

ARQUITECTURA

AÑO XVII - NUMERO 6 - AGOSTO 1935

MADRID, CALLE DE LA CRUZADA, NUMERO 4, TELEFONO 20304

SUMARIO: Número dedicado al Concurso de Urbanización de Logroño.—Proyecto del "Gran Moscú", por Santiago Esteban de la Mora, arquitecto.

SUSCRIPCION: España e Hispanoamérica, 30 pesetas anuales (diez números). Extranjero, 40 pesetas. Número suelto, 4 pesetas.

REVISTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS



Información del Ayuntamiento: Plano de Logroño.

PLAN DE EXTENSIÓN DE LOGROÑO. - ACTA DEL FALLO DEL JURADO

En cumplimiento de lo que dispone la base quinta de las del Concurso de estudios sobre reformas de alineaciones, plan general de extensión y accesos a las diferentes zonas del ensanche de la ciudad de Logroño, en el día de hoy ha quedado constituido el Jurado que ha de juzgar los trabajos presentados, en sesión celebrada en la Casa Consistorial de esta ciudad, a la hora de las veinte y en la forma siguiente: Presidente, el Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Logroño, D. Juan Grau Taza; Vocales: el arquitecto D. Miguel Angel Navarro, designado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón y Rioja; el arquitecto D. Amós Salvador y Carreras, elegido por los concursantes; el Ingeniero industrial D. Félix Gómez Escolar, en representación de las entidades oficiales de Logroño, y el arquitecto municipal D. Andrés Ceballos, Secretario de dicho Jurado.

Tras un breve cambio de impresiones, se acordó por todos los asistentes la conveniencia de proceder particularmente al estudio de los proyectos, y una vez adquirido un completo conocimiento de los mismos, reunirse nuevamente para debatir y dictar el fallo, fijándose la fecha del 30 del corriente mes de julio para dicha reunión, levantándose acto seguido la sesión.

Y para que conste donde proceda, se expide la presente, que firmarán los señores mencionados, de lo que yo, el Secretario del expresado Jurado, certifico.

Palacio Consistorial de Logroño, a 6 de julio de mil novecientos treinta y cinco.—El Alcalde, Juan Grau; M. A. Navarro; Amós Salvador; F. Gómez Escolar; A. Ceballos. Rubricados.

Reunidos en las Escuelas Trevijano de la Ciudad de Logroño, el día 30 de julio de 1935 (treinta de julio de mil novecientos treinta y cinco), en cumplimiento de lo acordado en la sesión cele-

brada el día seis del corriente mes, los abajo firmantes, en funciones de Jurado calificador del Concurso de estudios sobre urbanización convocado por el Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad para hallar soluciones a los problemas planteados en el mismo, después de haber examinado detenida y particularmente, durante el tiempo transcurrido desde la anterior sesión, todos y cada uno de los proyectos presentados, y de haber discutido ampliamente las soluciones aportadas, teniendo a la vista las bases del Concurso, entienden que cumplen con el encargo que se les ha confiado elevando al Ayuntamiento de Logroño el siguiente dictamen.

Ha sido absoluta la coincidencia de todos los que constituyen este Jurado al apreciar y discutir las soluciones presentadas, diferenciándose sus opiniones solamente en el obligado matiz que a ellas había de imprimir la particular representación que cada uno ostenta. Así, D. Miguel Angel Navarro, en su papel de representante del Colegio de Arquitectos, enfocando los problemas desde un punto de vista elevado, manifestó su opinión sobre la orientación general que ha de darse a la urbanización futura de Logroño, haciéndola independiente del obstáculo constituido actualmente por la línea del ferrocarril, por medio de la única solución definitiva del problema, o sea el desplazamiento del mismo, y haciendo ver también la necesidad de orientar la vida de Logroño más hacia el Ebro, que hoy permanece olvidado y al que la ciudad da la espalda. Los restantes miembros del Jurado, creyendo ajustarse más a la realidad de la vida de la ciudad y mirando los problemas de la misma, buscando para ellos, no la solución óptima sino la mejor realizable, coinciden en la segunda parte de la anterior idea, pero son partidarios de conllevar el problema del ferrocarril buscándole las soluciones que, aprovechando las ventajas de su actual situación, le quiten el carácter de barrera que se opone al ensanche de la ciudad, que actualmente tiene.

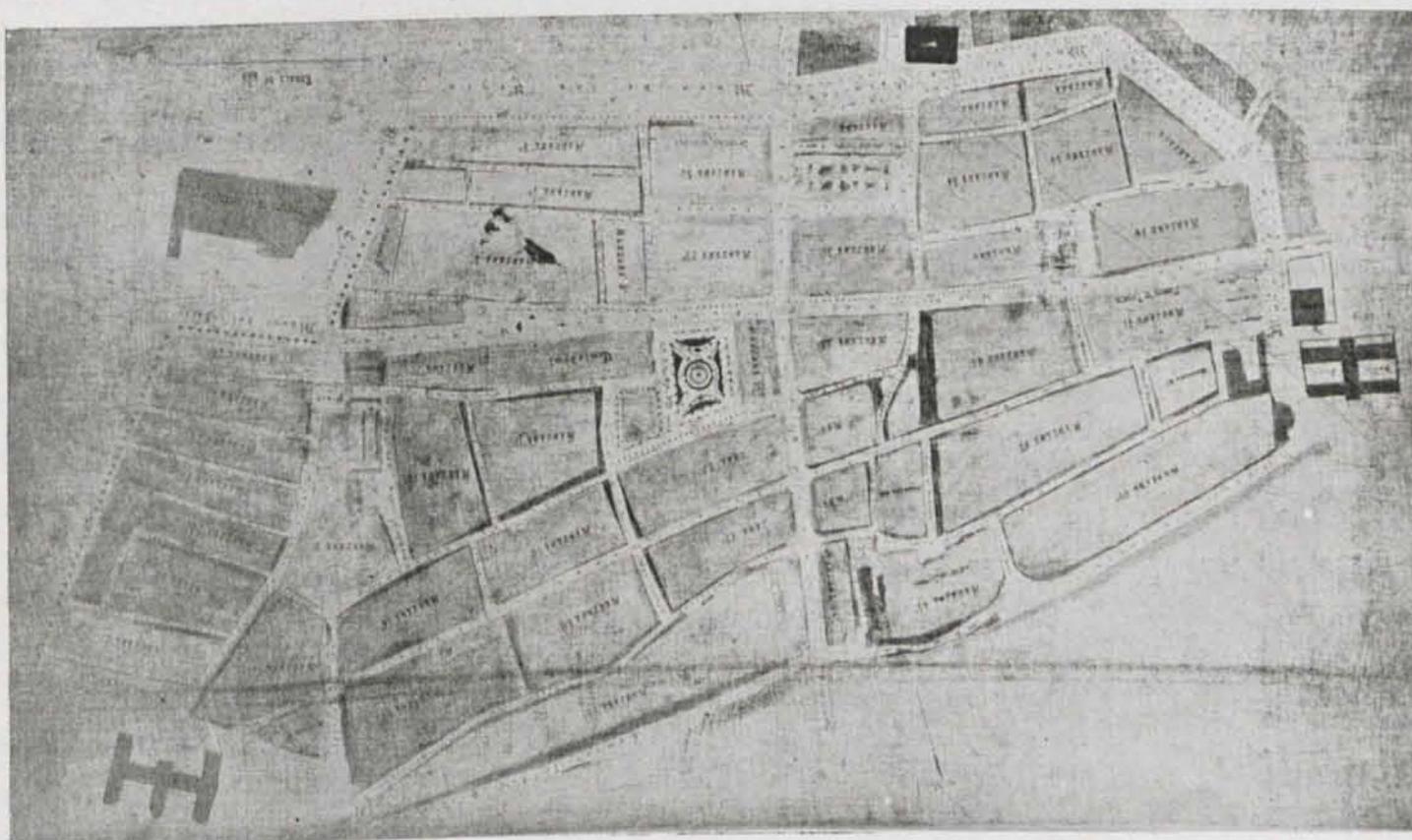
Aparte esta diferencia pequeña de apreciación del problema, en cuanto al juicio de los proyectos y soluciones aprovechables de los mismos, es tan absoluta la coincidencia de criterios, que todos los miembros del Jurado dan como suyo el siguiente dictamen y fallo:

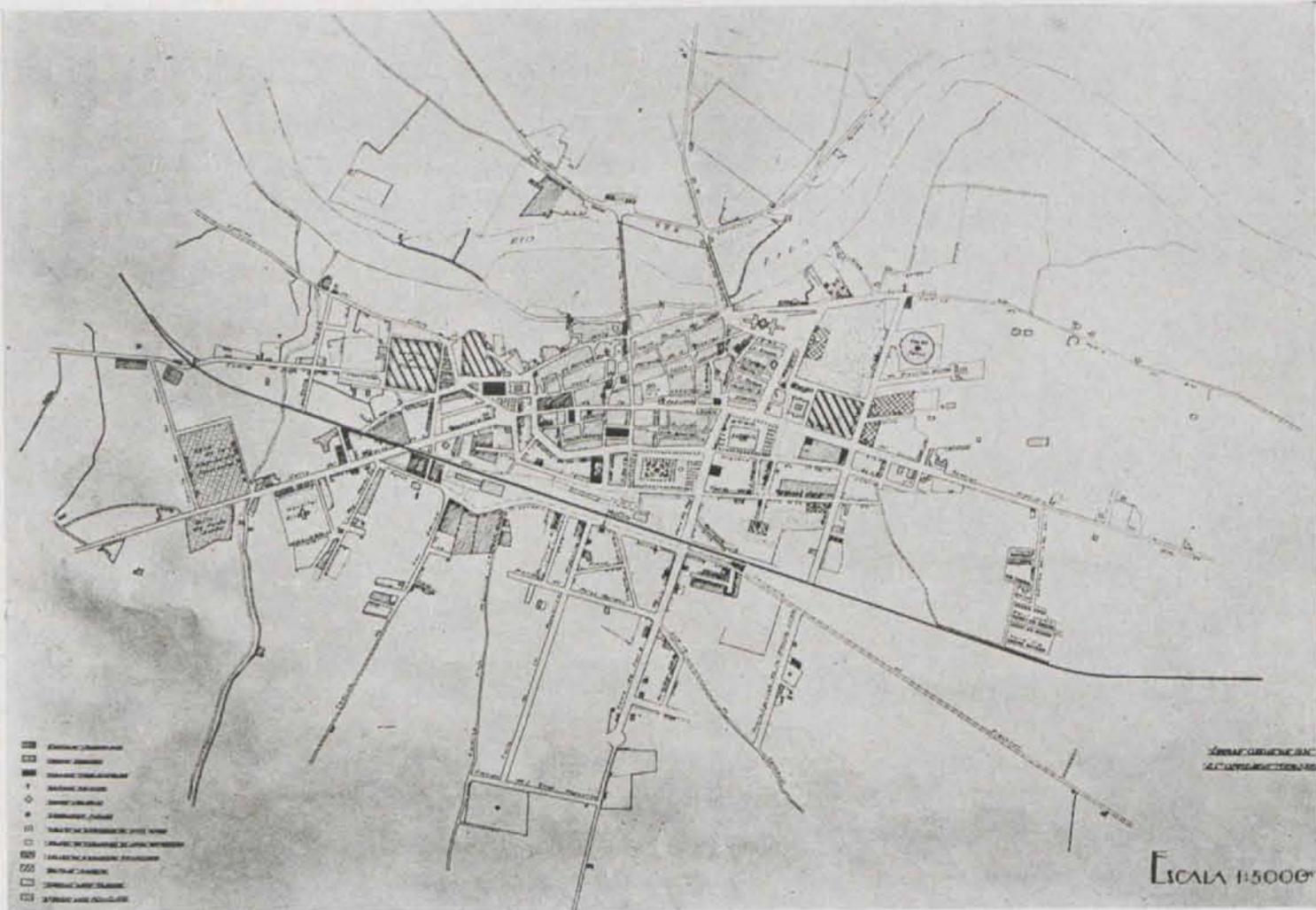
La ciudad debe ser, al mismo tiempo que un exponente de cultura y de prosperidad material, un instrumento de progreso.

Una ciudad no puede ser el resultado de la casualidad, del capricho, de la arbitrariedad o de la claudicación, sino la consecuencia de un propósito inteligente servido por una voluntad rectora.

Una ciudad que crece y se transforma sin plan y sin ley es un caos antieconómico y antiso-

Información del Ayuntamiento: Plano de reforma interior.





Información del Ayuntamiento: Reforma interior.

cial que contraría la libre expansión de las actividades colectivas e individuales. Una ciudad bien pensada, sometida a normas discretas de modificación y desarrollo, es el mecanismo más eficaz del progreso presente y del futuro esplendor.

