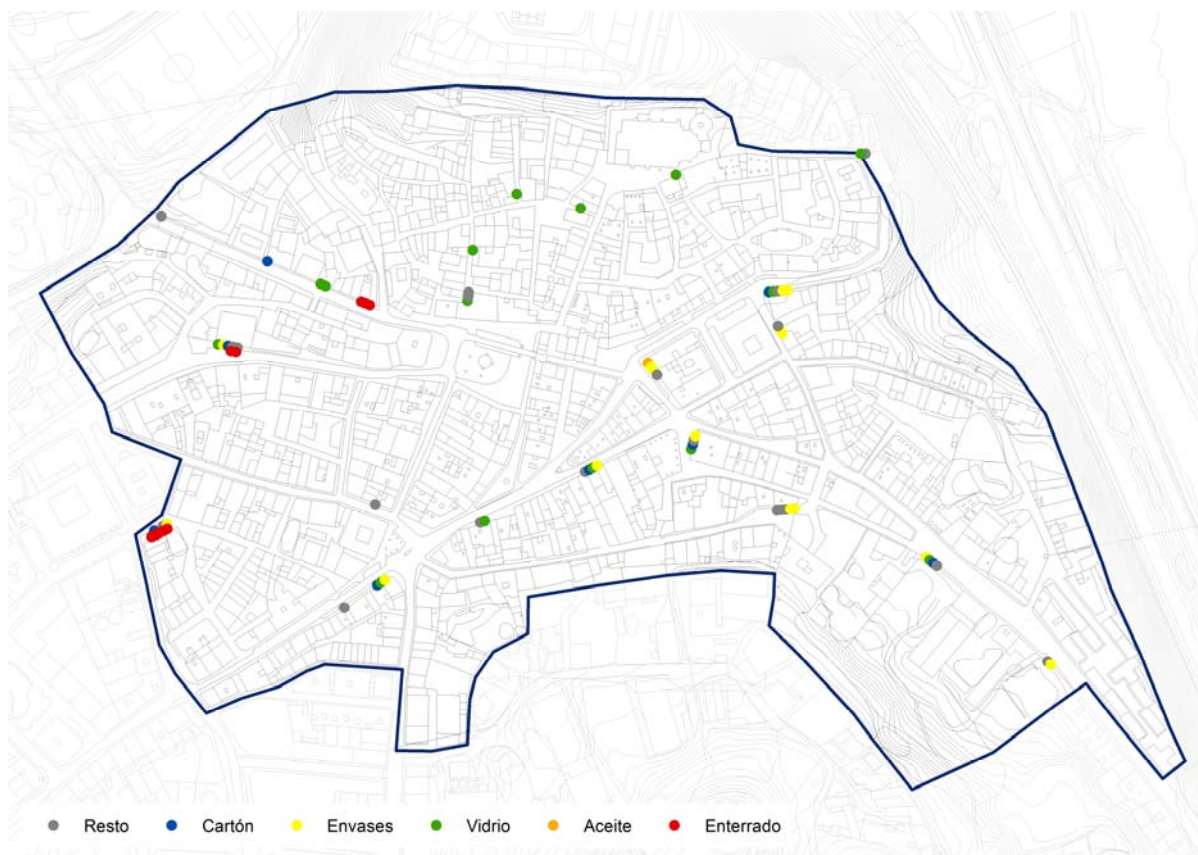
En la siguiente imagen, obtenida de IDE-Rioja, se muestran los puntos de alumbrado existentes en el ámbito, según los datos de la Encuesta de Infraestructuras Locales. En general, se aprecia una adecuada distribución de los puntos de luz por todo el ámbito de estudio. Algunas calles tienen una mayor densidad de puntos de luz, como es el caso de Virgen de la Vega o Ventilla. Las zonas que presentan menor densidad de puntos de luz son las más periféricas: San Bartolomé, Mota, Garray, etc.



*Puntos de alumbrado público*  
Fuente: IDE-Rioja, Encuesta de Infraestructuras Locales

#### 4.7. Contenedores de residuos

Por último, mediante trabajo de campo se han localizado los contenedores para la recogida de residuos existentes en la zona, tal como se muestra en el siguiente mapa. No obstante, dado el carácter móvil de estos elementos, es posible que sus localizaciones puedan variar con facilidad.



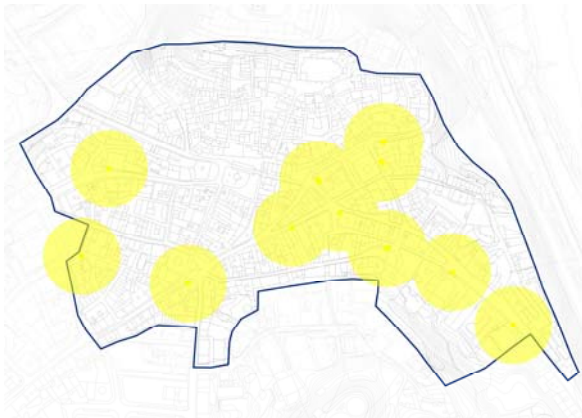
*Contenedores de recogida de residuos*  
Fuente: Equipo redactor

Se han reflejado los contenedores enterrados existentes en la calle Navarra, en la calle Virgen de la Vega y los que se sitúan detrás del Banco de España. En julio de 2016, cuando se ha realizado el trabajo de campo, estos contenedores enterrados no estaban en funcionamiento. El impacto visual de los contenedores es alto, por lo que se debe ser cuidadoso a la hora de su implantación y distribución, evitando que coincidan con monumentos o espacios urbanos atractivos.

Sin embargo, también es cierto que su distribución debe adecuarse lo mejor posible a la demanda existente, evitando que los vecinos y usuarios deban recorrer grandes distancias para alcanzarlos. Los siguientes mapas muestran el área situada a menos de 50 metros de cada uno de los contenedores, medidos en línea recta, sin tener en cuenta el trazado de las calles. Cada mapa recoge la información de cada tipo de contenedores, usando el mismo código de colores que aparece en la leyenda del mapa anterior.

Hay que tener en cuenta que los mapas se han realizado con respecto a los contenedores existentes "dentro" del área de estudio. Por tanto, algunas zonas pueden estar convenientemente servidas por contenedores situados "fuera" del área de estudio. Sin embargo, puede verse que la distribución no es homogénea, existiendo una mayor concentración en ciertas calles, sin duda motivada por la existencia de espacio suficiente para los vehículos de recogida.





