

cesario para alcanzar la superficie exigida por el Estatuto municipal, contando con las actuales zonas verdes de Logroño. La construcción abierta hace innecesario el rebajar la densidad por inclusión de nuevos parques. Se aprovechan para éstos los principales núcleos arbolados existentes.

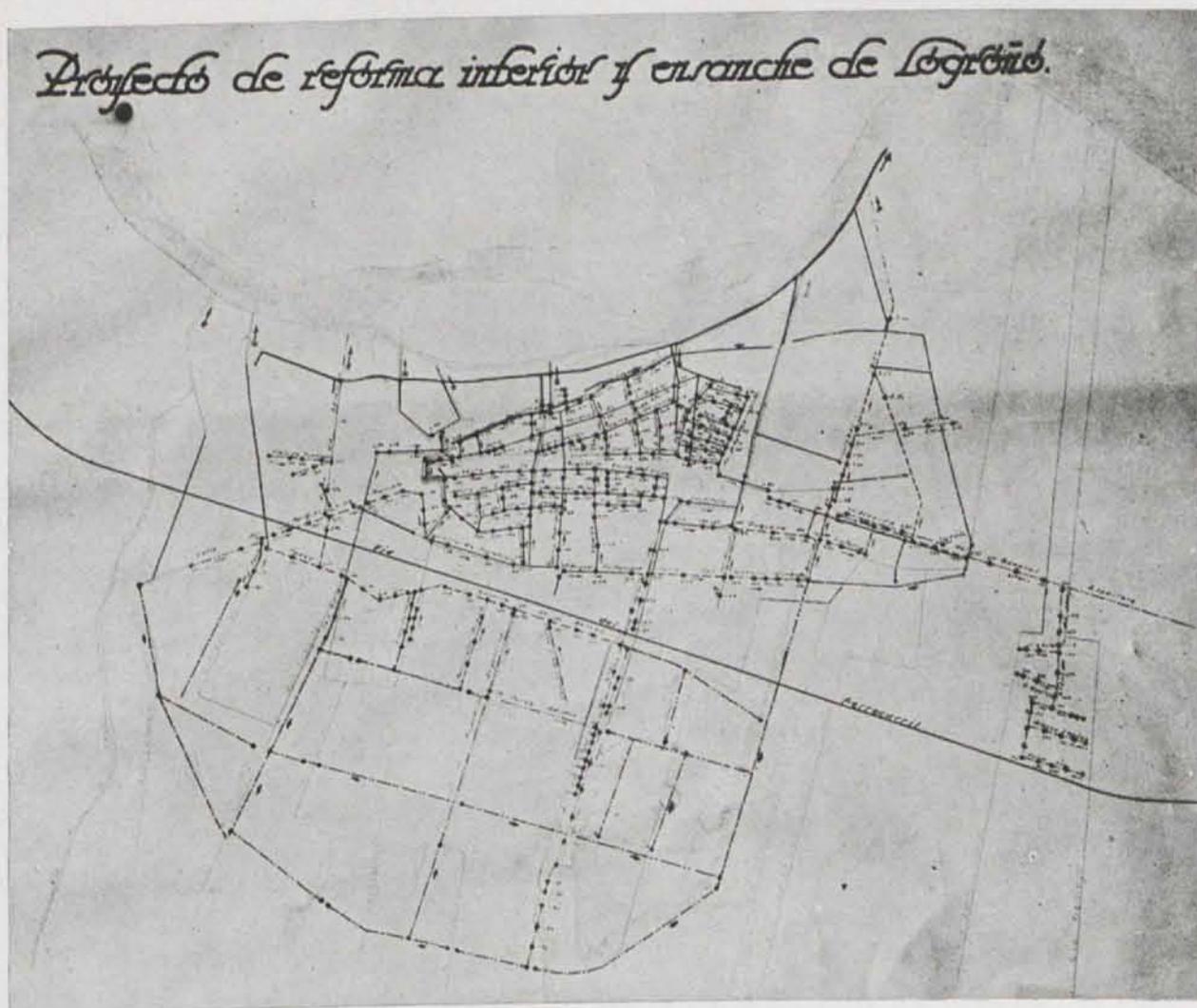
REFORMA INTERIOR.—Realmente, hemos reducido la reforma interior al intento de resolver el cómodo enlace con los puentes desde las carreteras de Soria y de Burgos, a través del núcleo central.

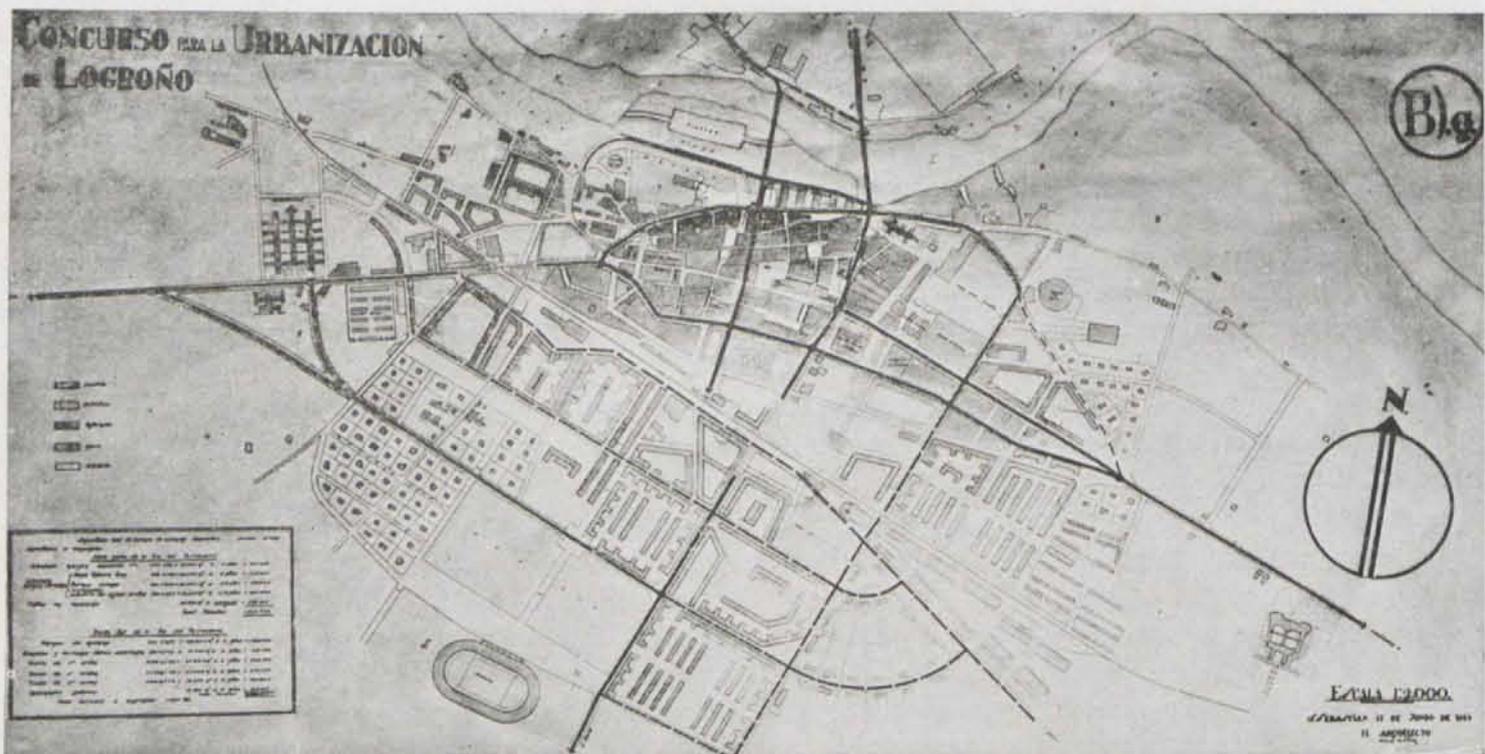
Se ha procurado que el sacrificio fuese mínimo, a excepción hecha de la acera más próxima al río de la calle de Barriocepo, de la que, deliberadamente, se han derribado todas las casas. Esto se ha hecho por el doble motivo de sanidad pública (Ley de 10 de diciembre de 1925) y de economía, pues el bajo valor de estos solares y fincas es el único que permite acometer un saneamiento intensivo. La excesiva pendiente con que la nueva calle entra en el puente se neutraliza construyendo un refugio a la salida del mismo, con lo que se obliga a los vehículos a que frenen. Aunque el Estatuto, que es la Ley vigente en estas materias, autoriza, en ciudades de más de 10.000 habitantes, la anchura mínima de 10 metros para calles que se ensanchen por un solo lado, no hacemos uso de esa autorización por estimar que estas dos vías fundamentales han de hacerse con toda capacidad, a lo menos futura, y que sólo así cabe estimar en las fajas laterales expropiadas una elevación de valor que compense del establecimiento de las nuevas calles.