Por todo ello, es indispensable contar con un plan que regule la reforma interior de la ciudad y su anterior desarrollo. Por ello, hay que empezar por felicitar al Ayuntamiento de Logroño que, por fin, ha querido y sabido encauzar este problema con la convocatoria del concurso que juzgamos. Orientar por este camino al pueblo de Logroño es el mejor servicio y el más urgente de los que puede esperar de su municipio el vecindario. Logroño no podía seguir un día más en el desorden e indeterminación en que se hallaba.

El concurso convocado ha resultado brillantísimo, tanto por la cantidad como por la calidad de los trabajos presentados, y ello debe constituir también una satisfacción para el Municipio y servir de ejemplo a otras Corporaciones, porque prueba que solicitando en certamen público la colaboración de las personas capacitadas, se obtienen soluciones prácticas a los problemas que el urbanismo plantea.

Para el desarrollo de nuestro trabajo hemos de ceñirnos a las bases del concurso, redactadas con tal tino y acierto que ellas por sí solas constituyen ya un principio de solución a los problemas planteados.

Conforme a lo dispuesto por las bases, dividiremos nuestro estudio en las tres partes referentes a reforma interior, plan general de extensión y accesos a las diferentes zonas del ensanche, y analizando en cada una de ellas la manera de resolverlas de cada uno de los concursantes, indicando al Excmo. Ayuntamiento qué soluciones o parte de soluciones debe adoptar.

REFORMA INTERIOR

Hemos de distinguir en ésta dos partes principales: la que se refiere al trazado de nuevas calles que faciliten la circulación de las vías arteriales a través del casco, y la que se refiere al es-

tudio de alineaciones de las calles que no son afectadas por reforma de importancia. Para ello comenzaremos por estudiar la manera de resolver cada concursante los enlaces de circulación a través del casco.

CIRCULACION NORTE-SUR.—Coinciden todos los concursantes en la necesidad de reformar el trazado de la calle de Rodríguez Paterna a fin de enlazar el Puente de Piedra con la calle de Vara de Rey, pudiéndose apreciar las siguientes características en cada proyecto:

OMS.—Reforma las calles que desembocan en el Puente de Piedra sin resultado alguno, ya que la circulación no queda unida con Vara de Rey de una manera clara.

BLEIN.—Unión muy clara; la reforma de Rodríguez Paterna está muy bien orientada, por dejar intacta la alineación izquierda de dicha calle y prestarse la reforma de la alineación derecha a su realización por trozos. No sería necesario la reforma de la plaza de Amós Salvador.

SETIEM.—Unión clara. Perfil más pendiente que el del anterior; reforma excesivamente amplia de la plaza de Amós Salvador y delante del Hospital.

AMANN.—Solución exactamente igual a la anterior, sin la ampliación en la cabeza del puente.

CARDENAS.—Solución clara, pero a base de expropiar casi la totalidad de la zona.

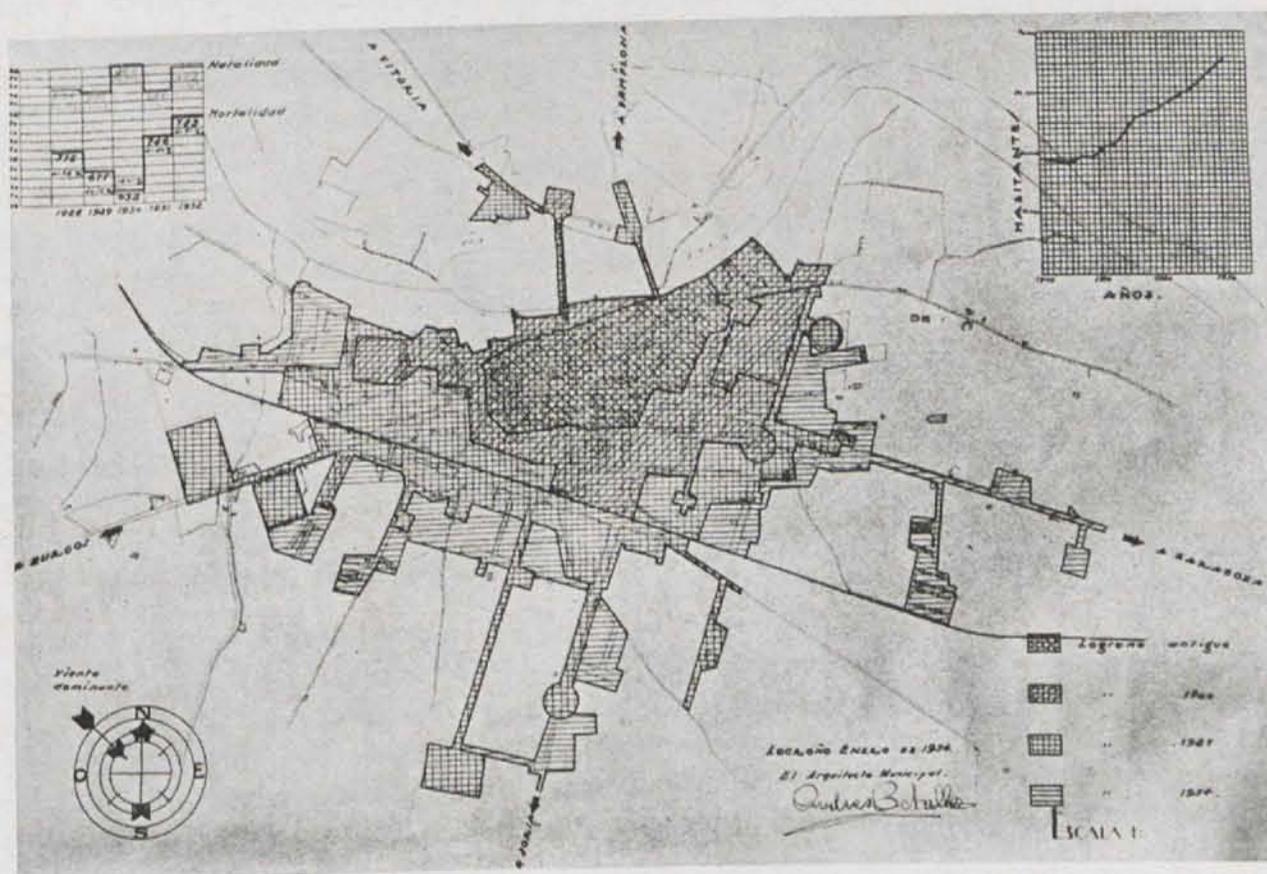
MERCADAL.—Solución muy parecida a la de Blein, pero propone, además, la expropiación total de la zona.

ESTEBAN DE LA MORA.—Solución igual a la de Setiem y Amann, propone también la expropiación total de la zona.

PEREZ MINGUEZ.—Análoga a la anterior.

El Jurado propone la adopción de la solución presentada por el Sr. Blein, modificando lo proyectado para la plaza de Amós Salvador.

Información del Ayuntamiento: Gráficos de densidad de población.



CIRCULACION ESTE - OESTE.

OMS.—A través del casco, como actualmente, con un paso inferior en Marqués de Murrieta, absolutamente sin estudiar, o por una vía de nueva apertura, paralela a la vía, que no perdona ninguna de las pocas construcciones del ensanche.

BLEIN.—Propone de una perforación de Once de Julio a Salmerón, bien vista, pero costosísima.

SETIEM.—Rectifica Duquesa de la Victoria, une a Once de Junio con Marqués de Murrieta y propone una perforación por la prolongación de la calle particular de Saturnino Ulargui. Paso inferior del Marqués de Murrieta mal resuelto.

AMANN.—Lleva la circulación al nuevo trazado del ensanche.

CARDENAS.—Análogo a la solución de Setiem pero desviando Zurbano, solución muy clara y bien resuelta. La perforación por Salmerón, muy cara y difícil de lograr.

MERCADAL.—A través del casco, perforación por Salmerón, igual a la de Cárdenas.

PEREZ MINGUEZ.—Por Vara de Rey, paso superior, equivocado de concepto.

ESTEBAN DE LA MORA.—Al no hacer paso por Marqués de Murrieta resulta poco clara, ya que tampoco está claramente desviada para tomar los pasos de Avenida de Colón o Vara de Rey.

El Jurado propone la adopción de la solución mixta Cárdenas - Setiem, tomando de aquél la unión de Zurbano con Zaragoza, y de éste la prolongación de la calle particular de Saturnino Ulargui.

UNION DEL TRAFICO DEL PUENTE DE PIEDRA CON CARRETERA DE BURGOS.

OMS.—Destroza tres calles (Ruavieja, Marqués de San Nicolás y Herrerías) sin obtener nada claro.

BLEIN.—Modifica Ruavieja y Barriocepo, y la unión tampoco es clara, de no atravesar el centro.

SETIEM.—Idea de trazado acertada, pero poco estudiada; para ello sería preciso modificar la alineación de la calle del Norte. Paso del Marqués de Murrieta sin estudiar.

AMANN.—No aborda el problema, llevando todo el tráfico a la estación central.

PEREZ MINGUEZ.—Igual que el anterior.

CARDENAS.—Solución clara, pero a base de enorme reforma de Ruavieja, análoga a la de Blein, y derribos importantes en la puerta del camino. Paso de Marqués de Murrieta más estudiado que el de Setiem, pero sin resolver la unión con Canalejas.

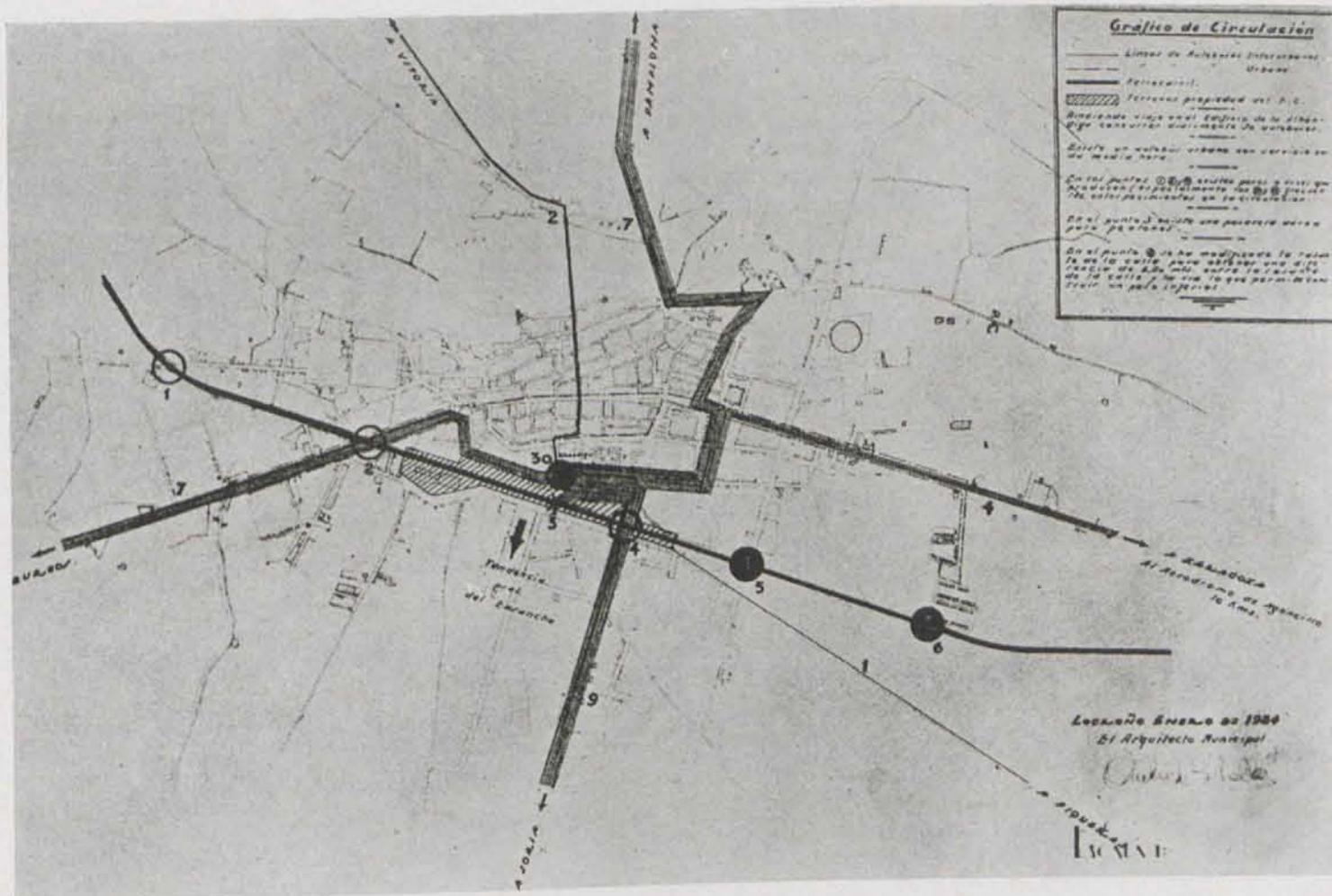
MERCADAL.—Tráfico central.