*Radio de acción de cada uno de los contenedores*  
Fuente: Equipo redactor

## 5. Pre-evaluación económica de los costes de urbanización

Del estudio sobre la urbanización y servicios existentes que se ha mostrado en los capítulos anteriores se deduce que en algunas zonas será necesario mejorar la situación existente, lo cual tendrá unos costes, independientemente de quién deba hacerse cargo de los mismos. En este sentido la casuística es enorme, pudiendo variar desde la plena asunción por parte de la administración de todos los gastos; hasta la imputación del 90% del gasto a los propietarios mediante contribuciones especiales. Sin embargo, no se trata esta cuestión en este apartado, sino que se tratará de evaluar el coste de la mejora de la urbanización. Lógicamente, la precisión de la evaluación está en directa proporción con la precisión de los datos obtenidos, por lo que no se podrán considerar las cifras obtenidas como definitivas, ni sirven para presupuestar obras detalladas. Su valor tiene un carácter más bien general, acorde con la escala del ámbito de trabajo de este Estudio.

En primer lugar se establecerán los costes unitarios que se van a utilizar como referencia, para luego aplicarlos a los tramos viarios que requieren obras de urbanización y finalmente, extraer unos resultados globales para todo el área, que no tienen otro valor que el puramente estimativo.

### 5.1. Costes unitarios estimados

Para la estimación de los costes de urbanización de viales se utilizará como referencia 90,00 €/m<sup>2</sup>, que incluye todos los capítulos de obra necesarios. No obstante, en la mayoría de los tramos de viales del Casco de Haro se observan deficiencias parciales en la urbanización, por lo que el precio de referencia se descompondrá en los siguientes porcentajes para el caso de que sólo sea necesario ejecutar una parte de la obra de urbanización:

Pavimentación	18%
Acerado	22%
Alumbrado	30%
Saneamiento	15%
Abastecimiento de agua	15%

Así, los tramos que requieran una simple pavimentación, pero no renovar las redes de abastecimiento o saneamiento, bastará con aplicar el coste reducido según el porcentaje que corresponda.

### 5.2. Costes por tramos viarios

Con la referencia anterior, se ha realizado un ejercicio de aplicación a los tramos viarios empleados en este Informe (véase el apartado 3.1), adoptando los siguientes criterios:

- Las superficies no pavimentadas coinciden, en general, con zonas que no tienen redes de abastecimiento y saneamiento, o que éstas se hallan muy degradadas, por lo que se considera que es necesaria la urbanización completa (100% del coste de referencia).
- Los tramos en los que se ha considerado que el estado del pavimento es malo presentan deficiencias en cuanto al acabado superficial, por lo que no tiene que ver con el estado de las redes o del alumbrado. No obstante, se considera un coste de urbanización del 60% del coste de referencia, puesto que es habitual que se aproveche para renovar las redes o el alumbrado.
- Los tramos de vial que presentan un estado regular de la pavimentación no requieren actuaciones a corto plazo, pero es probable que sí lo necesiten a medio plazo. En estos casos, se considera un 30% del coste de urbanización.



- Para los tramos de vial que se han calificado con un estado "bueno", se considera que no van a generar costes de reurbanización a corto o medio plazo, por lo que no se tienen en cuenta

Con los criterios explicados, una vez aplicados a los tramos viarios, se obtienen los siguientes valores:

Estado vial	Superficie (m2)	Coste unitario (€/m2)	Coste total (€)
No Pavimentado	4.083	90	367.478 €
Malo	5.592	54	301.962 €
Regular	12.511	27	337.804 €
Bueno	31.791	0	0 €
<b>TOTAL</b>	<b>53.977</b>		<b>1.007.245 €</b>

La tabla anterior es una aproximación estimativa, tendente a obtener datos globales que poder comparar con otros casos o para preparar una estimación a largo plazo. Veremos, no obstante, que estos costes estimados son prácticamente despreciables en comparación con los costes derivados de la pre-evaluación económica de los costes de rehabilitación.

## 6. Escena urbana

### 6.1. Componentes de la escena urbana

La escena urbana de Haro cuenta con dos elementos de partida que dotan el ambiente urbano de un gran valor: la gran cantidad de edificios de valor histórico artístico, y la ubicación del casco en un punto elevado que permite contemplar el paisaje fluvial y de cultivos, enmarcado por los montes Obarenes.

Con esos puntos de partida, que permiten un recorrido urbano variado, contemplando edificios de valor histórico artístico y miradores hacia el paisaje del entorno, se analizan a continuación una serie de aspectos que influyen en la percepción del espacio urbano, y que pasan por la presencia de arbolado, la actividad de las plantas bajas, la presencia de edificios con valor histórico artístico, etc.

#### 6.1.1. Conjunto Histórico

En el año 1975 se declaró una parte del casco histórico de Haro como Conjunto Histórico Artístico, lo que da cuenta del valor cultural de la ciudad histórica de Haro.



*Edificios de valor histórico artístico del casco de Haro.  
Fuente: Equipo redactor*

El Casco Histórico de Haro cuenta con una cantidad ingente de edificios y elementos de valor patrimonial, que enriquecen sustancialmente la escena urbana que nos encontramos.

#### 6.1.2. Presencia de vegetación

La presencia de vegetación mejora tanto la escena urbana como el confort, ya que influye en las condiciones bioclimáticas, tanto de los espacios públicos, como de las edificaciones.

En muchos casos no es posible la plantación de arbolado en calles de cascos históricos, por la configuración y dimensiones de las mismas, pero sí es posible su introducción en pequeñas plazoletas o calles de mayor anchura, lo que como se ha señalado no sólo mejora la escena urbana, sino también las condiciones bioclimáticas del entorno.





*Presencia de arbolado en la Plaza de San Martín*  
Fuente: Google Street View

La presencia de arbolado en espacios privados, en jardines de las parcelas, supone asimismo un esponjamiento de la trama, permitiendo en algunos casos la percepción de la vegetación desde los espacios públicos, mejorando la imagen urbana del entorno.

En la imagen inferior se muestran los puntos principales de localización de arbolado en espacios públicos del ámbito de estudio.