Lo que al resto de las alineaciones interiores de la ciudad se refiere, no creemos que pueda ni deba ser objeto de un concurso. El arquitecto municipal es el único capacitado y llamado a coordinar los planes locales de alineaciones con las líneas generales del plano de la reforma interior y extensión, así como a desarrollar las ordenanzas municipales que se acompañan.

La obra complementaria de la reforma es la construcción de un colector paralelo al río para sanear el curso de éste a su paso por la ciudad. No creemos necesaria la instalación de una estación depuradora (al menos de momento), por la escasa población de la ciudad y el poco caudal de agua del río, así como la ausencia de poblado próximo. Purificadas así las aguas del Ebro, la playa fluvial podía completarse y ad decentarse, siendo una posible fuente de ingresos municipales y, desde luego, un beneficio indudable para la población.

Plano de la red de alcantarillado y ríos.





Plan de extensión y reforma interior.

PLAN DE EXTENSIÓN DE LOGROÑO

Proyecto de MIGUEL ANGEL SETIEM, arquitecto.

(Extracto de la Memoria)

La información señala hacia el Sur las posibilidades del Ensanche.

De acuerdo con esta sugerencia, la arteria principal indiscutible de la misma es la calle de Vara de Rey. Se prolonga la Avenida de Colón, en la misma forma que trae de arriba, y se proyecta una nueva avenida transversal, que va a unirse a la carretera de Burgos-Zaragoza.

ZONAS.—Establecemos como zonas bien delimitadas:

ZONA INDUSTRIAL, EN PROYECTO.—Siendo los del O. los vientos dominantes en plaza, la situación adecuada para esta zona industrial parece ser el extremo E. de la población. Esta zona será, pues, el triángulo ilimitado, del que dos de los lados son el F. C. y la carretera de Piqueras. Esta proximidad a la vía permitirá introducir en ella ramales apartaderos de la misma.

ZONA COMERCIAL.—La zona industrial actual, si puede lograrse su desplazamiento a la nueva que se proyecta, pasaría a ser zona comercial y de viviendas.

El valor que con esta transformación fueran a alcanzar los solares sería un aliciente para afrontar los gastos de la nueva instalación de las mismas, en la zona a ello destinada.

ZONA DE PARQUES Y RECREOS.—Tomando por base la existencia del actual Club Deportivo, se proyecta el parque partiendo de la nueva avenida que se proyecta, y en un fondo de 240 metros, a partir de la calle de Vara de Rey, hacia el Oeste.

En esta disposición puede, asimismo, ser prolongado hacia el Sur, en la misma proporción que las zonas de habitación que se disponen a su alrededor, como ahora se dirá.

VIVIENDAS

EN BLOQUE.—Se disponen alrededor del parque y a lo largo de la calle de Vara de Rey. En esta calle pueden ir abriéndose las manzanas conforme a las necesidades del crecimiento de la población.

RESIDENCIAS.—En la misma disposición, respecto al parque; pero en la orientación opuesta.

Esta disposición se razona, ya que una vez suprimido el paso a nivel, será inmediato el establecimiento de alguna línea de autobuses.

Dado que los habitantes de los bloques (clase media, empleados, profesiones liberales, etc.) hayan de hacer uso más frecuente que los otros dos sectores (residencias unifamiliares, obreros), es uno de los fundamentos para el emplazamiento señalado a los bloques. Aparte de que las bajeras han de ser destinadas a tiendas y almacenes.

ZONA AGRÍCOLA Y DE VIVIENDAS.—Contigua a la zona fabril, y separada de ella por una cortina de arbolado, se sitúa la zona agrícola mixta con viviendas.

Se dispone así con miras principalmente a la población de la zona industrial, que puede aprovechar sus horas libres en el cultivo de la huerta.

Ya que parece fácilmente llevadera a la práctica esta solución, creemos interesante el aspecto social que ello presenta, ya que tiende a convertir en propietarios de la vivienda y terrenos a los obreros de la fábrica: la amortiguación de los efectos del paro obrero, y dar ocupación interesante y digna a las horas libres de la jornada del obrero.

EDIFICIOS PÚBLICOS.—En los planos se detallan los emplazamientos de las Escuelas, Mercados, etc.

En los bajos de las Escuelas se pueden acondicionar locales para baños públicos, sin necesidad de edificios "ad hoc".

En la barriada obrera creemos de interés proyectar un edificio guardería de niños. Creemos ser compatible con una instalación de baños públicos, en una de las alas o aprovechando algún piso intermedio.

OTROS SECTORES URBANIZADOS.—Hacia el Este de la Avenida de Colón y la iniciada barriada de casas baratas, existen todavía zonas de terreno libres de edificación, o de tan poca densidad ésta, que puede, sin mayores sacrificios, iniciarse una urbanización adecuada.

El tipo de viviendas es el mismo que se propugna para las manzanas del lado Sur. Estimando cubiertas con creces las necesidades de espacios urbanizados, se extiende hacia el centro de la población la zona de viviendas unifamiliares (o casas baratas), que está ya iniciada en esta parte.

Asimismo, hacia la parte del Seminario, se continuará, si se presenta necesidad para ello, el sistema de urbanización que marca la mencionada barriada de casas baratas.