ESTEBAN DE LA MORA.—Bien y claramente resuelto con la vía Norte en terrenos fácilmente modificables y solución de paso de la vía por la calle de la Trinidad, factible y de muy buen trazado.

El Jurado propone la adopción íntegra de la solución de Esteban de la Mora.

R E S U M E N

En cuanto a trazado de nuevas calles o reforma de embergaduras de las existentes en el casco, el Jurado propone la modificación de Ruavieja, conforme al trazado de Blein, y la prolongación de la calle particular de Saturnino Ulargui, conforme al estudio más viable entre los de Setiem y Amann.



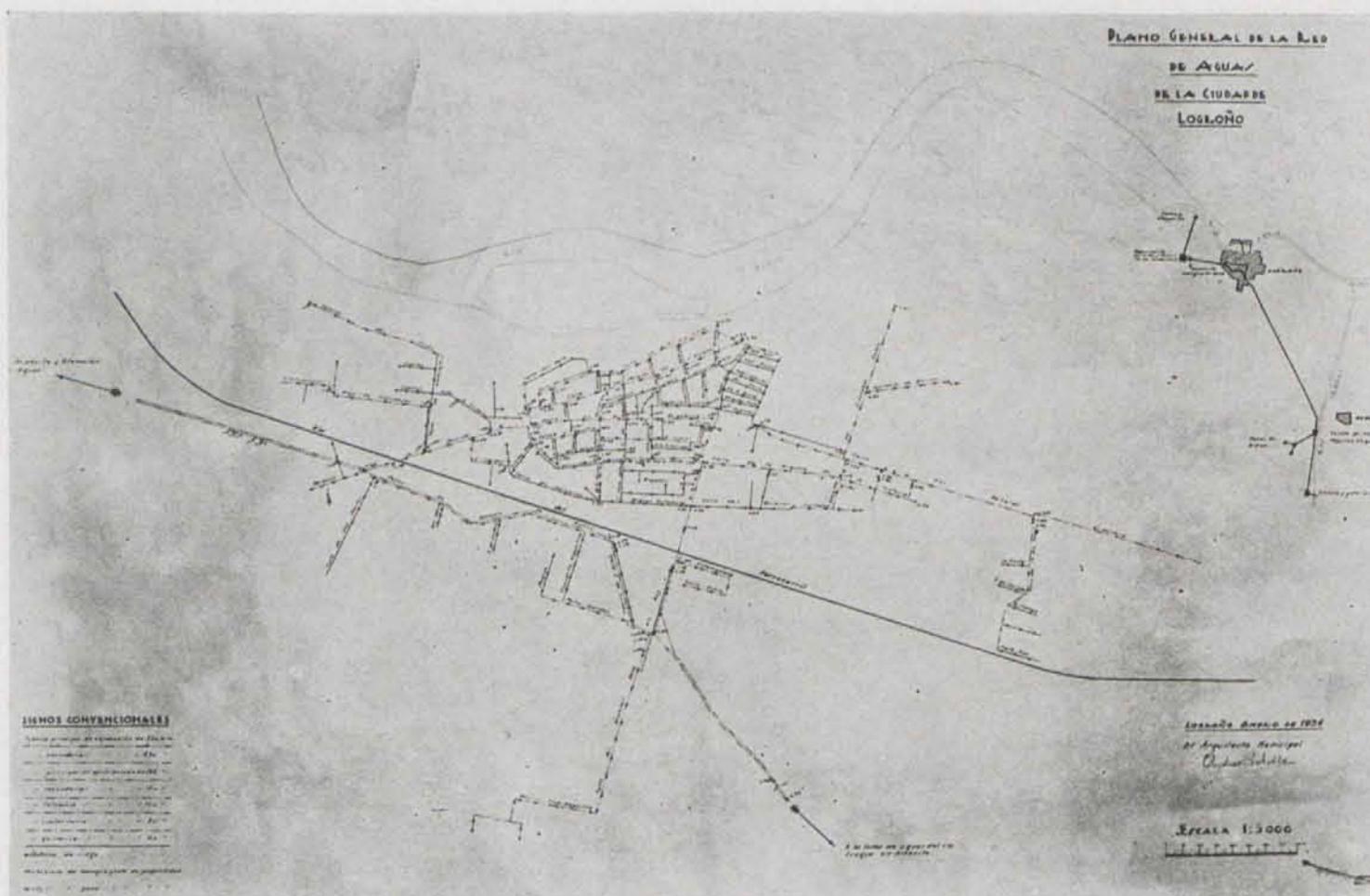
Información del Ayuntamiento: Gráfico de circulación.

ALINEACIONES DE LAS CALLES QUE NO SON OBJETO DE GRAN REFORMA.—Pueden clasificarse los proyectos presentados bajo este aspecto en tres grupos: uno, formado por Esteban de la Mora, Mercadal, Cárdenas y Amann, que soslayan un problema que, aunque bajo el punto de vista urbanista carezca de importancia, no ocurre así en la diaria resolución de los pequeños problemas que al Ayuntamiento se presentan. Otro grupo, formado por Setiem y Ons, tienden principalmente a reformar los defectos más salientes que el plano de la ciudad presenta, pero sin descender al detalle. Y, por último, los proyectos de los Sres. Mínguez y Blein estudian el problema detenidamente; el primero desacertadamente, ya que si se adoptase su solución se perdería lo logrado a costa de grandes esfuerzos y en el transcurso del tiempo con la aplicación del vigente plano de alineaciones.

El de Blein es un estudio detenido que se adapta, en casi todas sus soluciones, a la realidad, no desaprovechando nada de lo logrado y modificándolo únicamente en los casos imprescindibles. Este es el que propone el Jurado para su adopción, exceptuando de la misma aquellas reformas importantes de calles que no se consideran útiles y a las que se alude en los estudios de la futura circulación que anteriormente hemos detallado.

EMPLAZAMIENTO DE UNA ESTACION DE AUTOBUSES.—También en la resolución del problema se aprecian tres grupos: uno constituido por los Sres. Ons, Blein y Amann, que la sitúan en diferentes emplazamientos, pero siempre en el ensanche. Otro formado por Setiem, Mercadal y Esteban de la Mora, que la sitúan en el actual solar de Covarrubias; y, por último, los proyectos de Pérez Mínguez, Cárdenas, que buscan un emplazamiento especial próximo a la Estación, dentro del casco, situándola el primero en Vara de Rey, al lado de la Estación del ferrocarril, y el segundo en el actual edificio de la Alhóndiga.

Entiende el Jurado que las soluciones de emplazamiento en el ensanche son equivocadas, por lo menos durante un largo lapso de tiempo, ya que la especial característica del tráfico de autobuses, que los pueblos de la provincia concurren en Logroño, exige que el desembarco se verifique lo más próximo posible a los Centros oficiales, comerciales y de comunicación de la ciudad actual. Merece citarse la original idea del proyecto del Sr. Amann, que hubiera sido realizable hace algunos años, pero que hoy resultaría absolutamente antieconómica.



Información del Ayuntamiento. Plano general de la red de aguas.

La solución a base del solar de Covarrubias es ideal en cuanto a belleza y emplazamiento, pero la adquisición de dicho solar haría ruinosa la explotación de dicha estación.

Entre las soluciones propuestas por Pérez Mínguez y Cárdenas, la de éste es la que el Jurado estima más acertable, ya que por tratarse de un propio del Ayuntamiento, inmediato a la Estación del ferrocarril, y en el que actualmente está emplazada la fiscalización de entrada de productos en la capital, reúne todas las condiciones deseables.

ESTUDIO SOBRE ALCANTARILLADO Y DISTRIBUCION DE AGUAS.—Los datos proporcionados al Jurado sobre estos problemas le hacen pensar que la naturaleza de los mismos que tiene planteada la ciudad respecto a su distribución de agua y saneamiento son de tal magnitud que no queda resuelto con las indicaciones que, de acuerdo con las bases, se presentan en algunos de los proyectos sometidos a examen, no por falta de estudios, sino porque al proponer la solución derivada del acoplamiento de los diferentes aciertos que del resto de los problemas se presentan por los concursantes, han de ser objeto de un estudio posterior, en cuanto se refiere al ensanche, ya que en lo que se refieren al casco la estructura de la ciudad indica claramente cuáles han de ser las principales líneas de evacuación a las que habrá que referir la red del ensanche. La red de distribución de agua debe ser revisada y rectificada en el plazo más breve posible.

Será muy acertada la construcción de un colector, paralelo al Ebro, que recoja los caudales que hoy desembocan directamente en él en el mismo casco de la población, y que, unidos a las aportaciones del ensanche, conduzca el total a un punto de vertimiento en el Ebro suficientemente alejado, donde, en su día, fuera factible una estación depuradora de aguas residuales.

ORDENANZA DE CONSTRUCCION.—Los proyectos presentados pueden dividirse, bajo este aspecto, en dos grupos: Uno de ellos, el más numeroso, o no estudia el problema o se limita a marcar unas líneas generales insuficientes, poco detalladas y que no resuelven el problema planteado. El segundo, formado por los proyectos de Esteban de la Mora, Mercadal y Blein, presentan un estudio más detallado. Todos coinciden en la excelente orientación general de las vigentes, indicando los dos primeros un a modo de índice de prescripciones detallados, sin llegar a la forma de articulado. Las presentadas por Blein son de un estudio más completo, ordenando y

dando nuevo articulado a las vigentes, después de corregir las deficiencias o lagunas que en aquéllas pudiera haber.

El Jurado propone la adopción de éstas.

PLAN GENERAL DE EXTENSION

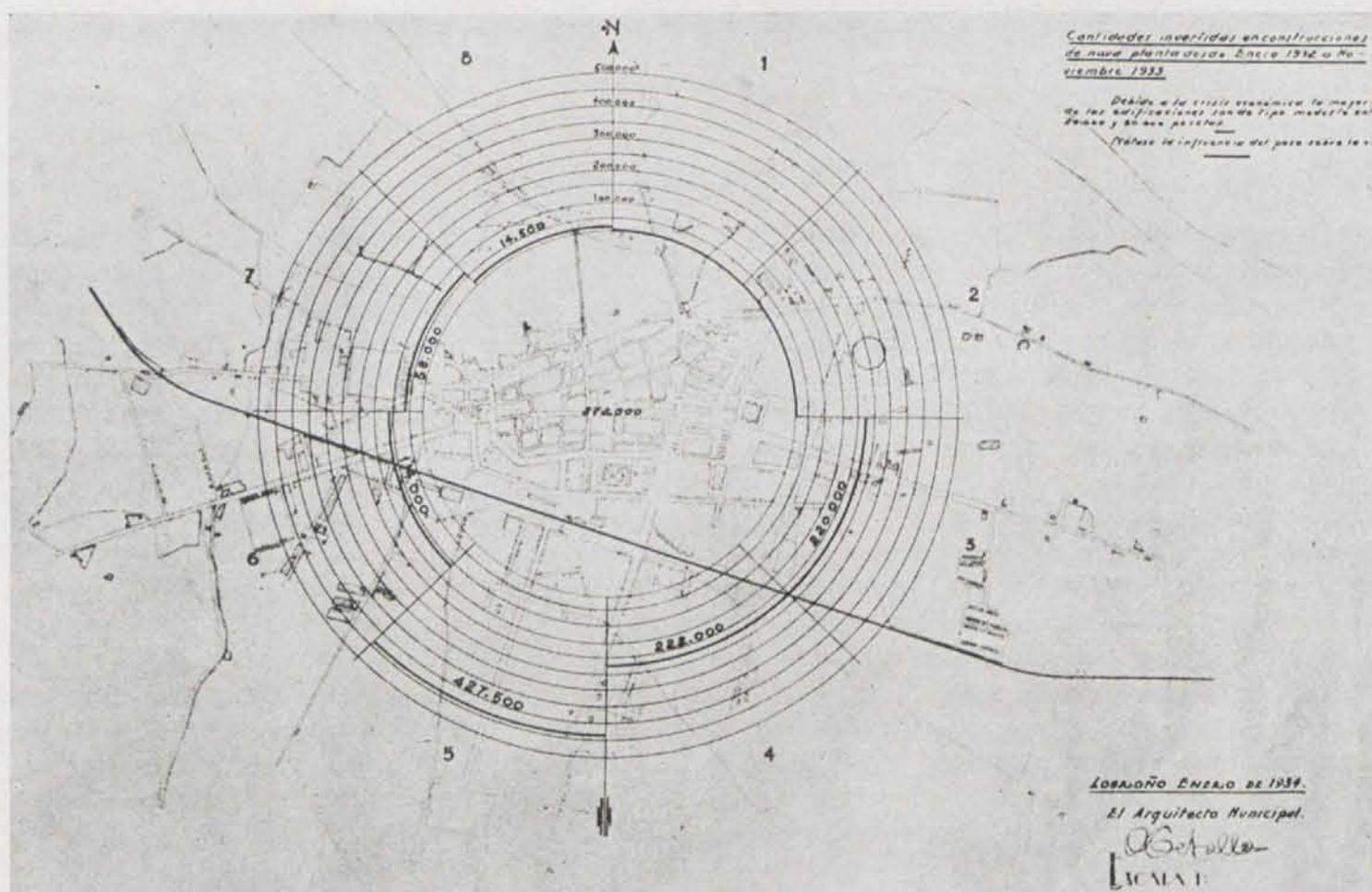
Una vez más, como en anteriores problemas, el Jurado aprecia en el conjunto de proyectos presentados una clara separación en tres grupos: el primero, formado por los proyectos de Oms y Mínguez, ambos de trazados perfectamente arbitrarios; el primero en cuadrícula, absolutamente inadaptable al sistema de circulación general invariable ya formado en Logroño. El segundo, menos acertado que el anterior, sigue siendo arbitrario, de una gran preocupación geométrica. Se cometen errores como el de la desviación de Zurbano, logrando que no conduzca a ninguna parte y desaprovechando la posible vía Burgos-Salmerón-Zurbano-Zaragoza. Se desplaza inútilmente el Club Deportivo.