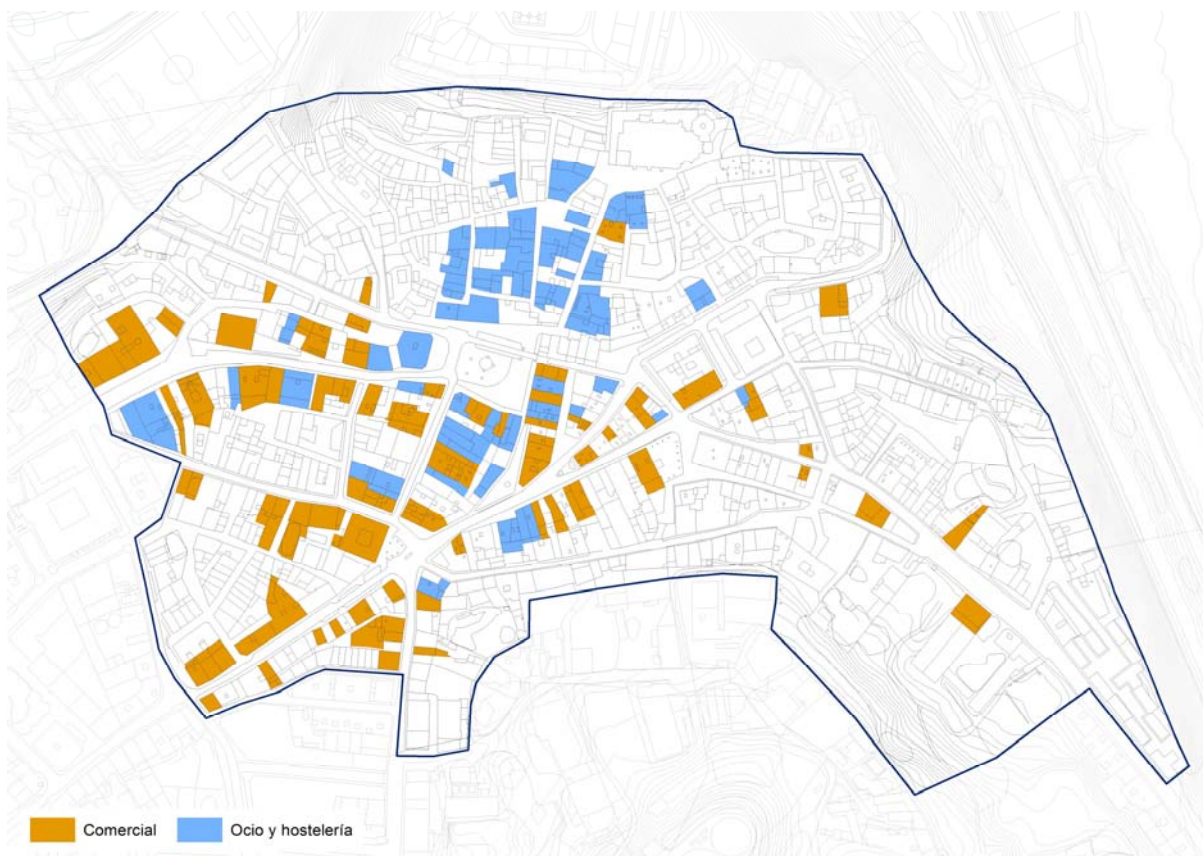
*Presencia de arbolado en espacios públicos del ámbito*  
Fuente: Cartografía municipal y elaboración propia



### 6.1.3. Actividad urbana

Uno de los aspectos que hacen atractivo el recorrido urbano es la presencia de actividad comercial u hostelera en las plantas bajas, que lo dotan de vitalidad y diversidad, de forma que recorridos de mayor longitud resultan más atractivos que otros recorridos más cortos y sin embargo monótonos, como puede ser recorrer una calle junto a una tapia.

En la imagen inferior se señalan los edificios que cuentan con algún local en planta baja destinado a actividades económicas. En él se aprecia que se concentran en el entorno de la Plaza de la Paz, la Herradura, las calles Virgen de La Vega y La Ventilla, existiendo ámbitos con poca actividad en locales, como es el acceso de la calle Navarra, o la calle Linares Rivas, y ámbitos que figuran como carentes de actividad, al norte y este del casco.



*Edificios con algún local destinado a actividades económicas*  
Fuente: Catastro y elaboración propia

## 6.2. Accesos, bordes urbanos y recorridos

La percepción del casco se realiza con mayor intensidad en los accesos y bordes urbanos, y en el caso de Haro en dos recorridos de ámbito territorial que trascienden al propio municipio.

### 6.2.1. Accesos al casco

Los accesos constituyen la puerta de entrada al casco, cobrando un especial protagonismo en la percepción del ambiente urbano, puesto que funcionan a modo de carta de presentación. Se analiza a continuación la imagen de los accesos principales al Casco de Haro.

#### Calle Navarra

La calle Navarra constituye uno de los accesos principales al casco, además de enlazar éste con el Barrio de Bodegas de La Estación.

El acceso por la calle Navarra cuenta con una urbanización en la que predomina el espacio destinado al vehículo privado, lo que deja aceras estrechas que tienen problemas de accesibilidad, no permiten la presencia de arbolado y perjudican el desarrollo de actividades económicas.

Además de ello, existe una serie de elementos que distorsionan la imagen urbana en este acceso, especialmente en el caso del tratamiento de medianeras, de solares abandonados y locales en planta baja abandonados.



*Imagen del acceso desde la calle Navarra*  
Fuente: Equipo redactor

### Calle Santa Lucía

El acceso desde la Calle Santa Lucía cuenta asimismo con problemas de accesibilidad peatonal debido al reparto del espacio público, en el que predomina el espacio destinado al vehículo privado. Y se detectan una serie de aspectos que empeoran la percepción de la imagen urbana, como es el estado de algunas medianeras, plantas bajas y solares.



*Imagen del acceso desde la calle Santa Lucía*  
Fuente: Google Street View



### Calle Linares Rivas

En el acceso desde la calle Linares Rivas nos encontramos con los elementos similares a los señalados en los casos anteriores, si bien este acceso al Casco Histórico es secundario desde el punto de vista turístico.



*Imagen del acceso desde la calle Linares Rivas*  
Fuente: Equipo redactor

### Calle Ventilla

La accesibilidad peatonal cuenta también con una reducida sección de aceras en el tramo de la calle Ventilla que accede al casco, con un reparto del espacio público mayoritario para el vehículo privado. El tratamiento de medianeras, y estado de algunas edificaciones supone asimismo un impacto en la percepción de la escena urbana.



*Imagen del acceso desde la calle Ventilla*  
Fuente: Google Street View



### 6.2.2. Bordes urbanos

Otro de los elementos que influyen de forma notable en la percepción de la ciudad son sus bordes urbanos.



*Imagen desde la carretera N-124*  
Fuente: Google Street View



*Imagen desde el camino inferior al cerro de la Atalaya*  
Fuente: Equipo redactor

Respecto a los bordes de la ciudad, especialmente en un caso como el de Haro que se encuentra rodeado de un paisaje de gran valor, deben buscar estrategias que permitan la transición de la ciudad con el campo de la forma más armónica posible.

### 6.2.3. Recorridos del territorio

El casco de Haro se ve atravesado por dos recorridos de ámbito territorial que trascienden a la propia ciudad: un recorrido con carácter natural, el Camino Natural del Ebro GR-99 y otro histórico-cultural, el Camino Riojano de enlace entre el camino interior del Norte con el Camino de Santiago francés, declarado Bien de Interés Cultural.