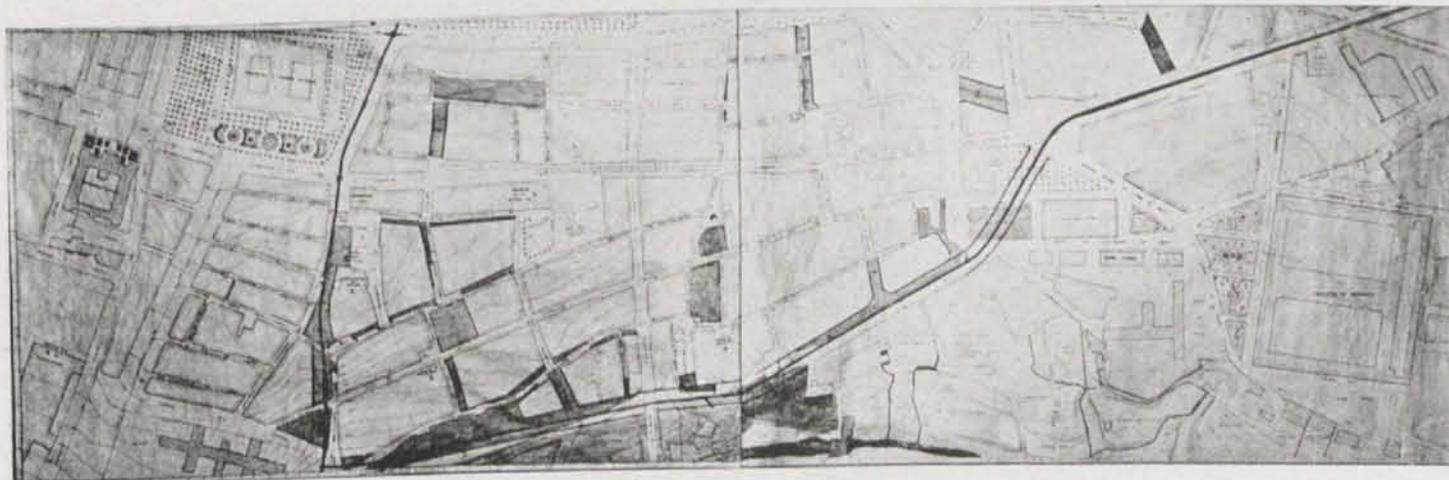
ZONAS DE RECREOS Y DEPORTES.—Disponemos dos zonas de recreo, bien distintas, tanto en su emplazamiento como en su utilización y destino.

El uno es un campo de deportes terrestres (llamémosle así), a base de los terrenos del actual Club Deportivo, el cual queda rodeado de los terrenos que dedicamos a parque.

Encontramos a esta disposición la ventaja de su muy fácil acceso del casco del pueblo; así como su cercanía (medio kilómetro del paso a nivel) y la posibilidad de prolongarlo indefinidamente a lo largo de la carretera, ya que son terrenos de fácil adquisición. En este parque se irán disponiendo paulatinamente los diversos campos de sports (tennis, frontones, etc., etc.).

El segundo parque se emplaza a la orilla izquierda del río, aguas arriba del Puente de Hierro.

Plano de reforma interior.



El emplazamiento de este parque es una parte de las obras a ejecutar, que con la vía de circunvalación Norte y el establecimiento de una piscina abierta, en la parte del río llamada El Sotillo, constituyen el fundamento de la urbanización y saneamiento de la parte Norte de la ciudad.

El valor de todas las edificaciones de esta zona es insignificante: la construcción toda ella está vieja y ruinosas, y al terreno le está asignado como valor 12 pesetas metro cuadrado.

Estos antecedentes favorecen el plan de urbanización que en esta parte se proyecta.

Estas obras consisten: En la ejecución de un muro de contención, que, partiendo desde el extremo del Puente de Piedra, iría a parar al cuarto pilón del Puente de Hierro, continuando, aguas arriba, hasta la antigua presa de Recajo.

Este muro permite establecer un paseo a lo largo de esta margen del río, y los trabajos de relleno necesarios entre este muro y lo que será la vía de circunvalación Norte.

De esta manera, el Ebro Chiquito desaparece en absoluto.

En la parte comprendida entre ambos puentes, los terrenos conseguidos se utilizarán para la construcción de edificios comerciales, y desde el Puente de Hierro para arriba, para parque.

Ha de observarse que, a pesar de que la longitud de este muro es de unos 1.300 metros, en cambio su perfil, salvo en las inmediaciones del Puente de Piedra, es insignificante.

PLAYA PISCINA.—La parte comprendida entre el citado muro y el cauce del Ebro denominado El Sotillo, se aprovecharía para establecer una piscina sencilla, con agua corriente, donde en el verano pudieran bañarse niños y mayores.

Comparada con la que actualmente se dedica, en la orilla opuesta, a estos menesteres, tendría la gran ventaja de su proximidad a la ciudad, su fácil acceso y su insignificante costo de instalación.

El acceso a la misma, desde la ciudad, se efectuaría con todas las garantías de seguridad, mediante un paso inferior, por la calle de San Pablo, bajo la nueva Avenida de Circunvalación.

ESTACION DE AUTOBUSES. PROGRAMA DE SU ESTABLECIMIENTO.

EMPLAZAMIENTO.—Creemos que el emplazamiento más adecuado, ya que además la voz popular lo señala, es el llamado Solar de Covarrubias, situado entre las calles de Espartero, Duquesa de la Victoria, frente al parque del Instituto, y el medianero de otras casas de vecindad.

SOLAR.—Es un cuadrilátero, dos de cuyos lados son sensiblemente paralelos.

ORGANIZACION DEL EDIFICIO.—Actualmente existe funcionando un edificio de este género en Pamplona, cuyas normas aprovecharemos en lo que la experiencia ha confirmado como buenas.

La entrada o llegada de vehículos creemos preferible sea por la calle Duquesa de la Victoria y salida por Espartero.

Se dispondría el andén de llegada y salida de autos en el centro del edificio y en un ancho de 37 metros; quedando de esta forma, restante, una zona (fachada al Instituto) de 12,50 metros de anchura, y otra zona al medianero de 18 metros de ancho. Esta diferencia servirá para dejar los patios interiores necesarios en el medianero. Hacia las calles de Espartero y Duquesa de la Victoria, la crujía sería, asimismo, de 12,50 metros de ancho.

El patio interior queda de 37 por 55 metros, pasando por debajo de las dos crujías exteriores señaladas de 12,50.

Sin dejar de reconocer los inconvenientes que esto presenta, proponemos que el edificio debe de servir para poner a la mano del pasajero cuanto éste puede necesitar a la salida o llegada de su viaje.

Cierto es que esto ocasionará sensible competencia a los establecimientos ya existentes en plaza: por esta razón, tendrán preferencia a estos locales los ya establecidos en ella, entre quienes exclusivamente se celebraría el concurso de arriendo de locales.