El segundo grupo, formado por los proyectos de Amann y Blein, se caracteriza por los trazados magníficos, llenos de despreocupación por el aprovechamiento de lo existente. El primero sufre, como el de Pérez Mínguez, de una gran preocupación en la belleza del trazado sobre el plano, toma las vías arteriales de circulación demasiado lejos y dispone una gran zona verde, mal emplazada y poco económica. El del segundo es un trazado magnífico, con un estudio perfecto de penetraciones; sería el ideal si este concurso se hubiera celebrado hace veinticinco años, en época en la cual serían posibles las definitivas transformaciones de circulación y organización de la ciudad que en él se propone. Proyecta una fantástica modificación o, mejor dicho, desaparición de la carretera de Villamediana, una zona industrial y estación de clasificación demasiado alejada de la ciudad actual, parques excesivos y un desplazamiento a todas luces equivocado de las zonas deportivas.

El tercer grupo, de cuyo acoplamiento de soluciones puede obtener el Ayuntamiento un trazado real, práctico y que resuelve los problemas planteados, está formado por los proyectos de Esteban de la Mora, Mercadal, Cárdenas y Setiem. El primero hubiera constituido indudablemente una solución completa si su autor no hubiera limitado el estudio de una manera tan rígida, pues, sin descender al detalle, podía no haberse reducido a las soluciones un poco esquemáticas que presentan. Estas son casi todas acertadísimas: lo es la ronda norte y el parque inundable del Sotillo, ya que soluciona el problema de parques de verano con pequeñísimo desembolso para el Ayuntamiento. Asimismo, es acertada la solución del paso de la vía por la calle de la Trinidad,

Información del Ayuntamiento: Plano de la red de alcantarillado y ríos.





Información del Ayuntamiento: Gráfico de construcciones.

muy bien resuelto, y que soslaya las dificultades del de Marqués de Murrieta. Ha tomado un área de extensión lógica y proporcionada, sin incurrir en el error de proyectar una ciudad excesiva; proyecta unos parques muy bien distribuidos y proporcionados, y únicamente, a nuestro juicio, incurre en el error de ligar muy bruscamente las vías Este-Oeste del ensanche por Zaragoza y Burgos, dejando sin estudiar algunos de estos últimos enlaces.

MERCADAL.—Su trazado es un conjunto análogo al del anterior, más completo pero algo más confuso, sobre todo en la zona Noroeste. Traza una ronda Sur muy lógica, sobre todo en su unión Burgos y camino de Fuenmayor; puede que un poco amplia en su parte Suroeste. Proyecta un acertado ensanchamiento de Villamediana en la nueva estación de mercancías, pero con desviación innecesaria. Presenta un estudio muy detallado de calles interiores.

CARDENAS.—Solución acertadísima de la unión de Zaragoza y Zurbano, así como de los enlaces con Madre de Dios por la plaza de Toros y con la estación proyectada, que podía, por lo menos, servir para mercancías. Calle muy acertada por detrás del Convento de Adoratrices, exceso de zonas verdes, trazado de calles poco adaptables a la psicología de la ciudad. Emplazamiento equivocado de la zona industrial.

SETIEM.—Presenta una solución muy acertada de vía Zaragoza-Burgos por Zurbano, menos bella en su unión con Burgos que las de Mercadal y Cárdenas, pero más real y factible, por interesar menos edificaciones y aprovechar la calle de Saturnino Ulargui. La unión de Zurbano, Duquesa de la Victoria y Zaragoza se obtiene con una plaza, quizá demasiado grande, y a la que no es de gran utilidad llegue Duquesa de la Victoria. La vía Zaragoza-Plaza de Toros, de buen aspecto en su trazado, no es tan útil, pues lleva el tráfico delante de la Plaza de Toros en vez de dar a ésta una circulación clara, como ocurre en las soluciones de Cárdenas y Esteban de la Mora. La vía Pérez Galdós y su paralela quedan bien resueltas, pero con demasiada rigidez, por querer sujetarse a la ya trazada Transversal de Vara de Rey. Ronda Norte muy baja, dejando para parque una zona que sería necesario expropiar. Parques algo excesivos, idea muy original y aprovechable de piscina en el Sotillo.

RESUMEN

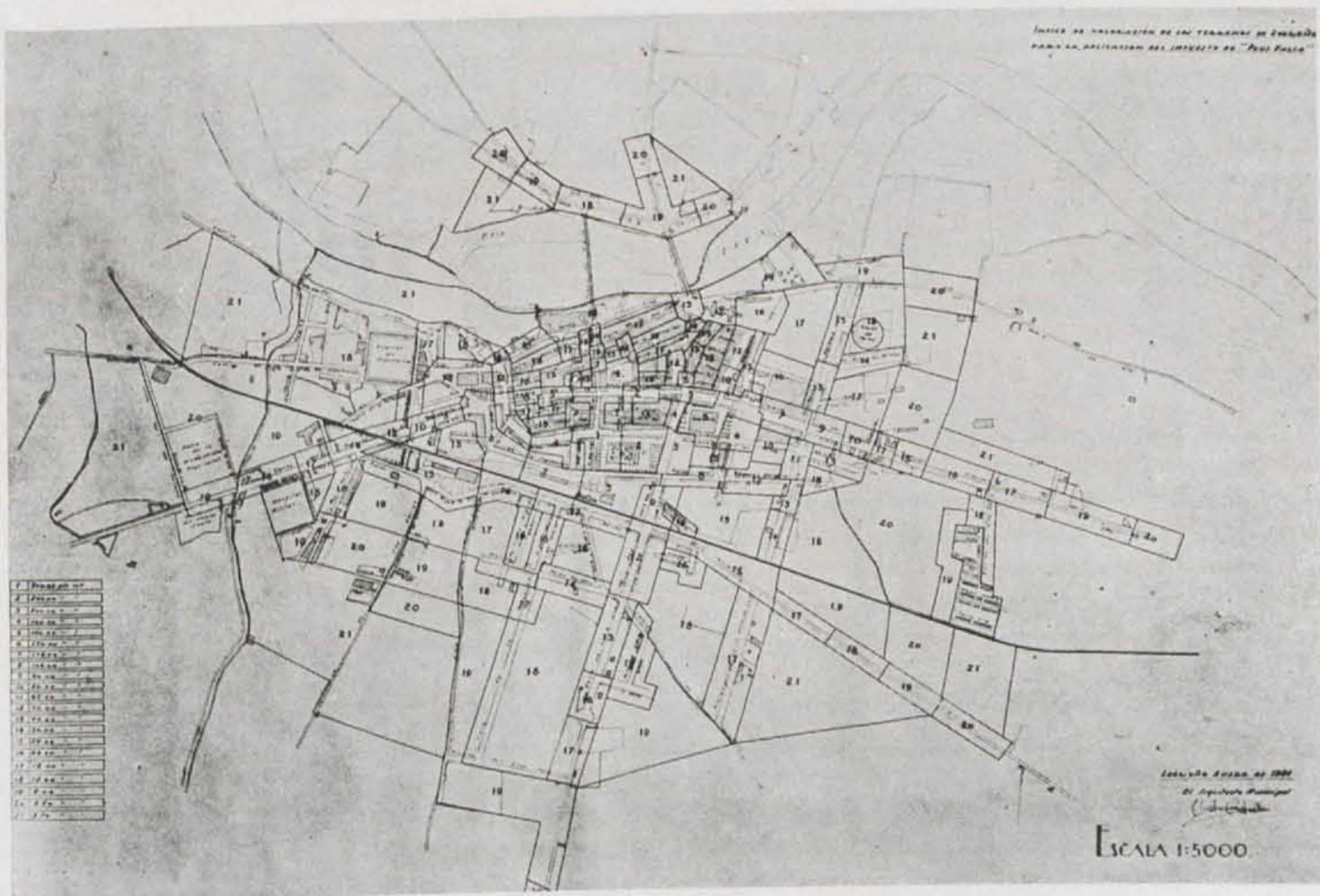
Cree el Jurado que, tomando como base el proyecto de Esteban de la Mora, acoplando a él las soluciones acertadas de los otros tres que se indican, ya que la estructura general de ellos permite perfectamente este acoplamiento, se obtiene un trazado perfecto.

RED DE ALCANTARILLADO Y DISTRIBUCION DE AGUAS.—El Jurado se remite a lo expuesto anteriormente al tratar del casco de la población.

ESTUDIOS SOBRE FUTURAS ORDENANZAS DE CONSTRUCCION EN CADA ZONA.—Análogamente a lo expuesto al tratar de las ordenanzas del interior, el Jurado se encuentra con tres estudios no ya parecidos, sino iguales, que son los de Esteban de la Mora, Mercadal y Blein. Unicamente este último aventaja algo a los otros dos al presentar un articulado más definido. Los tres se basan en la adaptación a las necesidades y especiales características de Logroño, de los detenidísimos estudios hechos en las oficinas municipales de urbanización de Madrid. El Jurado propone la adopción del último, no ya porque, en cuanto a idea, se le pueda atribuir un mérito especial, sino por la ventaja anteriormente citada.

ACCESO A LAS DIFERENTES ZONAS DEL ENSANCHE.—El estudio de las soluciones presentadas está íntimamente ligado con el de los trazados de que más arriba nos hemos ocupado. El Jurado ha llegado a la conclusión de que se debe adoptar la construcción de tres pasos: uno superior, conforme al trazado y proyecto de Esteban de la Mora, en la nueva vía que éste propone uniendo la carretera de Burgos con la calle de la Trinidad; y dos inferiores, uno en Vara de Rey y el otro en la Avenida de Colón. Respecto al proyecto a adoptar para estos dos, el Jurado se ve obligado a confesar su perplejidad, ya que lo mismo que el proyectado por Esteban de la Mora que el de Blein satisfacen plenamente las necesidades de los mismos, y que sus presupuestos difieren en una pequeñísima cantidad. Unicamente ha podido observar que los precios unitarios del proyecto de Esteban de la Mora son muy elevados respecto a los que rigen en

Información del Ayuntamiento: Índice de valoración de terrenos.



la ciudad, lo que hace suponer que una vez revisados éstos la cifra total del importe sería más reducida. Así lo hace sospechar también la mayor modestia aparente de las obras.

La base 18 de las que rigen este concurso expresa la absoluta libertad en que el Ayuntamiento deja al Jurado para distribuir entre los trabajos presentados, en vista de sus aciertos y de la utilidad que sus soluciones puedan proporcionar al Excmo. Ayuntamiento, la cantidad destinada a premiar los trabajos. Este ha sido el motivo por el que al analizar los trabajos presentados no se ha hecho uno por uno, sino solución por solución, problema por problema, a fin de poder estimar más acertadamente posible y dentro de la dificultad, que a nadie puede ocultarse, que presenta la valoración, no ya de trabajos, sino de ideas, la medida en que cada uno de los concursantes ha contribuido a fraguar la solución de los problemas de Logroño que las bases solicitan.