Ambos recorridos suponen una oportunidad para dar a conocer la ciudad, debido a que son focos de atracción de numerosos visitantes.



*GR99 y Camino Riojano de Enlace entre el camino interior del Norte con el Camino de Santiago Francés.  
Fuente: Equipo redactor*

#### 6.2.4. Recorridos de interés

Partiendo de los caminos natural y cultural que atraviesan el casco antiguo de Haro, se propone una serie de recorridos que enlazan con puntos de especial interés cultural, etnográfico y paisajístico, cuya puesta en valor puede mejorar notablemente la percepción de la ciudad.

##### Recorridos de interés histórico artístico

Se plantea un trazado que recorra los principales edificios de interés histórico artístico, que enlaza asimismo con los caminos del territorio anteriormente descritos.





*Recorrido por elementos de interés histórico artístico, enlazando con el GR99 y Camino Norte (BIC).*

*Fuente: Equipo redactor*

### Recorridos de interés paisajístico

Enlazando con los anteriores, se propone un recorrido panorámico, que permite la observación del paisaje que rodea Haro desde puntos privilegiados.



*Recorrido de interés paisajístico, enlazando con los anteriores recorridos culturales.*

*Fuente: Equipo redactor*

Los paseos-mirador constituyen recorridos que se sitúan en espacios de borde, con vistas al espacio abierto, de forma que el observador puede disfrutar de lo mejor de los dos mundos, de la confluencia del paisaje urbano y natural.



### Recorridos de interés etnográfico

Los anteriores recorridos se completan con el enlace con la calle de las Cuevas, base del asentamiento tradicional de bodegas en la ciudad.



*Calle de las Cuevas (en morado), recorrido por el asentamiento de bodegas tradicional de la ciudad.  
Fuente: Equipo redactor*

## 6.3. Elementos que distorsionan la escena urbana

### 6.3.1. Medianeras

Como se ha visto en puntos anteriores, el estado de algunas medianeras causa un importante impacto en la imagen urbana.



*Medianera existente en la calle Navarra.  
Fuente: Google Street View.*



### 6.3.2. Solares

Los solares causan impacto en la imagen urbana en aquellos casos en que se encuentran abandonados, a lo que se añade en algunos casos los problemas de salubridad que se generan.



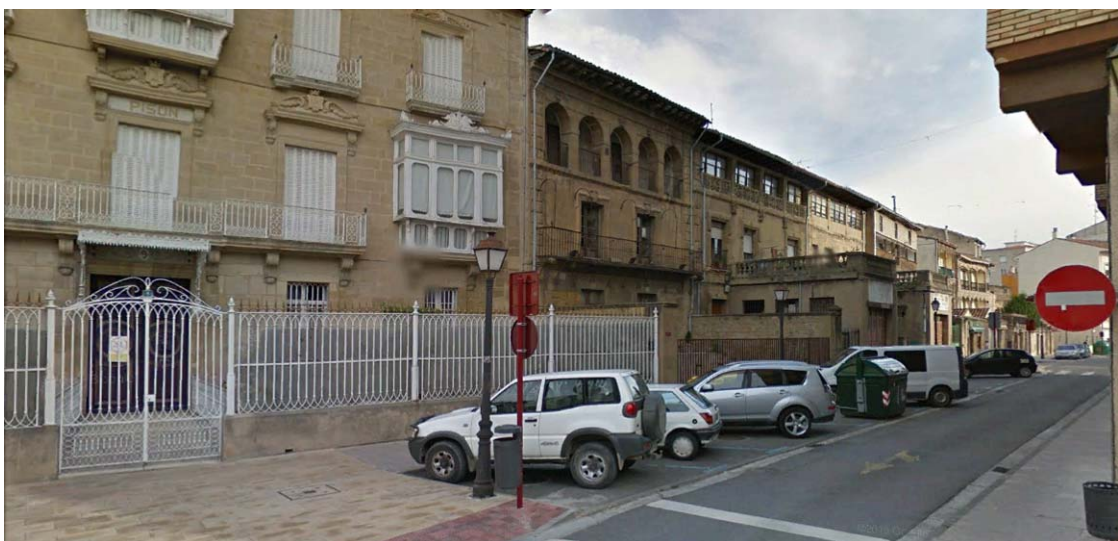
*Solar existente en la calle Santiago.  
Fuente: Google Street View.*

### 6.3.3. Tratamiento de las Plantas Bajas

El tratamiento dado a las plantas bajas tiene un especial impacto en la percepción de la escena urbana, debido a que supone el primer plano para la contemplación de la ciudad. La existencia de solares con cerramientos en mal estado, locales vacíos con cerramientos provisionales o locales abandonados perjudica la imagen urbana.

### 6.3.4. Aparcamientos

Si bien la previsión de aparcamientos debe resolverse para permitir la actividad y la residencia de población en el casco, la presencia de coches en algunos casos dificulta la contemplación del patrimonio histórico artístico tan importante de la ciudad.



*Aparcamientos en batería en la calle Siervas de Jesús.  
Fuente: Google Street View.*

### 6.3.5. Cableado aéreo.

El cableado aéreo en determinados puntos del casco histórico supone un impacto en la imagen urbana, especialmente cuando afecta a la contemplación de elementos y edificios con valor histórico artístico.



*Tendido eléctrico en el entorno de la calle Siervas de Jesús.  
Fuente: Google Street View.*

### 6.3.6. Tipología y tratamiento de las edificaciones

La convivencia entre edificaciones protegidas por su valor histórico artístico y algunas edificaciones más recientes no siempre se realiza de forma armónica, lo que en ocasiones desvirtúa el paisaje urbano de gran valor con que cuenta el casco de Haro. El volumen y altura de algunas edificaciones, la composición de determinadas fachadas, o los materiales utilizados, suponen en algunas ocasiones un impacto negativo en la escena urbana.



*Ejemplos de edificaciones con alturas elevadas y diversos tratamientos de fachadas.  
Fuente: Equipo redactor*



## 6.4. Conclusiones

La escena urbana de Haro cuenta con una riqueza histórico-artística, cultural y paisajística que es necesario poner en valor, por constituir no sólo una fuente de riqueza relacionada con el turismo, sino un elemento que aumenta la calidad de vida de sus habitantes.

Partiendo de los elementos más destacados del patrimonio histórico artístico, y de los caminos del territorio que atraviesan el Casco y trascienden del propio municipio, se han estudiado en apartados anteriores una serie de recorridos en los que se considera que deben realizarse de forma prioritaria las acciones de mejora de la escena urbana que puedan acometerse, por considerarse que la visibilidad de dichos recorridos influye de forma notable en la percepción de la ciudad. Accesos y bordes urbanos forman parte de los elementos prioritarios que deben tratarse para mejorar la imagen urbana.