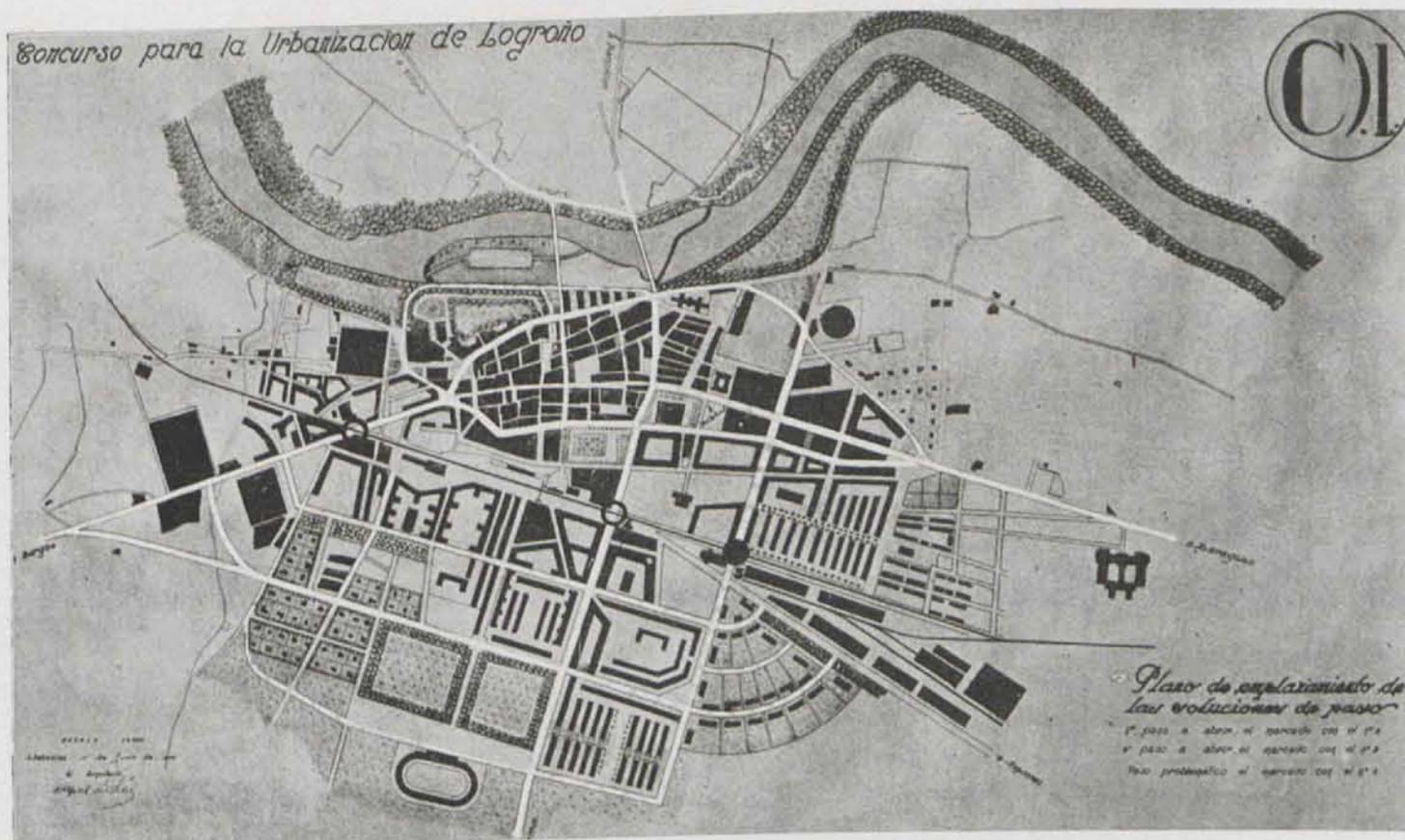
DOTACION.—En primer lugar, se dotará de cuanto tenga relación con el transporte mismo, llegando hasta establecer, como ya se ha propuesto en alguna población, incluso una Escuela de Mecánicos.

Una segunda partida será la de alojamiento y sustento de viajeros.

Se acondicionaría un Hotel-Parador (no residencial) en la parte o crujía medianera del edificio, acondicionado en forma de evitar, en lo posible, la competencia a los ya existentes en plaza. (Aposentos de dimensiones reducidas y con precios crecientes al pasar ya de cierto número de días de estancia. Plan de los Hoteles de la Cía. del Midi, en Francia).

La duración de la estancia del viajero puede controlarse mediante los partes de entrada y salida de los viajeros.

Pudiera instalarse esta parte en la crujía del medianil y patio de salida con la parte correspondiente a ambas fachadas.



Plano de los emplazamientos de los pasos inferiores.

Las viviendas se dispondrían en las fachadas Instituto, Espartero y Duquesa de la Victoria. Pudieran ser viviendas-oficinas de profesiones liberales (oficinas de Seguros, Agencias de negocios, procuradores, odontólogos, médicos, etc.)

Las bajas destinadas a comercios o despachos al por menor, en principio, de comestibles, bebidas, confitería, pastelería, charcutería, etc. Farmacia, droguerías, etc. Camiserías, ropas blancas hechas y a medida, impermeables, etc. Ferretería menuda, vajilla, utensilios de la casa. Zapatería, cordelería, alpargatas. Relojería, bisutería, óptica, ortopedia. Accesorios de automóviles, bicicletas, etc. Aparatos y material eléctrico.

En cuanto sea posible, un establecimiento únicamente de cada clase.

El edificio constaría, en altura, de sótano, planta baja y entresuelo, destinados a locales comerciales. Cuatro pisos destinados a viviendas o habitaciones.

REFORMA INTERIOR.—La reforma interior, obligada por el trazado viario, se razona por las necesidades del tráfico y no insistiremos sobre ella.

Nos referimos ahora a la reforma interior originada por razones de higiene y ornato.

El casco antiguo de la villa es deficiente y poco sano, con calles sumamente estrechas. Una solución radical no puede justificarse, ni es viable, si se estudia la relación entre el costo y los resultados a obtenerse.

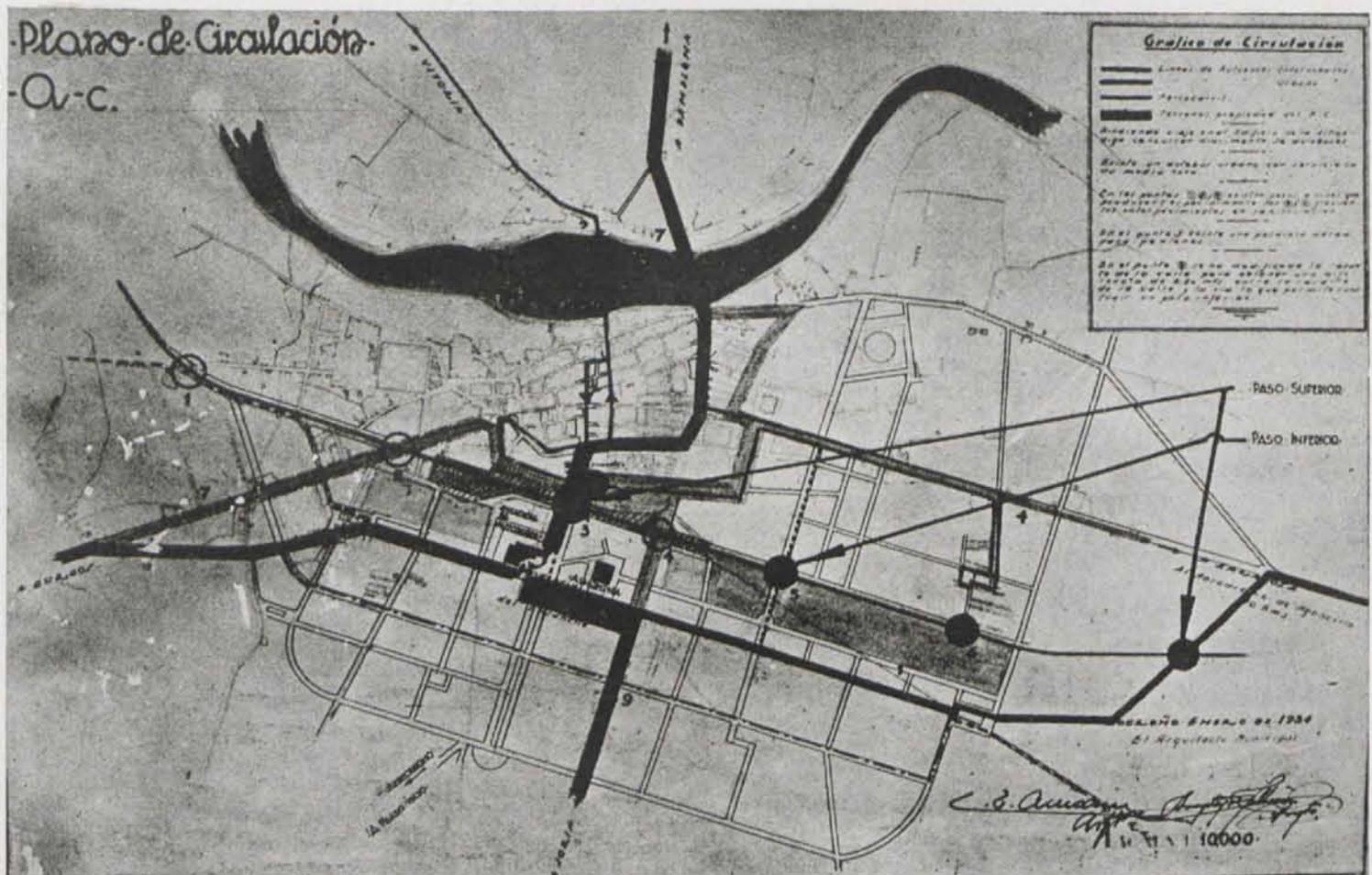
Se tiene en cuenta en este estudio el plano de alineaciones de la ciudad, ya estudiado anteriormente, aunque algunas de sus sugerencias (v. gr., la vía a la Iglesia de Santiago) hayan sido abandonadas.