En este punto ha sido tal la unanimidad de los componentes de este Jurado que ella sola debe ser la mejor garantía del acierto posible en esta cuestión.

Con criterio unánime se ha apreciado una clasificación de los proyectos en cuatro grupos: 1.º Proyectos que no aportan ninguna solución o, si lo hacen, es tan reducida, tan poco ligada con las demás características del proyecto, que no cabe atribuirles sino acierto casual. En este grupo incluimos los proyectos de los Sres. Oms, Pérez Mínguez y Amann. 2.º Proyectos que aportan soluciones a problemas aislados, ideas sueltas, excelentes como tales, y que pueden servir como perfeccionamiento adicional a proyectos cuyo estudio es más completo. Como tales consideramos los de Cárdenas y Setiem, admitiendo alguna superioridad al primero. 3.º Proyectos de los que se toman soluciones fundamentales, grandes partes de trabajo y que han de ser la base de la solución total. En este grupo incluimos, por orden de preferencia, los de Esteban de la Mora, Mercadal y Blein.

En vista de la anterior clasificación, teniendo en cuenta la cantidad total que el Ayuntamiento destina a premios y la cantidad de trabajo aportada por cada uno dentro de lo que humanamente es posible apreciar en esta materia, este Jurado propone la siguiente distribución:

Don Santiago Esteban de la Mora	Pesetas	20.000
Don Fernando García Mercadal	"	15.000
Don Gaspar Blein	"	12.000
Don Gonzalo Cárdenas	"	6.500
Don Miguel Antonio Setiem	"	5.000

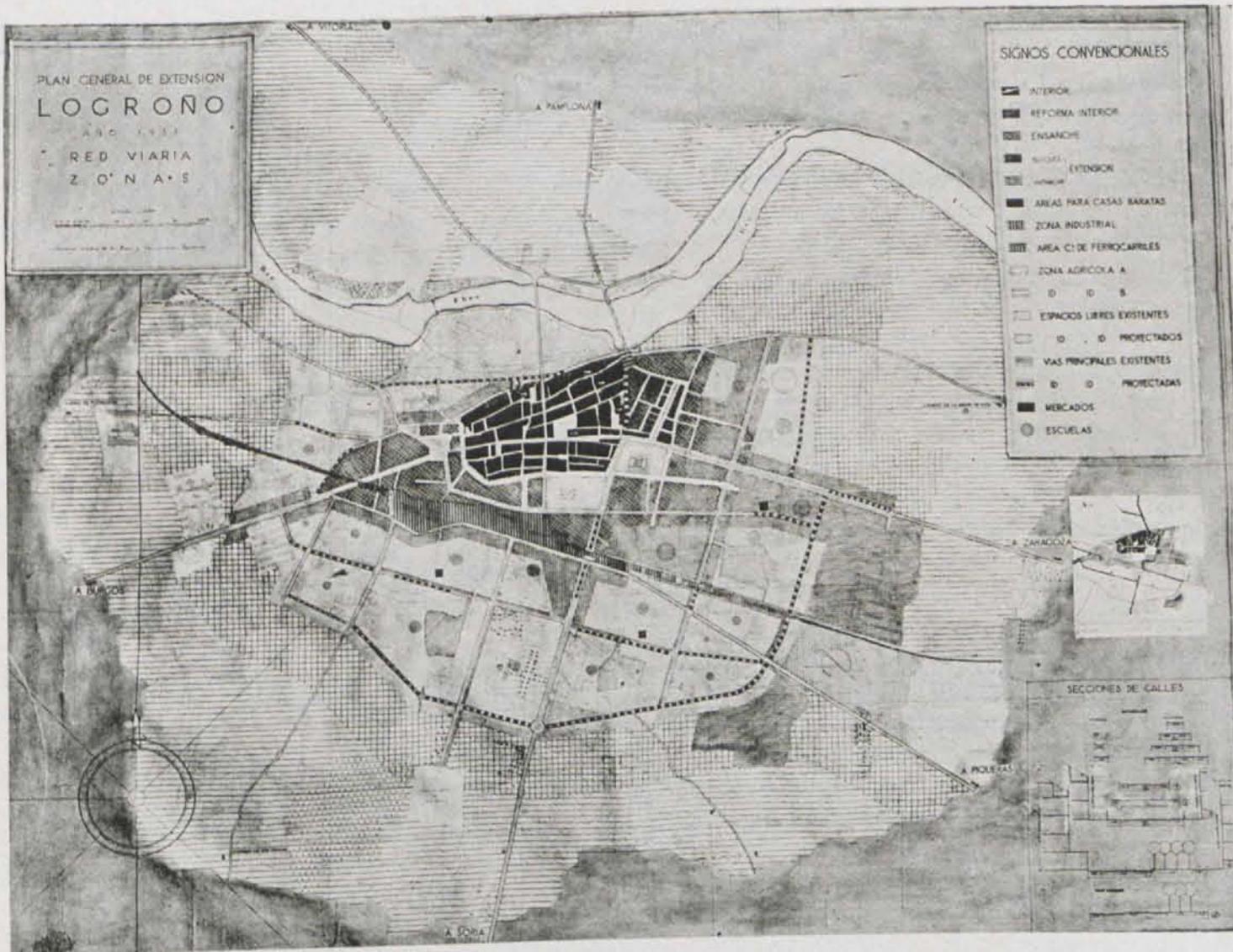
Entiende el Jurado que a los autores de los proyectos incluidos en el primer grupo, si bien su utilidad es todo lo limitada que anteriormente se expone, como estímulo e indemnización a un trabajo real y efectuado con el mejor deseo, debe compensársele con la cantidad de 1.500 pesetas, que no merman la importancia de las cantidades destinadas a los trabajos anteriormente citados, y en el fin de estimular la concurrencia a certámenes de tanta utilidad como el presente.

Don C. Amann	"	1.500
Don Luis Pérez Mínguez	"	1.500
Don Roberto Oms	"	1.500
TOTAL	"	63.000

Réstale sólo a este Jurado el encarecer al Excmo. Ayuntamiento de Logroño la conveniencia de continuar en el camino tan acertadamente emprendido, llevando a la práctica rápidamente un acoplamiento de los estudios en la forma que en el anterior dictamen se indica, para darle, en el plazo más breve posible, la tramitación oficial necesaria, a fin de encontrarse en la posesión de documentos con la fuerza de obligar y el vigor legal imprescindible para que de ahora en adelante el desarrollo de la ciudad se lleve a cabo de tal forma que pueda hacer de Logroño una ciudad modelo de trazado y urbanización, ya que cuenta con elementos naturales muy difíciles de igualar.

Cree el Jurado, y para ello ha puesto de su parte toda su buena voluntad, haber cumplido la misión que se le ha encomendado, correspondiendo a la confianza en él depositada por todas las partes interesadas en el asunto que ha tratado de resolver.

Logroño, 30 de julio de 1935.—El Alcalde, Juan Grau. Rubricado.—Miguel Angel Navarro, arquitecto. Rubricado.—Amós Salvador, arquitecto. Rubricado.—F. Gómez Escolar. Rubricado.—A. Ceballos. Rubricado.



Plan general de extensión: Red viaria. Zonas.

PLAN DE EXTENSIÓN DE LOGROÑO

Proyecto de SANTIAGO ESTEBAN DE LA MORA, Arquitecto de la Oficina de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid, y LUIS LACASA, ex arquitecto de la Oficina municipal de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

(Extracto de la Memoria.)

SOBRE LAS BASES DEL CONCURSO.—Rara vez se presenta en España un concurso de urbanización cuyas bases sean tan claras, completas y precisas como el presente. No sólo los datos necesarios, sino también la orientación de los documentos que se solicitan, es racional y objetiva.

Hemos considerado que el deber del concursante, por las razones antedichas, es el de ajustarse fielmente a las bases en el sentido de presentar un programa general de necesidades, que pueda servir de base a los estudios de detalle que en su día el Ayuntamiento de Logroño haya de desarrollar.

Este fué también nuestro criterio al organizar la Oficina de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid. Es decir, el problema urbanístico de una ciudad no se resuelve haciendo unos planos para colgarlos en la pared; una ciudad es un organismo vivo y ninguna inteligencia humana puede prever su desarrollo futuro en sus mínimos detalles.

Hacen falta, desde luego, las líneas generales que hayan de orientar el crecimiento futuro de la ciudad; pero es la labor cotidiana de la Oficina Municipal de Urbanización la que hace

que aquellas líneas generales, adaptándose a las diferentes necesidades, vayan siendo una realidad viva.

Por lo tanto, es nuestra tarea la del planteamiento general de los problemas urbanos de Logroño en el interior y las líneas principales de su extensión.

PLAZO DE DESARROLLO DEL PLAN.—Es frecuente el caso de proyectistas que, perdiendo la idea de la ciudad que tienen en estudio, planean ensanches y extensiones fantásticos, de buen aspecto plástico en las planos, pero al margen de la realidad, dando lugar a esas avenidas elefantiacas que vemos aparecer de repente en una ciudad de modestas posibilidades y que están condenadas a una vida precaria y miserable.

Hemos partido de la base de considerar el desarrollo de la ciudad para un plazo de veinte años, como consecuencia de las consideraciones siguientes: en este tiempo ya la ciudad ha adquirido una nueva fisonomía, y si los jalones de su crecimiento han sido acertadamente situados, en este plazo ya se habrán creado los nuevos centros urbanos y se habrá estructurado el conjunto según los nuevos centros de gravedad.

Pero hay que tener en cuenta que en veinte años habrá variado la técnica urbanística, las características del tráfico y hasta las posibilidades económicas de la ciudad y la tarea de dar a Logroño una estructura (que ahora no tiene) habrá de hacerse teniendo en cuenta las posibilidades de alteración que el crecimiento histórico aconseje. En este conjunto de elasticidad y rigidez está toda la ciencia urbanística.

Según las estadísticas suministradas en las bases, el crecimiento en el período 1900-1934 se verifica según un ritmo del 2 por 100 anual, y suponiendo en los próximos veinte años el mismo coeficiente de aumento, tendremos que en 1954 los habitantes de Logroño serán 55.700.

Por lo tanto, en la extensión hay que alojar 18.200 habitantes en un período de tiempo de veinte años; y suponiendo 200 habitantes por hectárea, serían necesarias 91 hectáreas de superficie. Hemos tenido en cuenta que el crecimiento de la ciudad no puede verificarse con una exactitud matemática y simultáneamente en la forma prevista en todos los sectores y, por lo tanto, hemos considerado un área mayor (141,50 hectáreas) dentro del plan; y de este modo, si el crecimiento se acusa más en una dirección determinada, siempre estará previsto el uso del suelo a ocupar y conectada su superficie con la red general de la ciudad.

RED VIARIA.—El esquema de la red viaria es el siguiente: 1) Circunvalación interior; 2) Circunvalación exterior; 3) Vías cardinales del casco interior (las existentes); 4) Vías cardinales de la extensión (la N.-S., desde el Puente de Piedra hasta el final de Vara de Rey; la E.-O., avenida de Pérez Galdós).

Las vías que existen en el ensanche de Logroño tienen anchura excesiva, lo que se traduce en que su conservación es antieconómica. Se ha tratado de que las nuevas vías tengan un ancho más racional, y en las existentes se ha reducido el área de pavimentación a la necesaria, dejando el resto para paseos arbolados.

No entra en cuestión, al trazar la red viaria principal, la orientación de las calles, pues las cualidades de estrategia en su emplazamiento y adaptación a las condiciones existentes son decisivas en las vías de tráfico. La orientación de las calles es cuestión de plantear al proyectar las secundarias o de vivienda, tarea que sale fuera de nuestro cometido, según claramente se expresa en las bases del concurso.

ZONAS.—Para la distribución de las áreas de la ciudad hemos partido de la realidad existente. Actualmente ya se diferencia el casco antiguo y el ensanche; pero este último también tiene dos clases principales de construcción: casas de pisos y casas unifamiliares.

Es indudable que una distribución de áreas que sea racional ha de apoyarse en las condiciones existentes, más que por el deseo de obtener distritos armónicos, por la necesidad de ajustarse a los imperativos del valor del suelo, pues es sabido que el precio del solar hace en ciertos sectores imposible la construcción unifamiliar, así como en otros la restricción en el coeficiente de aprovechamiento del suelo lleva como consecuencia el que pueda mantenerse una densidad baja.

Al tratar de la densidad actual, ya indicamos que Logroño está en buenas condiciones para organizar la ciudad futura de una manera conveniente; por lo tanto, el cuadro de densidades, que en otra ciudad sería una utopía derivada del Estatuto Municipal, podrá ser en Logroño una realidad.