En consecuencia, en los recorridos señalados y los accesos principales, el planteamiento de acciones de mejora, revitalización y puesta en valor de los mismos puede beneficiar especialmente a la imagen urbana de la ciudad. Su recualificación resulta prioritaria a la hora de plantear acciones de mejora del paisaje urbano.

Se resume a continuación una serie de propuestas para la mejora de la imagen urbana, proponiendo estas acciones de forma prioritaria en los ámbitos reseñados, y extendiéndolas al resto del casco de Haro.

### Mejora de la accesibilidad

Es necesario mejorar la accesibilidad peatonal, con planteamientos de urbanización en plataforma única en calles cuya anchura no permite diferenciar las aceras con dimensión suficiente.

En calles con aceras menores de un metro en ambos sentidos es necesario acometer acciones para su ampliación, para mejorar la accesibilidad.

Estas acciones deben combinarse con soluciones para el tráfico y aparcamientos.

### Movilidad en bicicleta

La topografía del casco dificulta la movilidad en bicicleta; no obstante, un planteamiento de alquiler de bicicletas con opciones de depósito en diferentes puntos puede fomentar al uso de este medio de transporte sostenible.

Pueden plantearse estudios para diferenciar los recorridos para residentes de los recorridos turísticos, que cuentan con diferentes necesidades. En el caso de los recorridos turísticos puede estudiarse su continuidad fuera de la ciudad, completando con recorridos entre viñedos. La vía verde puede ser una oportunidad en este sentido, puesto que el turismo en bicicleta es una modalidad en auge.

Además, la propuesta de movilidad en bicicleta puede reducir la presencia de aparcamientos y coches en las calles, lo que mejoraría la imagen del espacio público.

### Aparcamientos en viales

Si bien el aparcamiento debe facilitarse para evitar un mayor abandono del casco, la presencia excesiva de coches en algunas calles del casco empeora la percepción de la imagen urbana, lo que se hace especialmente patente en aquellos casos en que dificulta la percepción de edificios de valor histórico artístico.



*Presencia de coches en la calle Virgen de la Vega.  
Fuente: Equipo redactor*

### Aparcamientos disuasorios

Una solución para el aparcamiento es el planteamiento de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos, para reducir la presencia de coches en el casco. En el planteamiento de aparcamientos disuasorios pueden buscarse fórmulas que permitan la introducción de vegetación, buscando reducir su impacto en la percepción de la imagen urbana.



*Soluciones de aparcamiento con suelo permeable.  
Fuente: Equipo redactor*

### Mejorar la conexión con el barrio de bodegas

El barrio de bodegas supone un foco de atracción turística muy importante; sin embargo, su conexión con el casco debe mejorarse, pues presenta problemas de accesibilidad y de imagen urbana.

La relación entre las bodegas y el casco puede resultar beneficiosa para ambos, creando una sinergia entre dos puntos de atracción turística con diferentes cualidades.

### Revitalización del comercio local y la actividad económica

Desarrollar acciones para aumentar la actividad urbana en el casco y mejorar la imagen de los locales, supondría mejorar la escena urbana. Pueden buscarse fórmulas para fomentar el diseño de los locales, buscando aumentar la competitividad y atraer el turismo.

### Aumentar la presencia de vegetación y arbolado

La anchura reducida de las aceras no permite en la mayoría de los casos la presencia de arbolado, que resulta escasa en el ámbito.

El aumento de la anchura de las aceras, o la implantación de arbolado en plazoletas mejoraría la imagen urbana, con soluciones que pueden realizarse también a través de pavimentos semi-vegetales, como el que se muestra en la imagen inferior:



*Pavimento semipermeable en la ciudad de Burgos.  
Fuente: Equipo redactor*

### Mejora del tratamiento de medianeras

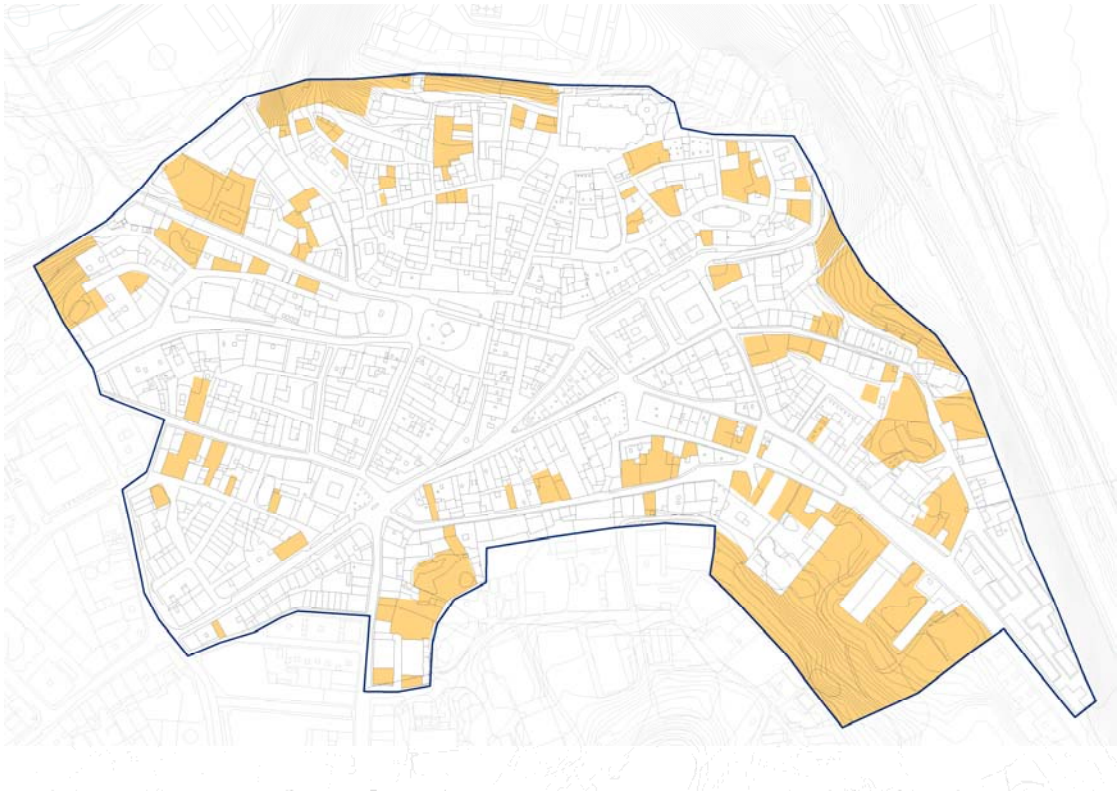
Mejorar el tratamiento de las medianeras en los puntos en que generan mayor impacto supondría una mejora en la escena urbana. En muchos casos se trata de medianeras que cuentan con tratamientos provisionales, pero que su presencia se prolonga en el tiempo, por lo que resulta conveniente buscar soluciones para minimizar su impacto visual.