Somos del parecer de que la simple rectificación de alineaciones supone poca mejora en la urbanización, así como en el aspecto sanitario.

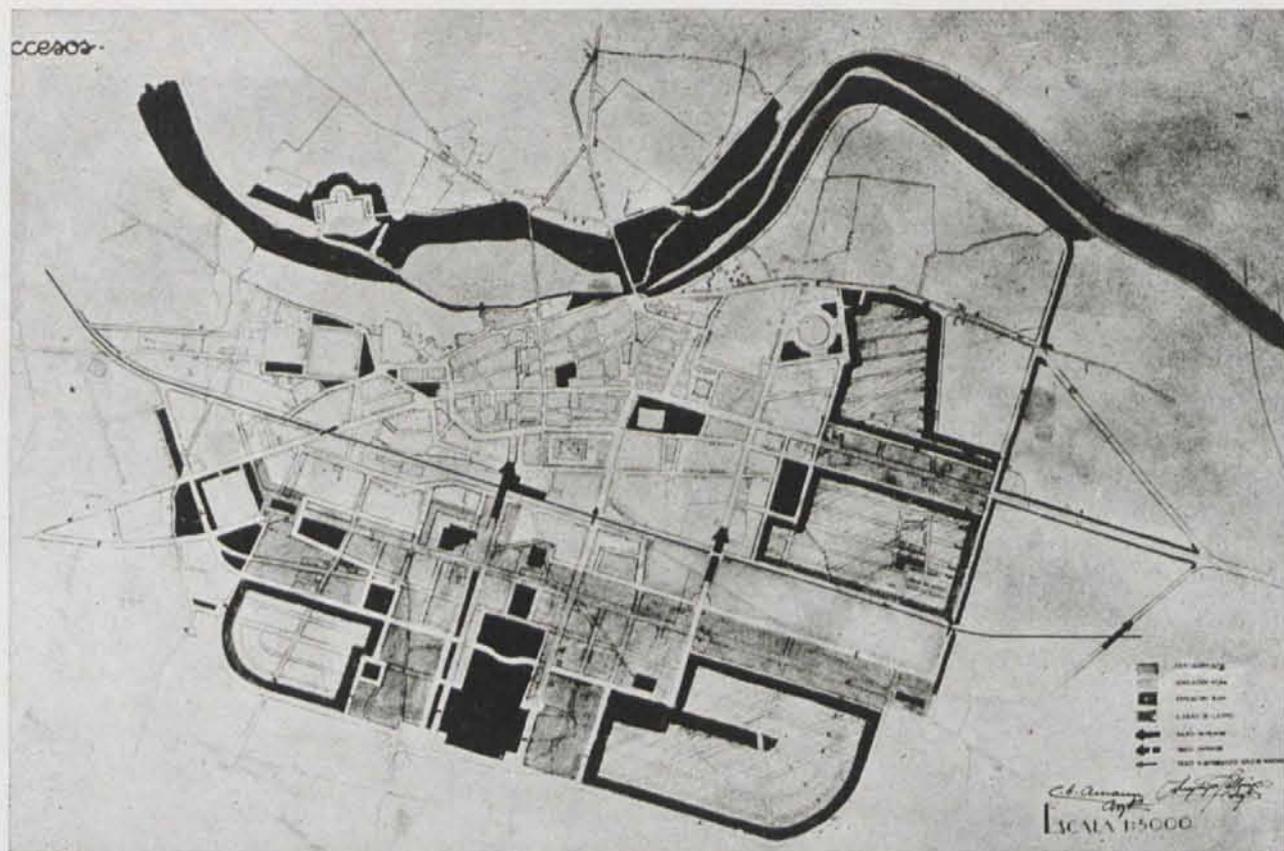
En vez de eso, estimamos preferible la formación de espacios libres que disminuyan la densidad de edificación.

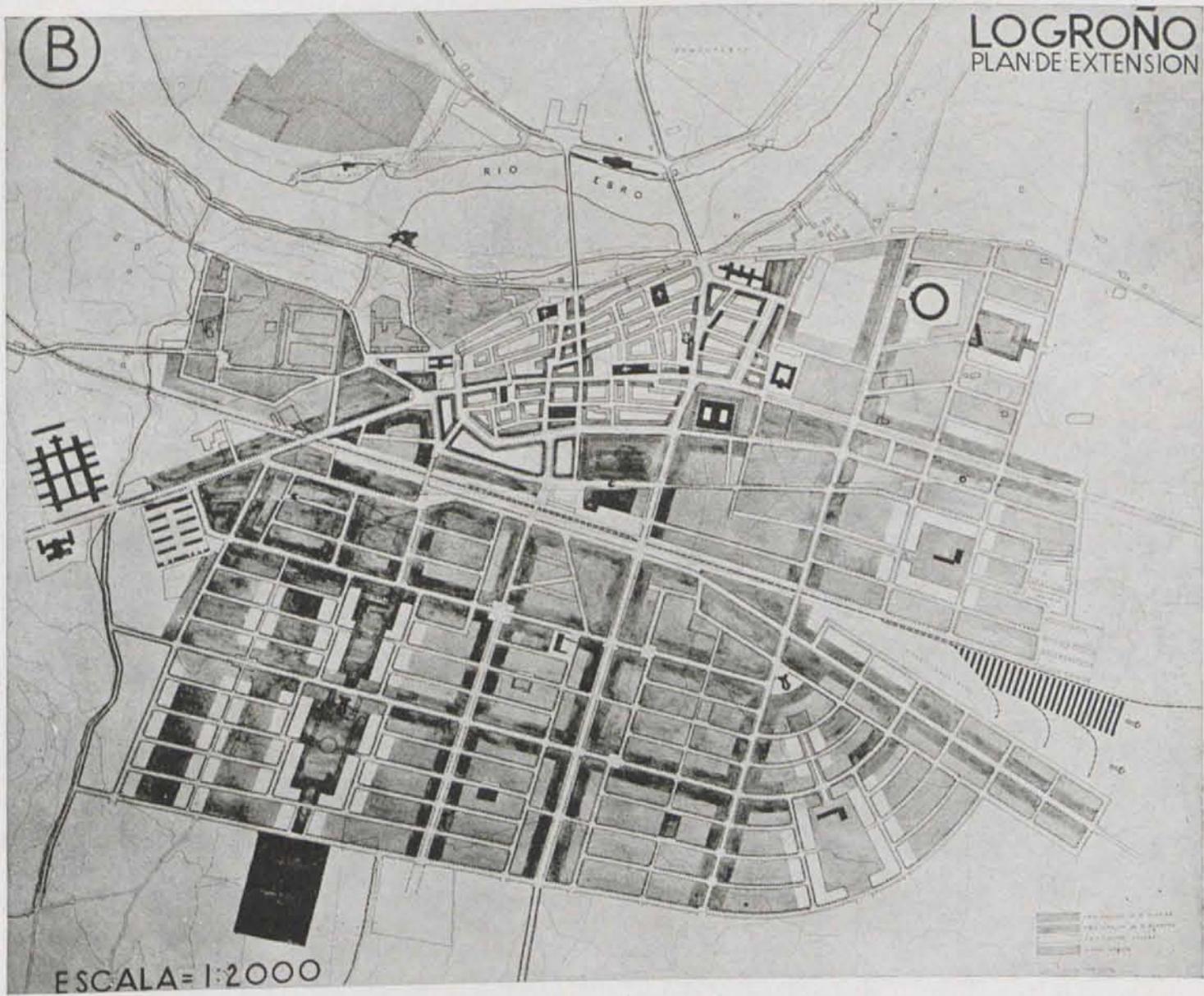
Estos espacios se proponen allí donde actualmente la edificación es de peor calidad y, por consiguiente, menos costosa la expropiación.