Otra cuestión a solventar es la de si debe orientarse la ciudad hacia la construcción de casas de varios pisos o unifamiliares. Cuestión muy debatida en todos los países y que tras la colisión de los diferentes criterios siempre ha quedado en lo mismo: eclecticismo.

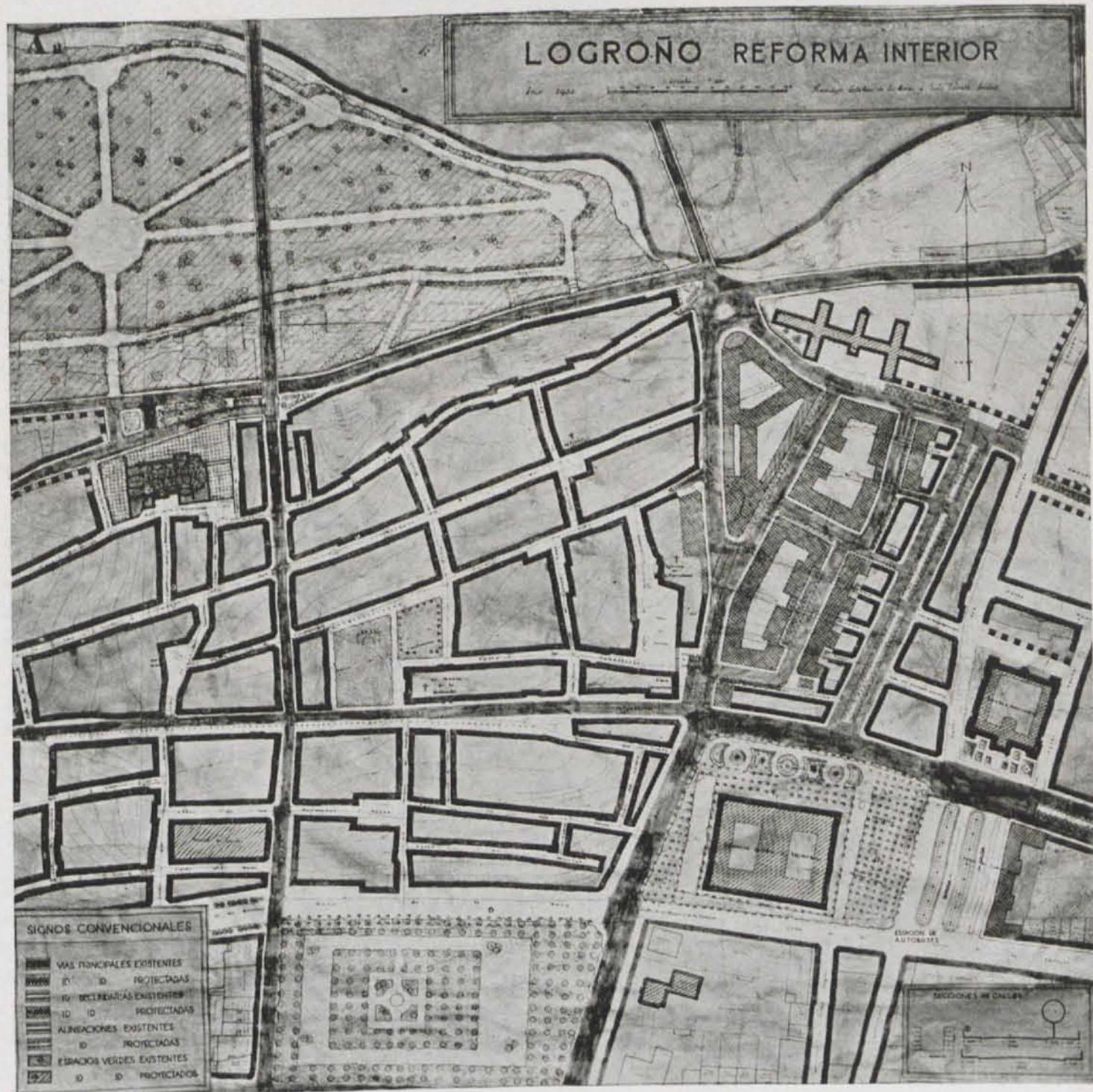
En los cuadros anejos (pág. 204) puede verse la clasificación de los habitantes de la extensión en cuanto a su forma y alojamiento se refiere. Adelantemos, sin embargo, el resultado siguiente: Alojados en bloques, 15.405 habitantes; alojados en casas unifamiliares, 12.121 habitantes.

De donde resulta que, aproximadamente, se reparten los habitantes por partes iguales en las dos clases de construcciones.

En esta ocasión repetiremos una vez más uno de los conceptos fundamentales: el transcurso del desarrollo histórico de la ciudad ha de decir cuáles son las tendencias de esta materia, y así tendremos que, con el tiempo, áreas destinadas en principio a bloques habrán de destinarse a vivienda unifamiliar o viceversa.

En cuanto al emplazamiento de las diferentes áreas, nada mejor que una inspección del plano a escala 1:2.000. Quédanos por decir algunas palabras sobre las zonas "agrícola" e "industrial". Alrededor del área que consideramos de extensión, hemos dispuesto una faja de 250 metros de anchura, designada por "agrícola 1". Consideramos necesaria esta clasificación, pues es necesario un tránsito entre la ciudad y el campo (y más en Logroño, donde el cultivo intensivo es frecuente). Esta faja, con ciertas restricciones en el aprovechamiento del suelo, evita el desarrollo anár-

Plano de reforma interior.



quico de los suburbios, la creación de focos insalubres y la valorización excesiva de focos semiurbanos que luego, al avanzar la ciudad en su crecimiento, es antieconómico conservar o destruir.

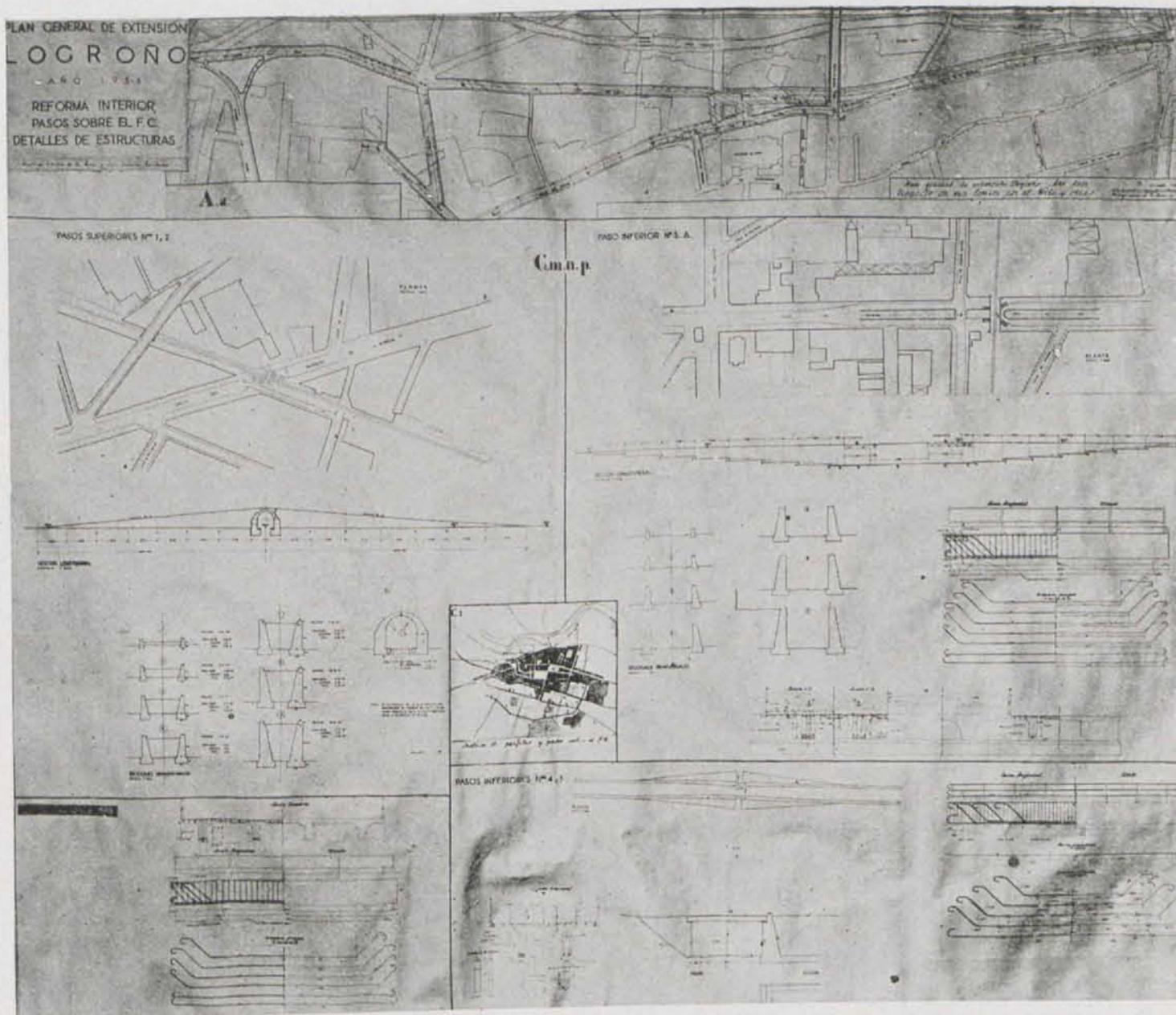
La zona "industrial" se emplaza en el ángulo S.E. de la ciudad, entre la carretera y el ferrocarril, en un distrito llano y con poco valor en la actualidad. Su emplazamiento en este sector obedece a la dirección de los vientos dominantes y a las condiciones de comunicación, pues la carretera pone esta zona en contacto rápido con la estación actual, y el ferrocarril permitiría la

Zonas	Usos permitidos	Usos permitidos con licencia especial	Usos prohibidos
I) RESIDENCIALES Residencial A.	Viviendas de todas clases, casas de huéspedes, edificios administrativos de pequeña importancia, bibliotecas, museos, templos, garajes aislados (1).	Edificios públicos importantes, mercados de barrio, teatros o cines de barrio, baños públicos, pequeño comercio, pequeña industria doméstica, establecimientos de la clase quinta, escuelas, edificios para instituciones de carácter filantrópico o caritativo sin carácter correccional y edificios sanitarios de pequeña importancia.	Industrias, cementerios, parques de atracciones, establecimientos de las clases primera, segunda, tercera y cuarta.
Residencial B.	Además de los anteriores del grupo residencial A y de los permitidos con licencia especial en el mismo, pequeños talleres y establecimientos de la clase cuarta.	Establecimientos de la clase tercera.	Industria pesada, establecimientos de las clases primera y segunda.
II) COMERCIAL	Comercio, vivienda, edificios públicos, oficinas, bancos, establecimientos de clase cuarta y quinta, teatros y cines importantes, y garajes comunes.	Almacenes y depósitos en determinadas condiciones y establecimientos de la clase tercera.	Industria pesada, establecimientos de las clases primera y tercera.
III) INDUSTRIAL Industrial A.	Establecimientos de clase tercera.	Vivienda, edificios administrativos, industria pesada.	Establecimientos de las clases primera y tercera.
Industrial B.	Industria pesada y establecimientos de la clase segunda.	Establecimientos de las clases primera y tercera, viviendas de guardas o vigilantes (2).	Viviendas, edificios administración y públicos, escuelas y establecimientos de las clases cuarta y quinta.
IV) ZONA DE DEPORTES	Edificios y campos deportivos de todas clases, gimnasios, piscinas, teatros al aire libre (3).	Parques de atracciones, establecimientos de la clase tercera y viviendas del personal directamente afecto a los mismos.	Industria pesada, viviendas, establecimientos de las clases primera y segunda.
V) ZONAS VERDES	Viviendas de guardas, invernaderos, etc.	Parques zoológicos, pabellones de exposición, parques de atracciones, edificios deportivos.	Cualquier otra clase de edificación.

(1) Los edificios cuyo emplazamiento se señale de un modo especial en los planos de detalle de los polígonos del Plan de Extensión, tendrán que someterse a las parcelas señaladas.

(2) Los establecimientos de la clase primera sólo podrán instalarse a 500 metros de distancia de todo edificio habitado.

(3) Las zonas militares y Ciudad Universitaria quedan reguladas por las disposiciones legislativas correspondientes.



Plano de reforma interior: Pasos sobre el ferrocarril y detalles de estructura.

construcción de una estación-apeadero, que acercaría más la carga y descarga de mercancías. En la actualidad no puede decirse que haya una zona industrial en Logroño, pues las concentraciones en el sector de la calle del Marqués de Murrieta no tienen más base de existencia que dicha calle y aparecen confundidas con las mansiones de los propietarios industriales y próximas a los hospitales y asilos.