### Solares vacíos

En algunos casos es necesario acometer acciones de limpieza y buen estado de conservación de solares vacíos y de sus cerramientos.

Pueden plantearse asimismo soluciones de usos temporales de determinados solares estratégicamente situados, mediante el planteamiento de convenios, en la línea que están siguiendo algunas ciudades como Zaragoza, para mejorar la trama urbana y actividad del casco.





*Parcelas vacantes existentes en el ámbito.  
Fuente: Elaboración propia.*

### **Cableado aéreo**

Reducir la presencia de cableado aéreo, especialmente en recorridos principales o entornos de edificios de interés histórico artístico supondría una mejora en la escena urbana.

### **Bordes urbanos**

Acciones de mejora de los bordes urbanos: mediante el tratamiento de laderas y solares, disposición de pantallas vegetales, gestión de edificaciones en ruina, etc., se puede mejorar de forma notable la percepción de la ciudad, desde las vías de comunicación, accesos, o desde el barrio de bodegas.

### **Miradores Urbanos**

La puesta en valor de los miradores, completando los recorridos existentes, permite al observador disfrutar del bello paisaje del entorno desde un punto de vista privilegiado.



*Mirador de la calle Toloño.  
Fuente: Equipo redactor*

### Tratamiento de las edificaciones

El Casco de Haro cuenta con edificaciones de gran valor histórico artístico que se encuentran protegidas. El establecimiento de condiciones que permitan la integración en el ambiente urbano (condiciones de materiales, composición de los huecos de fachada, etc.) para las nuevas edificaciones y rehabilitación de las existentes que no cuentan con protección, supondrá una mejora de la escena urbana. El control de las alturas máximas permitidas también resulta de interés para evitar impactos visuales, aspecto que resulta más sencillo de limitar en el caso de nuevas edificaciones.

## 7. Relación entre urbanización y edificación.

Como ya se explica más detalladamente en el bloque "02 Estado de la Edificación", una de las variables que son importantes a la hora de priorizar las futuras actuaciones de regeneración es la situación de los edificios dentro de la trama urbana, es decir, su posición más o menos central. También la calidad y el estado de la urbanización de los viales a los que da fachada un edificio influyen en su mayor o menor valor. En los siguientes apartados se estudian tres cuestiones con las que se construye un indicador general para valorar la medida en que el espacio público puede influir en los edificios:

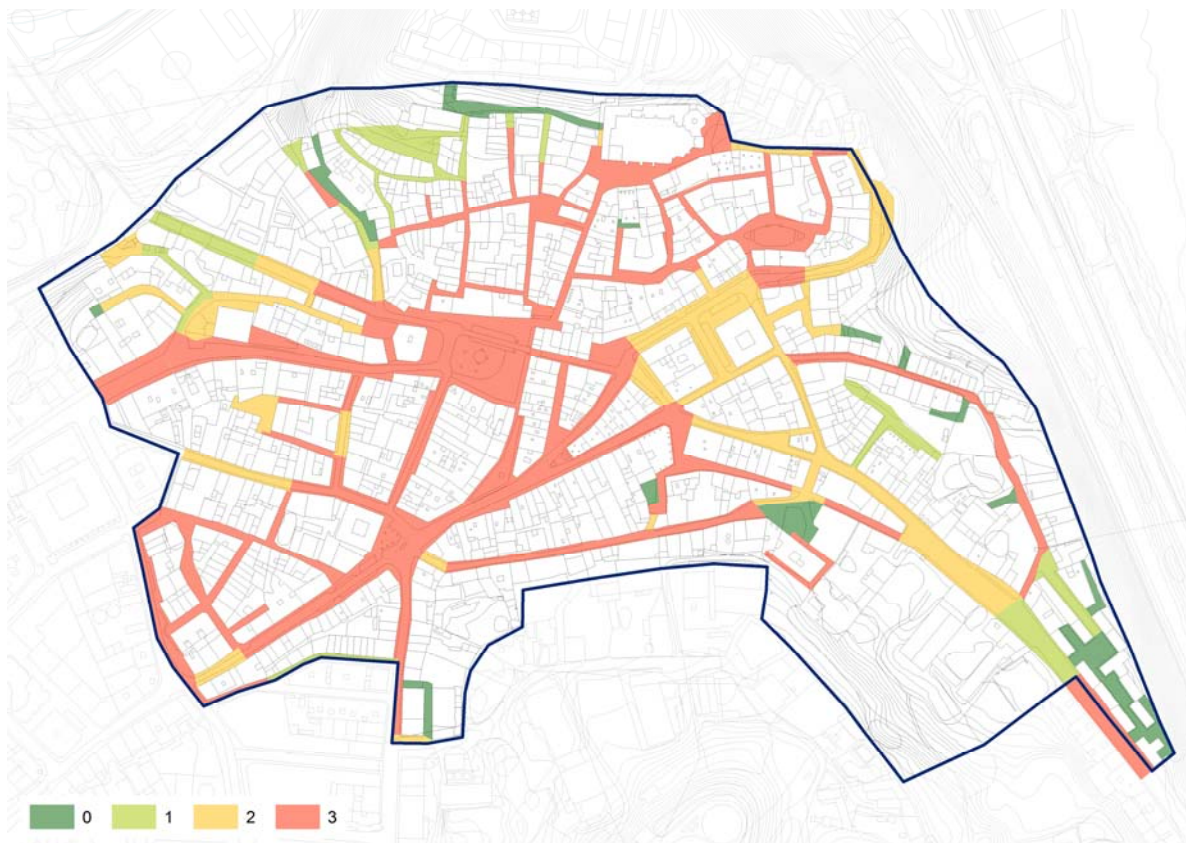
- Estado y calidad de la urbanización.
- Posición del tramo de vial con respecto al resto del Casco Histórico y de la ciudad de Haro.
- Valoración de la escena urbana.

### 7.1. Estado y calidad de la urbanización

Partiendo de los datos sobre estado de la pavimentación que ya se han mostrado anteriormente, se ha asignado valores de 0 a 3:

- Valor 0, para calles sin pavimentar o con pavimento provisional.
- Valor 1, para calles con pavimento en mal estado.
- Valor 2, para calles con pavimento medio o regular.
- Valor 3, para calles con pavimento en buen estado.