ORDEN DE PRELACION EN LA EJECUCION DE ESTAS REFORMAS.—Las dos primeras reformas a ejecutarse serán la exigida por la vía de circunvalación y el acondicionamiento de la vía Soria-Pamplona, o sea la calle de Rodríguez Paterna.

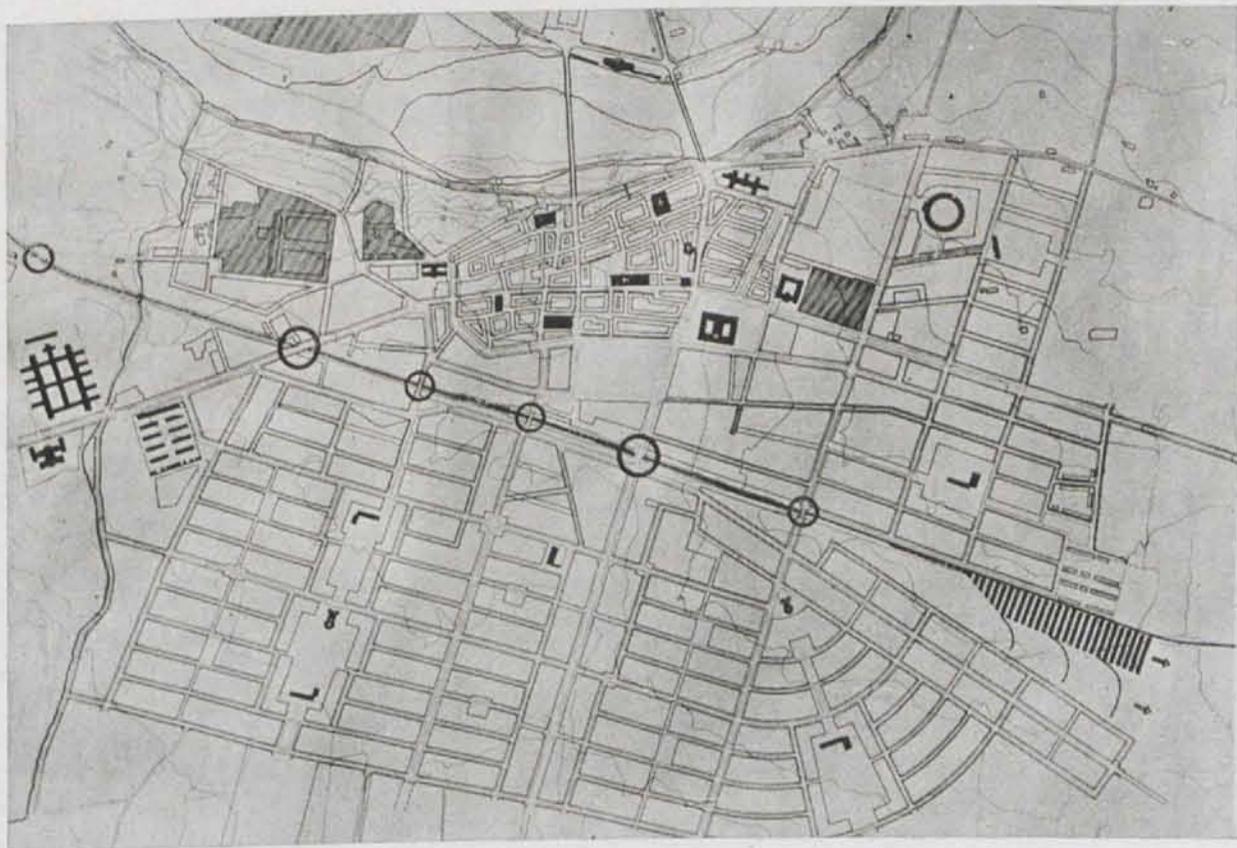


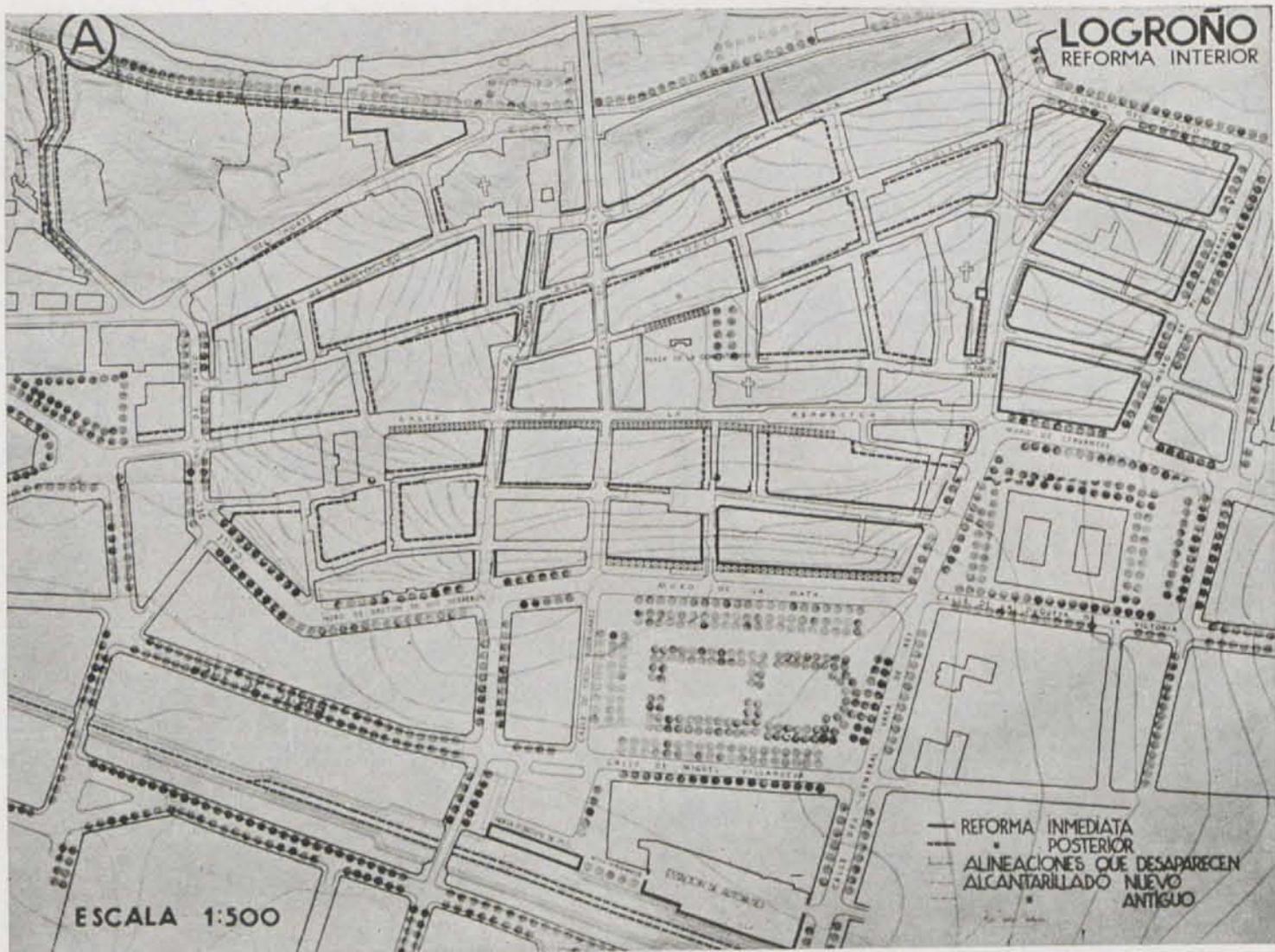
Proyecto de C. E. Amann y A. Tellería, arquitectos.
Arriba: Plano circulatorio. Abajo: Accesos.