Tal vez no sea el momento de pensar en nuevas industrias; pero el plan de extensión debe prever un futuro canalizando y orientando las nuevas actividades de la ciudad.

Se ha señalado un área para "casas baratas". Específicamente no presentan características constructivas que no sean las generales de la ciudad; pero si el erario municipal y el criterio del concejo lo estima, conviene prever las áreas a adquirir, para que en el futuro, cuando la ciudad se haya extendido, ya posea el municipio terrenos en condiciones estratégicas.

Desgraciadamente, en nuestro país los municipios se desentienden de la política del suelo, y, para sus necesidades, piensan en el último momento en la adquisición del terreno; y en lugar de dirigir la valorización del suelo urbano, acuden al mercado de terrenos, como lo pudiera hacer un particular cualquiera.

Queda complementada la cuestión de las zonas con las ordenanzas de cada una de ellas.

ESPACIOS LIBRES.—Lo que anteriormente dijimos de las áreas de casas baratas puede repetirse al tratar de los parques.

La legislación no admite la expropiación sin indemnización y, por lo tanto, de nada vale que

un municipio trace su plan de extensión determinando las áreas que habrán de destinarse a parques si no se ocupa también de la adquisición de las mismas.

Hemos emplazado varios parques de distrito teniendo en cuenta la situación relativa de unos con otros y delimitándolos con arreglo a parcelas existentes en la actualidad, lo que permitiría (como dijimos al tratar de las casas baratas) que el municipio adquiriera sus reservas de espacios libres en el tiempo oportuno. Los parques proyectados se comunican entre sí y con los existentes por medio de vías arboladas, alguna de las cuales, según indicamos al tratar de la red viaria, se obtiene reduciendo a la dimensión necesaria la faja de tráfico de ciertas vías existentes, excesivamente dimensionadas en la actualidad.

Hemos de tratar aparte el parque del Ebro que proponemos. Más que parque se trata de una chopera, similar a la existente en la orilla opuesta y en muchos puntos de la ribera del Ebro. Si tenemos en cuenta que los terrenos que lindan con esta zona están muy desvalorizados actualmente y la reforma viaria que se propone, podría la ciudad de Logroño obtener con facilidad un hermoso parque, aunque, desde luego, parte del mismo fuera una simple chopera que se inundara con las crecidas del río.

Tal vez habría posibilidad de comunicar este parque con la otra orilla, ligando las dos choperas y estableciendo una comunicación más directa de la ciudad con lo que son baños en verano, cada año más visitados por los logroñeses.

En los anejos puede verse el área de los parques y vías parques, así como el coste de adquisición de los terrenos que ocupan.

EDIFICIOS PUBLICOS.—Expresan las bases del concurso que es necesario emplazar los edificios públicos principales.

Consideramos que el emplazamiento de los edificios es aleatorio: depende de muchas circunstancias locales y del ritmo del crecimiento de la ciudad.

Muy fácil nos hubiera sido designar varios centros de distrito y rotularlos convenientemente; pero consideramos que esta designación hubiera sido arbitraria.

Sin embargo, hay dos clases de edificios cuya situación se desprende de la distribución en zonas y que hemos emplazado de una manera esquemática, sin pretender más que señalar su reparto e importancia. Estos son los mercados y las escuelas.

La cuestión de los mercados no está completamente definida; pues hay quien se inclina por un mercado central y quien opina que se debe disponer un mercado cada 20.000 habitantes (como se propone en el proyecto orgánico para la urbanización del municipio de Buenos Aires).

Nos hemos inclinado por esta segunda solución por estimar que si uno de los mercados del distrito tomara más importancia, habría posibilidades de ampliación. Creemos que actualmente no podría plantearse la ciudad de Logroño la tarea de la construcción de un mercado central. Los mercados propuestos son tres, situados fuera de las vías principales de tráfico, aunque próximos a ella. Los dos de la zona Sur son capaces para servir a 10.000 habitantes cada uno y su área cubierta se considera de un metro cuadrado por cada 20 habitantes; se han representado esquemáticamente por un cuadrado del área necesaria; el tercer mercado puede servir a 20.000 habitantes. De este modo puede ponerse en funcionamiento un primer mercado y sucesivamente los otros dos. Aún en cada mercado, la construcción y perfeccionamiento de sus servicios puede hacerse por etapas. Lo esencial es el prevenir su emplazamiento y reservar el área necesaria.

En cuanto a las escuelas, podemos determinar más exactamente su emplazamiento, y aun conociendo el área necesaria en cada sector queda la alternativa del grado de concentración de los edificios escolares, pues manteniendo el principio de la distancia máxima a recorrer por el escolar, pueden concentrarse mayor o menor número de escolares en un edificio.

La distribución de escuelas que hemos presentado es a base de situar una en cada polígono; cada escuela está representada por un círculo cuya área es la exigida por la legislación vigente y de la que más adelante hablaremos.

El emplazamiento de las escuelas es aproximado, pues sería inútil prever actualmente la situación exacta de las escuelas futuras. Pudiera estudiarse, al proyectar el detalle de los polígonos, una conexión de las escuelas y campos escolares con los parques y vías arboladas, lo que coordinaría aún más los espacios libres de la ciudad.

REFORMA INTERIOR.—Al estudiar el Logroño actual nos encontramos con el núcleo central o viejo casco y con desarrollos esporádicos en el llamado actualmente Ensanche. Como estos últimos quedan incorporados a la extensión de la ciudad, vamos a analizar las vías principales de tráfico existentes en aquél.

Nos encontramos en primer lugar con una vía N.S. que cruza el casco por su centro; forman ésta la calle de Fermín Galán y la de Sagasta, que une el Puente de Hierro en sentido E.O., sensiblemente normal a ésta y, dividiendo igualmente el viejo casco en dos partes, nos encontramos la que forman la carretera de Burgos, calle del Marqués de Murrieta, calle de la República, muro de Cervantes y calle de Espartero, que empalma con la carretera de Zaragoza.

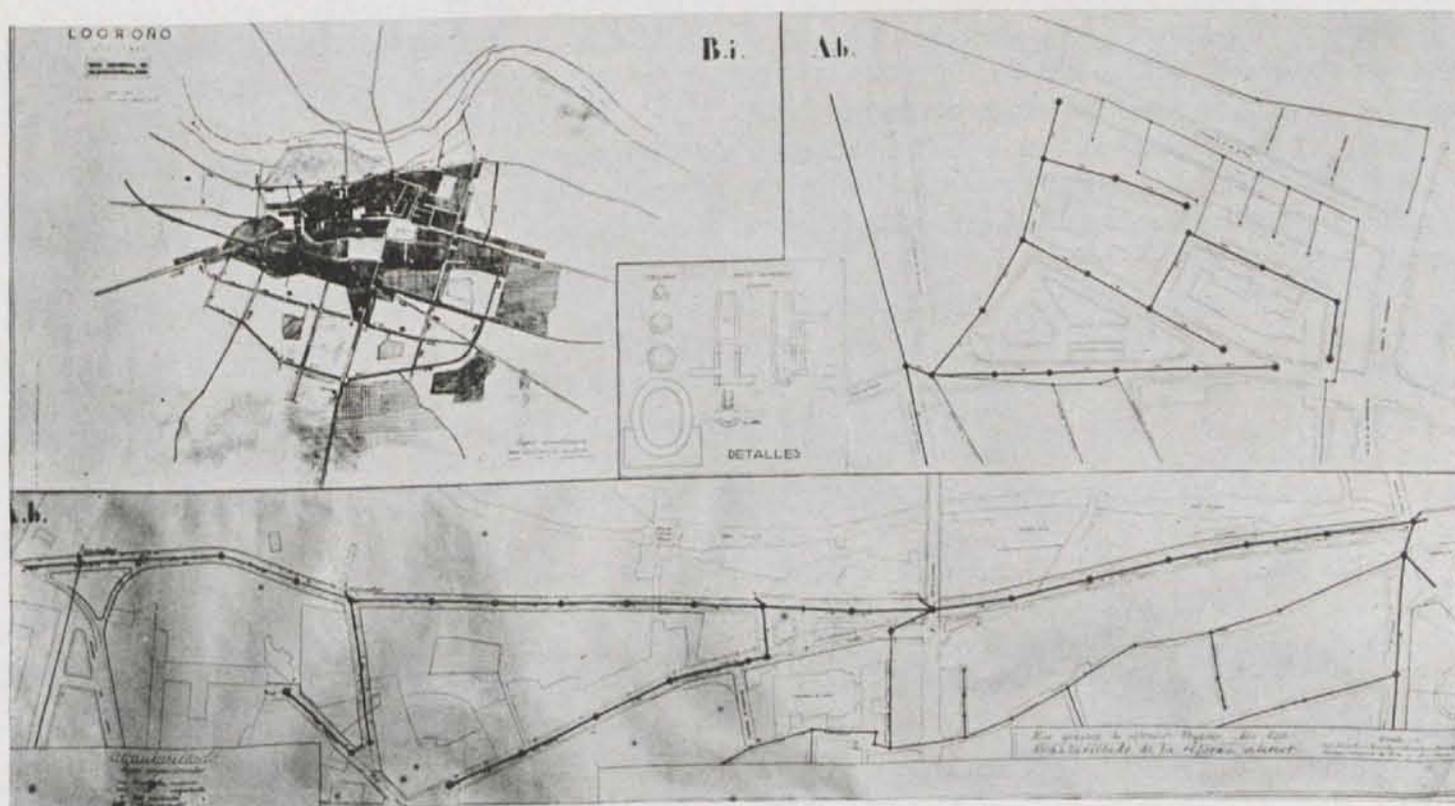
Como vías circunferenciales o de contorno del viejo casco encontramos, asimismo, otra claramente definida por la parte S. y que se inicia por la parte N. Forman esta vía, por el S., la calle de Salmerón, la de Miguel Villanueva, la de Vara de Rey y muro del Carmen, quedando en este punto interrumpida e iniciándose otra vez el contorno en el camino de San Gregorio, calle del Norte, empalmando en este punto con la anterior por otras vías secundarias.

Analicemos éstas: La vía N.S. indicada queda interrumpida al llegar al ferrocarril; y al desarrollarse la ciudad al otro lado de éste, esta vía no puede servir realmente de N. S. de la ciudad. La E.O. indicada tiene el inconveniente del paso a nivel en la calle del Marqués de Murrieta, que la impide realmente servir de tráfico de una manera continua. La vía circunferencial queda, como ya hemos dicho, interrumpida en el cruce del muro del Carmen con el de Cervantes, e igualmente al final de la calle del Norte. Posteriormente, cuando estudiemos las soluciones propuestas en el proyecto, explicaremos las mejoras o sustituciones que de estas vías se han hecho, ya que limitamos el estudio de la reforma interior al examen de estas vías principales de tráfico; primero porque son las que unen con la red viaria principal de la extensión (objeto del concurso) y segundo, porque creemos que la modificación de alineaciones de calles secundarias es una labor puramente local, que debe reservarse a la técnica municipal, ya que ha de hacerlo con un conocimiento de causa que el concursante no tiene.

Dos razones principales se persiguen con una reforma interior; es la primera el encauzamiento del tráfico y la mejora de éste, siendo la segunda el saneamiento de barrios insalubres, teniendo, a nuestro juicio, esta segunda razón más importancia que la primera en poblaciones del volumen de tráfico existente en Logroño.

VIA NORTE - SUR.—Al proyectar el ensanche hacia el S. y E. del actual casco, la vía N.S. existente, antes descrita, quedaría en primer lugar desplazada, además de no servir su cometido, ya que, como hemos dicho, queda interrumpida por el ferrocarril. La sustituimos en el proyecto por la que forman las calles del General Vara de Rey, muro del Carmen y nueva vía proyectada a empalmar con el Puente de Piedra. Como en la calle del General Vara de Rey, que actualmente

Plano general de la red de alcantarillado.



crucza la vía en paso a nivel, se ha proyectado un paso inferior, sirve esta vía perfectamente su cometido de cruzar la ciudad en dirección N.S., quedando emplazada sensiblemente en el eje N.S. del desarrollo proyectado.

VIA ESTE - OESTE.—Respetamos la vía existente hasta llegar al cruce de las calles del Marqués de Murrieta y Salmerón, donde la desviamos por la calle de los Hijos de Martín Zurbano a coger la de la Trinidad, y pasando el ferrocarril con un paso superior la unimos a la carretera de Logroño a Burgos, quedando resuelto con un pequeño rodeo el conflicto de tráfico que supon-dría el paso a nivel de la calle del Marqués de Murrieta.