El siguiente mapa muestra los valores obtenidos en las calles del Casco de Haro:



*Valoración del estado y calidad de la urbanización.  
Fuente: Equipo redactor*

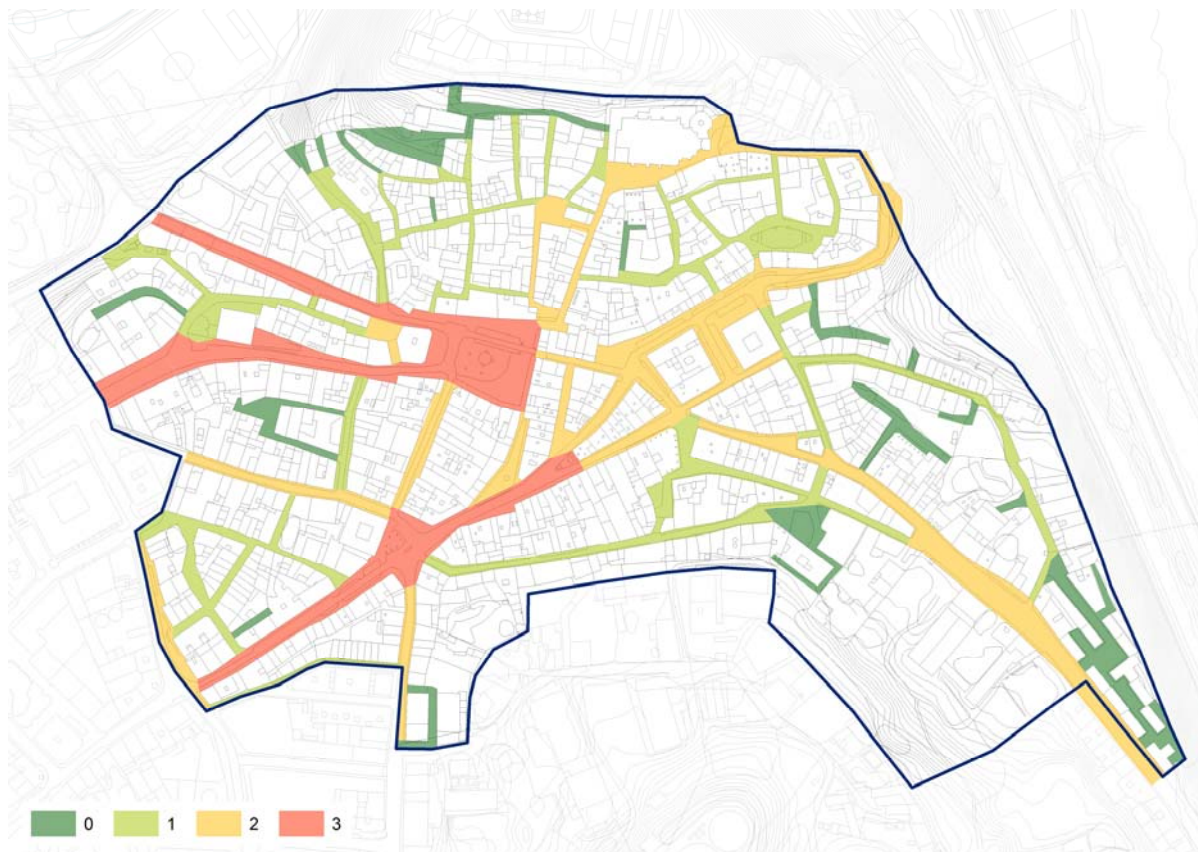


## 7.2. Posición en la trama

La posición de cada tramo de calle respecto al conjunto del Casco Histórico y de la ciudad se ha valorado aplicando los siguientes criterios:

- Valor 0, para calles en fondo de saco en situaciones periféricas, que reciben muy escaso tráfico de vehículos o peatones.
- Valor 1, para calles que forman la trama urbana básica de comunicación dentro de las diferentes áreas del barrio, que no suelen ser recorridas por visitantes o personas en tránsito hacia otras áreas.
- Valor 2, para las calles que conforman la trama central del Casco Histórico de Haro, siendo las más utilizadas para la circulación de vehículos y personas en sus trayectos entre diferentes zonas del mismo.
- Valor 3, para aquellas calles que, formando parte de la trama central del Casco, son las más utilizadas para conectar con el resto de la ciudad. Básicamente son Virgen de la Vega, Ventilla, Navarra y la plaza de la Paz.

El resultado se aprecia en el siguiente mapa:



*Valoración de la posición respecto a la trama urbana.*

*Fuente: Equipo redactor*

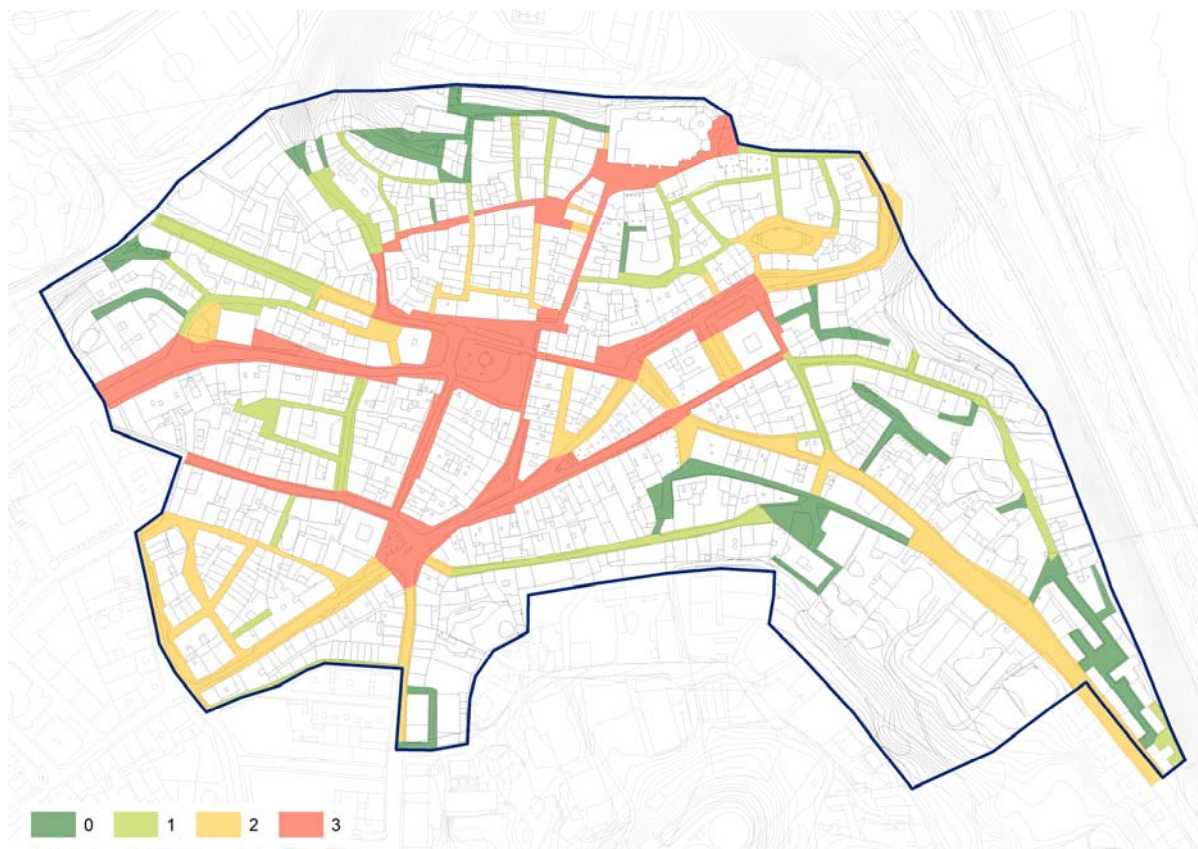
## 7.3. Calidad de la escena urbana

Por último, se ha valorado la calidad de la escena urbana atendiendo a las diferentes variables que se han explicado en el apartado 6 de este informe. Los criterios empleados han sido:

- Valor 0, aplicado a las calles que presentan una notoria degradación en sus elementos urbanos y edificados. También se aplica a tramos de calle cuyas características formales (edificación en altura, tipología, materiales) son claramente discordantes con el Casco Histórico y generan un fuerte impacto.

- Valor 1, para calles que presentan una mayor proporción de situaciones de degradación y abandono o de edificaciones claramente discordantes dentro del tramo considerado.
- Valor 2, para las calles y espacios que conservan una importante cantidad de edificios de interés histórico; o tienen edificaciones bien integradas en el ambiente urbano del Casco Histórico, sin excesivos elementos discordantes o degradados.
- Valor 3, para aquellas calles que presentan mayor concentración de edificios de interés histórico y artístico, y constituyen recorridos de interés turístico.

El siguiente mapa muestra la aplicación de estos valores:

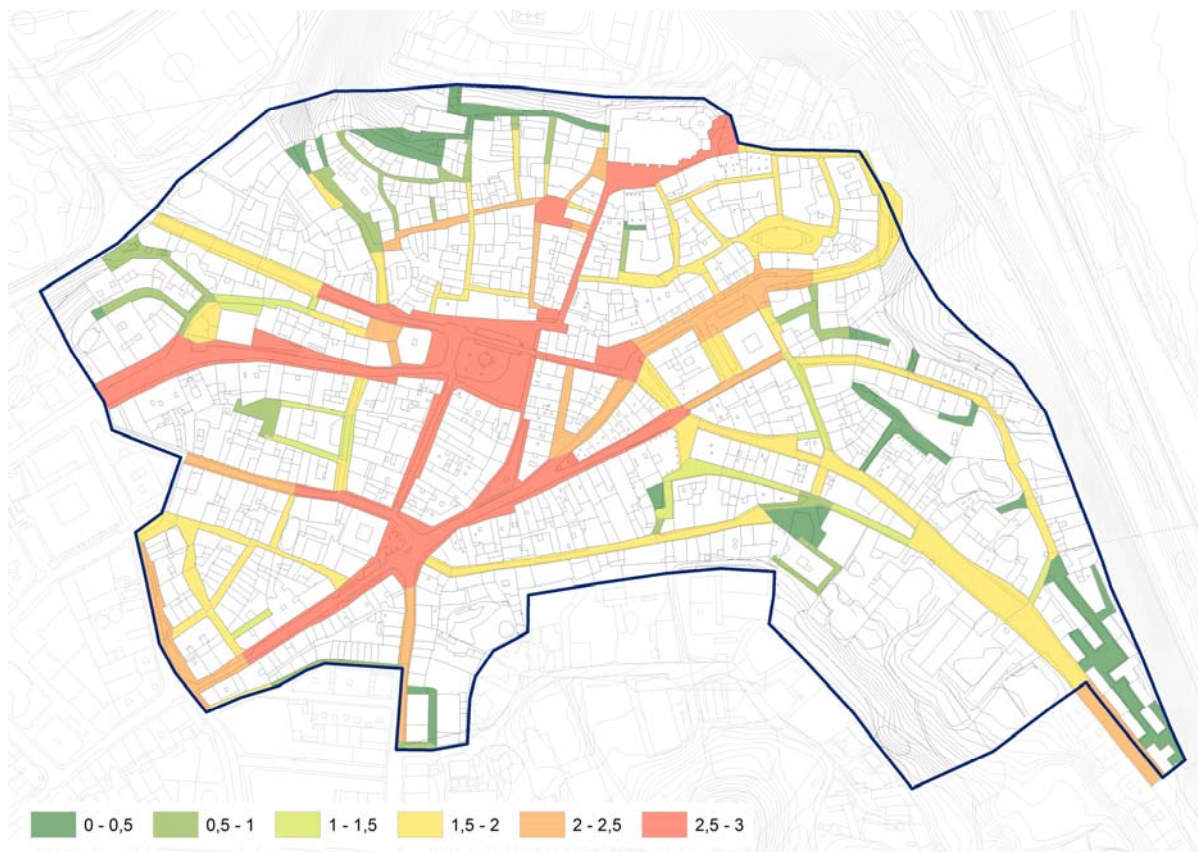


*Valoración de la escena urbana.*  
Fuente: Equipo redactor

#### 7.4. Valoración general.

Como resultado de la media aritmética de los anteriores valores se obtiene un valor resumen que se ha aplicado como parte del indicador de Eficacia de la Intervención explicado en el documento sobre el Estado Físico de la Edificación.

El siguiente mapa muestra la valoración final obtenida:



**Valoración final de la urbanización.**

*Fuente: Equipo redactor*

Los mejores resultados se obtienen en la plaza de la Paz; en las calles que conectan con ensanche de Haro, como Virgen de la Vega y Ventilla; y en calles con notable presencia de edificios de interés, como Lucrecia Arana y la plaza de la Cruz. También la calle Santo Tomás y la plaza de San Martín obtienen una buena calificación.

Por el contrario, los peores resultados se dan en zonas periféricas y en calles en fondo de saco, que pueden presentar problemas de urbanización (algunas ni siquiera están pavimentadas) o están en lugares alejados de las zonas de mayor actividad. Así nos encontramos con el entorno de la calle Mota, el extremo este de la calle Cuevas y las zonas libres del conjunto de viviendas Virgen de la Vega.

Entre estos extremos encontramos calles cuya situación no es grave pero que presentan ya síntomas de degradación que pueden acentuarse en el futuro si no se acometen iniciativas de regeneración urbana, como ocurre con Siervas de Jesús, Linares Rivas, Dos de Mayo, San Bartolomé, Garrás, etc.