Proyecto de Luis Pérez Minguez, arquitecto.
 Arriba: Plano de extensión. Abajo: Emplazamiento de pasos inferiores.





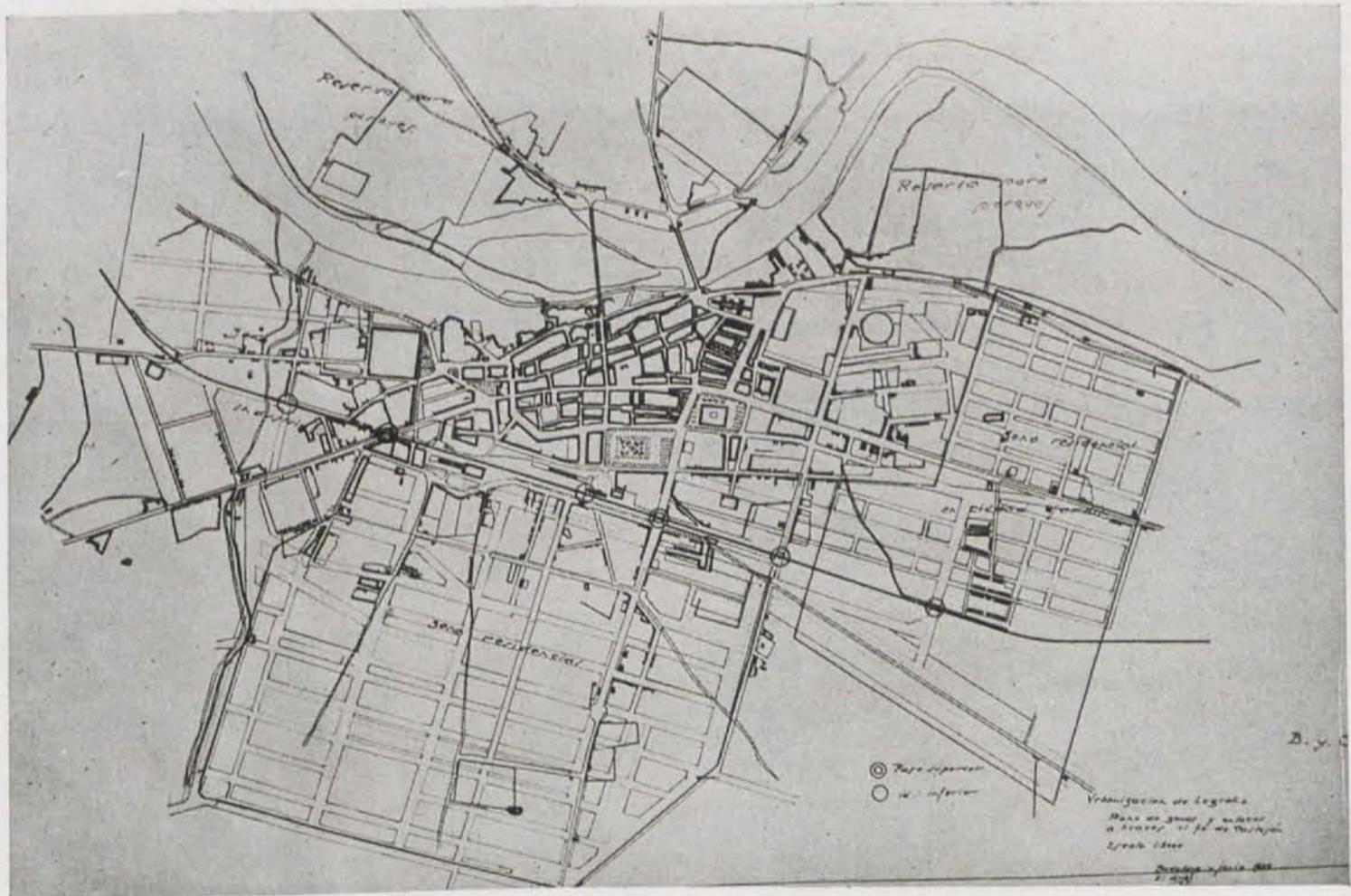
Proyecto de Luis Pérez Mínguez, arquitecto. Plano general de reforma interior.

Proyecto de Roberto Oms, arquitecto. Plano general de reforma interior.





Proyecto de Roberto Oms, arquitecto.
 Arriba: Plano de extensión. Abajo: Plano de zonas y enlaces.

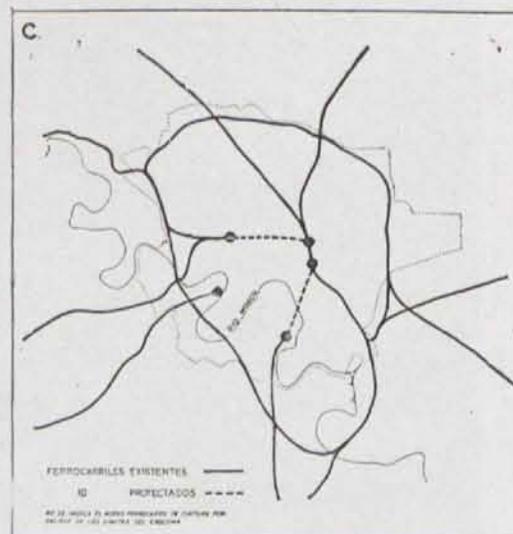
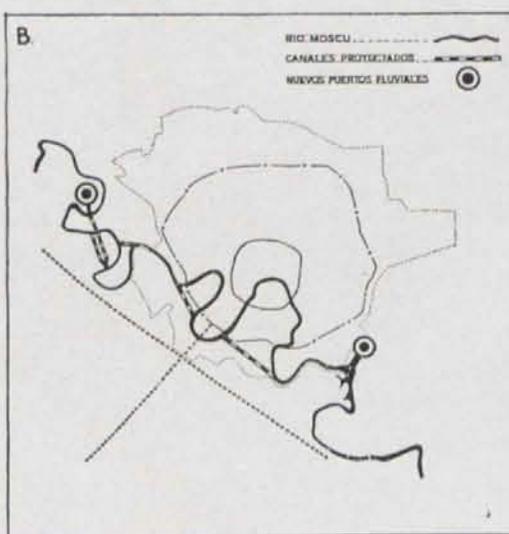
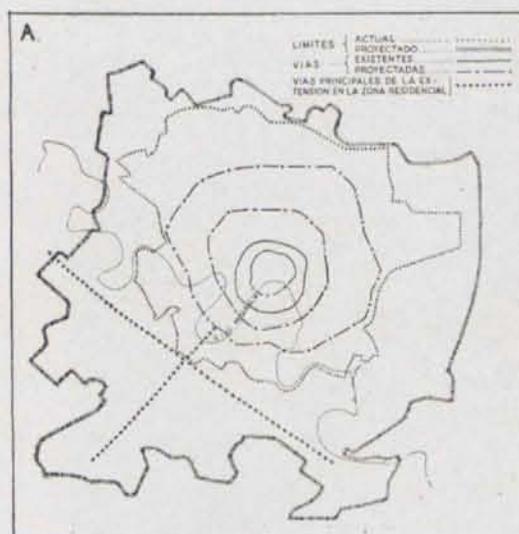


Plano superior: Vías generales existentes.
 Plano inferior: Vías generales proyectadas.