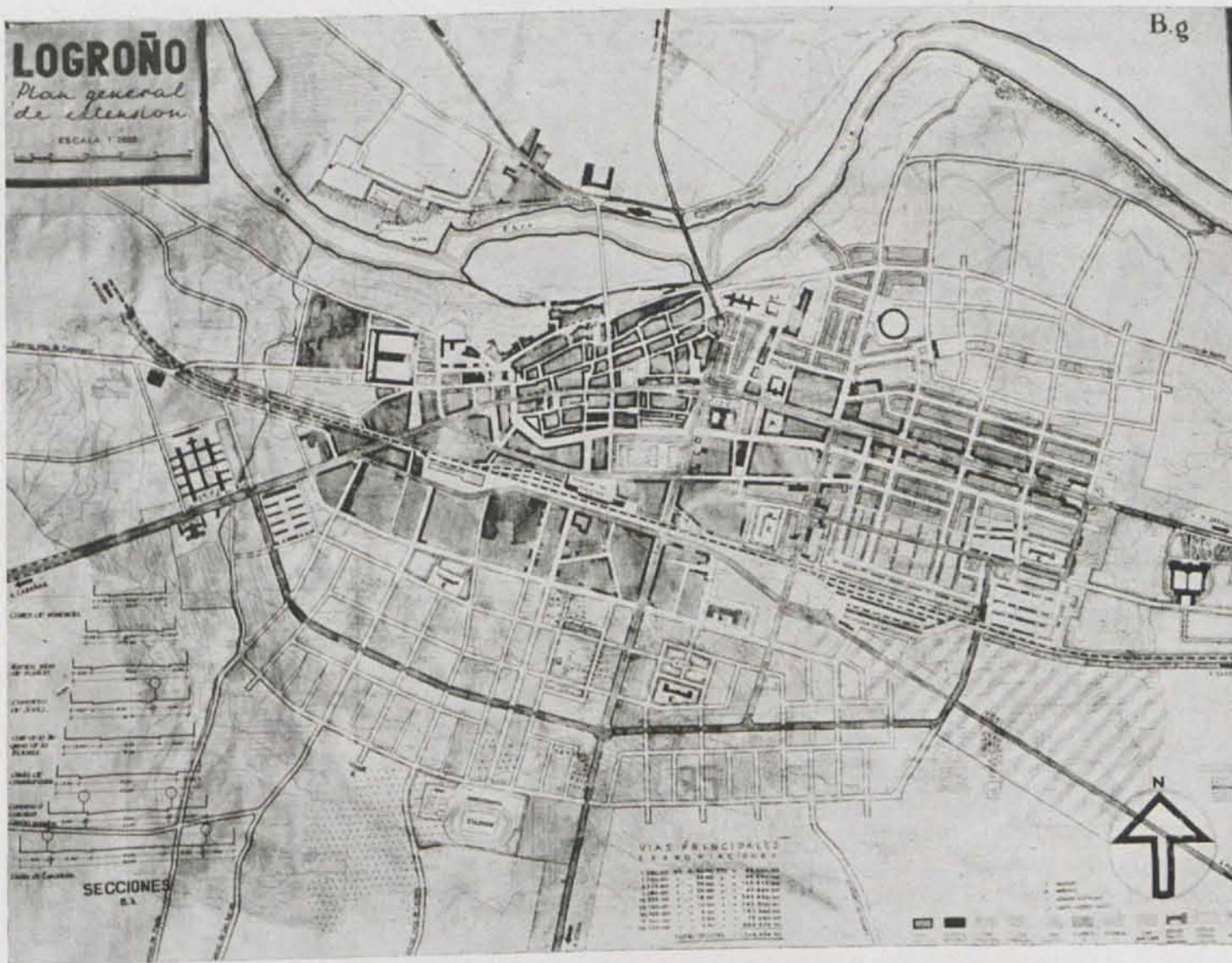
Con la nueva vía N.S. proyectada entre el muro de Cervantes y el Puente de Piedra, queda completada la vía circunferencial del casco, que ya dijimos que se interrumpía en este punto. Para mejorar por el N. esta misma vía circunferencial ensanchamos el actual camino de San Gregorio haciéndole pasar por debajo del Puente de Hierro, bifurcándole poco después y uniéndole de una parte, por medio de una calle totalmente nueva, al camino del Cortijo (esta vía servirá de calle límite de la ciudad por el N.).

De otra, utilizando la actual calle del Norte y la de Navarrete el Mudo y el principio de la de la Trinidad, la conectamos con el paso superior que sirve a la vía E.O., sirviendo en esta forma no solamente de vía circunferencial sino de vía E.O. por el N. de la ciudad, quedando, además, resuelto el acceso de esta vía al centro con la subida proyectada de la calle del Norte al Puente de Hierro y calle de Sagasta.

DESCRIPCION DEL PROYECTO DE UNA NUEVA VIA ENTRE EL MURO DE CERVANTES Y EL PUENTE DE PIEDRA Y DEL SANEAMIENTO DEL BARRIO QUE ATRAVIESA.—Ya quedan expuestas las dos razones que justifican una reforma interior, siendo, a nuestro juicio, de más peso el saneamiento de barrios insalubres que propiamente el tráfico en ciudades como Logroño. Pues bien; ateniéndonos a esta norma al estudiar el trazado de esta nueva vía, hemos proyectado de nuevo el área de la ciudad comprendida entre la ronda del Pósito, la calle de Pi y Margall y la calle de los Hierros, a nuestro juicio no solamente de condiciones higiénicas inadmisibles, sino la más pobre de la ciudad; pudiendo darse el caso extraño, como consecuencia de esto, que la reforma resultase económica, a pesar de ser de todos sabido que toda reforma interior, salvo rarisimas excepciones, es, desde el punto de vista del erario municipal, antieconómica.

VIA PRINCIPAL. DESCRIPCION.—La vía principal parte del muro de Cervantes, quedando afectadas por su arranque las primeras casas con fachada a este muro, en una longitud aproximada de 16,50 metros. Unimos la Casa Consistorial con las primeras casas del lado E. de la calle de Rodríguez de Paterna por porches, que quedan respetadas y, asimismo, se respeta la iglesia de San Bartolomé, la cual quedaría en una nueva fachada a la vía proyectada (el no haber podido disponer de la planta de esta iglesia hace que no hayamos puesto de manifiesto en los planos que es respetada totalmente). Apoyándonos en la alineación E. de las calles de Jacinto Vera y del Puente, continuamos la calle en línea recta hasta la plaza proyectada en el cruce del camino de San Francisco, Puente de Piedra y nuevas vías.

Respetando únicamente las edificaciones que dan a la avenida de Pi y Margall, proponemos demoler el resto para crear un nuevo barrio de viviendas de clase media que sustituyen el anti-higiénico barrio existente. El jardín del Hospital Provincial queda, en su extremo E., afectado por la reforma, ya que la ronda del Pósito se modifica en su arranque.



Plan general de extensión.

PLAN DE EXTENSIÓN DE LOGROÑO

Proyecto de FERNANDO GARCIA MERCADAL, arquitecto de la Oficina de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

(Extracto de la Memoria)

EVOLUCION URBANA.—En el plano de Logroño, como en el de Zaragoza, por ejemplo, con el que tiene grandes analogías, se observan límites claros y definidos, expresivos de la evolución urbana de la ciudad y de su paulatino desarrollo morfológico.

La ciudad romana aparece en él perfectamente definida, limitada a la zona que en el plano de información se señala por Logroño antiguo, en la que se distinguen perfectamente el "Cardo" romano o vía meridiana, en la hoy denominada calle de la República, y el "decumano" o vía normal a ésta en la actual calle de Sagasta.

El crecimiento alrededor a este núcleo primitivo y con la forma obligada por el río, tan característica de tantas y tantas ciudades, puede verse perfectamente en el caso de Logroño, y continuarse hasta principios de siglo, fecha en que comienza a sentirse la influencia del F. C., manifestándose en los años siguientes, especialmente en los de mayor crecimiento de población, la expansión más allá de los límites impuestos por el F. C.

Posteriormente, con la apertura de algunas calles normales a la vía, el crecimiento de los me-

dios de transporte, generalización del auto y de los autobuses, Logroño se extiende principalmente sobre una zona al S. y al E., a lo largo de las carreteras de acceso a la ciudad, experimentando un menor desarrollo al O. y siendo casi nula la expansión al N. del casco, al otro lado del río, sin duda no sólo por la solución de continuidad creada por éste, sino también por la existencia del molesto y frío viento que por su cuenca azota a la ciudad, viniendo de la dirección N.O., viento este tan característico, parecido al que en Zaragoza sopla del Moncayo, y del cual parece protegerse la ciudad toda, por la orientación de sus calles y posición de la edificación en sus antiguas puertas.

Por otra parte, la posición y trazado concéntrico de las calles de Bretón de los Herreros, Salmerón y Villanueva, así como los "muros", señalan bien a las claras la posición de las antiguas murallas que Logroño tuvo en el pasado, como casi todas las ciudades españolas.

En la orientación de las calles del casco antiguo puede observarse una tendencia, diríamos intuitiva, al margen de consideraciones técnicas, al N.O. - S.E. para las calles paralelas al río; es decir, bien marcadamente opuestas al viento dominante, al que antes nos referíamos, y que nos señalan características diríamos de comodidad que hemos tratado de continuar en nuestro proyecto, ante el deseo de proyectar la extensión sin utopías y sin soluciones de continuidad, dando lugar, por el contrario, a un tránsito sin brusquedades, tendencia ésta que se manifiesta en la preocupación del enlace de las vías existentes con las de nueva creación, su conservación de anchuras y de tamaños de manzanas en las zonas de contacto; es decir, todo aquello que procura al plano su carácter, diríamos conservador, el "statu-quo" con todo lo existente, principio que hemos considerado básico en el proyecto, por considerarlo el único medio de hacerlo realizable.

RED VIARIA.—Siendo el sistema de vías el esqueleto de toda composición urbana, hemos partido de él tomando como base las actuales carreteras o accesos principales de la ciudad que se transforman en vías de penetración del trazado, tales como las carreteras de Zaragoza (calle del General Esparteros), de Soria (General Vara de Rey) y de Cabañas (Marqués de Murrieta).

Formadas así las líneas generales del trazado, perfectamente adaptadas a la configuración topográfica del terreno, que no presente en este caso dificultad alguna, y exige pequeñísimos movimientos de tierras, como puede verse en los perfiles de las calles que se acompañan.

Hemos trazado otra serie de calles, unas de tráfico paralelas al F. C. y otras secundarias de vivienda, es decir, de tráfico muy reducido, cuya función está limitada a facilitar el acceso a las construcciones, separación ésta del carácter de las calles, ya adoptado en todos los planos modernos. Del análisis de la red de calles propuesta en nuestro plano puede verse respetamos la casi totalidad de las construcciones existentes y de las calles actuales, habiendo acentuado este criterio hasta conservar incluso los caminos o servidumbres de paso, creadas por una costumbre.

Debemos señalar también cómo en determinados casos de nuevos caminos propuestos, como los señalados en la zona N.O., sus trazados se hacen con el fin de compensar las expropiaciones entre diversos propietarios, dar franco acceso a algunas fincas, las características huertas de Logroño, y de desbaratar lo menos posible los linderos actuales y límites de la propiedad, condición esencialísima mientras no exista una ley de urbanización y en ella la imposición de la reparcelación.

El terreno, por otra parte, con su configuración casi llana, no traía problema alguno de la adaptación al suelo impuesta en otros casos por la economía, ya que aquí los únicos pies forzados con los que nos hemos encontrado han sido las vías ya abiertas en las zonas del ensanche, principalmente en el Sur de la ciudad, tales como las avenidas de la República Argentina y la prolongación del paseo de Colón.

ORIENTACION.—Es sabido que si se quiere que las edificaciones colocadas a lo largo de una calle tengan una buena orientación, tanto en sus fachadas exteriores como interiores, es preciso disponer convenientemente los ejes de las calles, de modo tal, que si no se consigue un óptimo resultado para toda la calle, lo que sería prácticamente imposible, evitar, al menos, las disposiciones menos afortunadas.

Las calles trazadas de E. a O. tienen la desventaja de ofrecer una exposición de franco mediodía a las fachadas de los edificios colocados a un lado de la calle, y de pleno N. a los situados en el lado opuesto.

Algunos técnicos han puesto en evidencia la importancia que en estos casos tiene, más que la orientación geográfica, la insolación de las fachadas, o sea el número máximo de horas durante las cuales, en un año, una fachada orientada en un determinado punto cardinal recibe los rayos solares.