EL PROYECTO DEL "GRAN MOSCÚ"

Por SANTIAGO ESTEBAN DE LA MORA, arquitecto de la Oficina de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

No podía quedar la urbanización fuera de la gran actividad constructiva que se respira en la U. R. S. S., bien sea construyendo ciudades completamente nuevas, generalmente proyectadas para alojar la población de una gran fábrica o bien convirtiendo ciudades de menor importancia en grandes ciudades. Este es el caso de Moscú. Moscú, que no llegaba en 1917 al millón de habitantes, gracias a la creación de las industrias llevadas a cabo durante el primer plan quinquenal de reconstrucción y a ser el centro burocrático de las Repúblicas unidas, por ser la capital, alcanza hoy la cifra de cinco millones de habitantes. Esta cifra, en virtud del acuerdo tomado en 1932 de no instalar más industrias, se convierte —relativamente— en una cifra estacionaria, y a base de ella se proyecta el "Gran Moscú". Para ello se convoca, a base de una primera información ligera sobre la ciudad, un concurso privado de proyectos, en el que toman parte los arquitectos Baburov, Stusier, Krassin, Kratiuk, Ginsleurg, Lodorsky y Poliakov, rusos; Ernest Mai, Janes Mayer, Kurt Mayer, alemanes que trabajan o trabajaban en Rusia, y Le Corbusier, francés, que aunque hace trabajos en la U. R. S. S. no reside allí. Todos los proyectos fueron criticados (se destaca Le Corbusier, por querer llevar a la práctica su fórmula "standard" de convertir Moscú en un solar y



luego hacer sus famosas torres, ya populares en el Mundo), y sirven de base para hacer el proyecto definitivo en la Oficina del "Gran Moscú", dirigidas primeramente por el arquitecto profesor Semenov y actualmente por el arquitecto profesor Chernesef. Para dar idea de la importancia de esta Oficina, solamente diremos que el número de técnicos empleados, entendiéndose por tal solamente ingenieros y arquitectos, es de 250, sin contar personal auxiliar y sin contar los médicos, jurídicos, higienistas, etc., que en la misma trabajan.

El resultado del trabajo de la oficina sale a luz en este momento, realizándose actualmente una intensa labor de propaganda para divulgar el plan, encontrándonos con copias a gran escala del plano general de los parques, oficinas públicas, museos, etc.

Lleva consigo este proyecto no solamente lo que pudiéramos llamar la Extensión de la ciudad, sino también la reforma interior, comprendiendo ésta nuevas vías fluviales—canales que unen curvas del río—, nuevos enlaces ferroviarios y el ensanche de la mayoría de las penetraciones actuales. El plazo fijado para llevar a cabo el plan es de diez años, 1935-1945. Grandes trastornos llevaría esta realización aparejada si el actual Moscú y sus edificios fuesen de importancia o simplemente monumentales; afortunadamente, no es así. Moscú puede considerarse, aparte del Kremlin y algún edificio monumental como la catedral de San Basilio, en la Plaza Roja, la Opera y otros, como una gran aldea, ya que nos encontramos construcciones de madera, de dos plantas, apenas nos alejamos del centro. Por otra parte, la población vive aglomerada por la carencia de viviendas, construyéndose actualmente bloques con gran actividad; esto ha permitido emplazar las nuevas viviendas donde deben de estar, de acuerdo ya con el plan y sin improvisación alguna.

En los libros de Urbanismo se pone Moscú como ejemplo de ciudad bien trazada, a base de claras vías circunferenciales o bulevares y penetraciones radiales que llegan al centro, véase el plano primero.

Pues bien: siguiendo este criterio, se completa la primera cintura creándose otros dos nuevos anillos exteriores, ensanchando alguna de las penetraciones actuales y proyectándose, en direcciones sensiblemente paralelas a ellas, vías-parques para peatones. Se da gran importancia a la actual penetración en dirección Suroeste, por servir de vía eje de la nueva zona residencial. Perpendicular a ella se proyecta otra vía importante, siendo ambas las dos vías principales de la citada zona (véase gráfico A).



Uniendo las curvas del río consiguen una vía fluvial sensiblemente paralela a la S.O. citada, proyectándose, asimismo, un canal de cintura con tranvías fluviales y una serie de estaciones.

El gran canal, en construcción, que unirá el Volga, el Moscú y el Jauza, aumentará el caudal del Moscú, hasta el extremo de hacerlo navegable, proyectándose dos puertos, cuyos emplazamientos se ven en el esquema B.

ZONAS.—Las zonas, que no difieren totalmente de las nuestras en cuanto a clasificación, son: el centro, con grandes edificios de oficinas públicas, hoteles, etc.; las zonas industriales, las residenciales, las de deportes y los espacios libres.

Como la dirección de los vientos dominantes es la N.E., la zona estrictamente residencial y la más importante de la extensión, ya que gran parte de las otras están iniciadas, se sitúa al S.O., teniendo como vías principales las dos ya citadas.

La mayor diferencia con nuestras zonas se nota en la industrial, ya que las fábricas no están reunidas en un área, sino distribuidas por la ciudad, teniendo, generalmente, una zona residencial aneja. La facilidad para proyectar parques hace que la separación entre ambas (fábrica y vivienda) pueda hacerse con facilidad.

DENSIDAD DE POBLACION.—La superficie actual del término de Moscú es de 28.500 hectáreas; la del "Gran Moscú" es de 60.000 hectáreas.

La densidad proyectada es de 400 habitan-

tes por hectárea, el doble de la empleada por nosotros y, en general, por los países europeos.

Es curioso hacer notar que no se proyecta una sola vivienda unifamiliar en todo el término; todas se proyectan en bloques de seis a siete plantas, con una separación entre ellos de vez y media la altura.

PARQUES.—La proporción empleada para proyectar los parques en el término es el coeficiente americano de 25 metros por habitante, emplazándose en forma tal que se pueda llegar a un parque, desde cualquier punto, en quince minutos. La gran diferencia con nuestros trazados es la realización de la cintura de bosques que separará la ciudad del terreno agrícola. Esta cintura tiene diez kilómetros de ancho. Existiendo, en su mayoría, los bosques que la forman.

FERROCARRILES.—Actualmente existe un ferrocarril de cintura y penetraciones que acometen a estaciones terminales (véase gráfico C). Se proyecta convertir estas estaciones en estaciones de paso, uniendo las líneas por dos túneles: uno en dirección N.S. y otro en la E.O. Completando el proyecto un nuevo ferrocarril de cintura a través de la zona de bosques, para mercancías de paso. Dejando la actual línea de cintura para el tráfico de personas.

En este momento se imprime, juntamente con la información de la ciudad, el plan general. Cuando esta publicación salga a la luz podrán convertirse estas notas en un estudio detenido del vasto proyecto.

Moscú, agosto de 1935.

