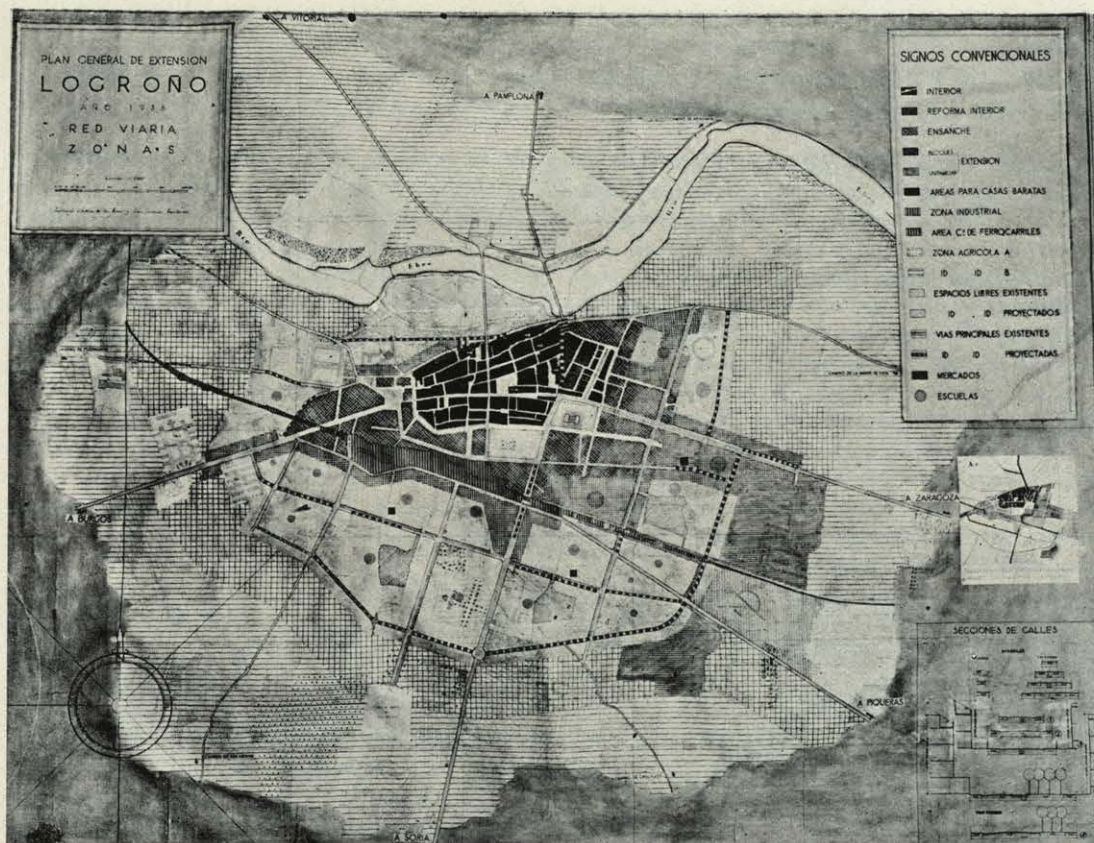




Plan general de extensión: Red viaria: Zonas.

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 planas, 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.

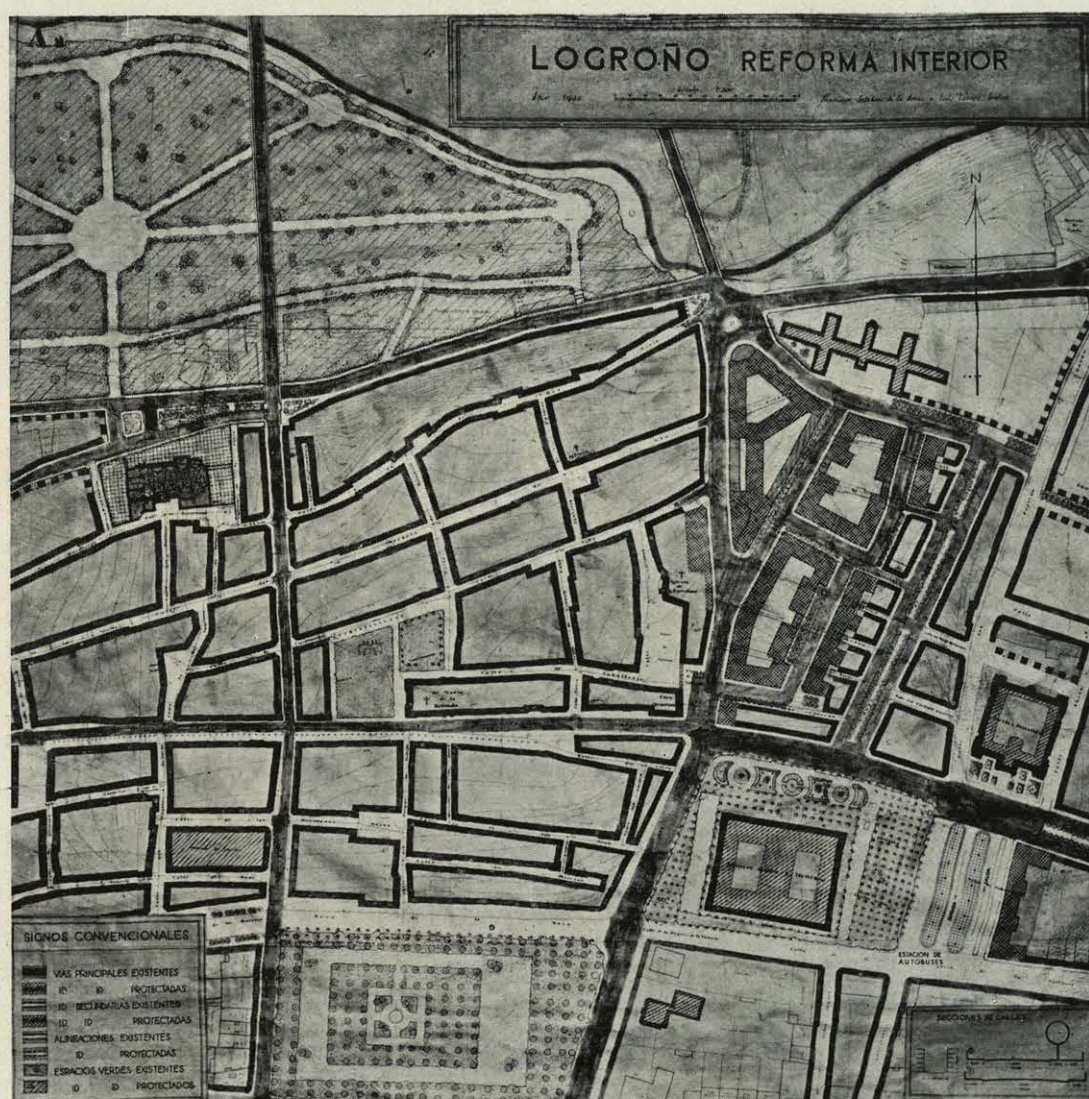
En los cuadros anejos (pág. 204) puede verse la clasificación de los habitantes de la extensión en cuanto a su forma y alojamiento se refiere. Adelantemos, sin embargo, el resultado siguiente: Alojados en bloques, 15.405 habitantes; alojados en casas unifamiliares, 12.121 habitantes.

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.

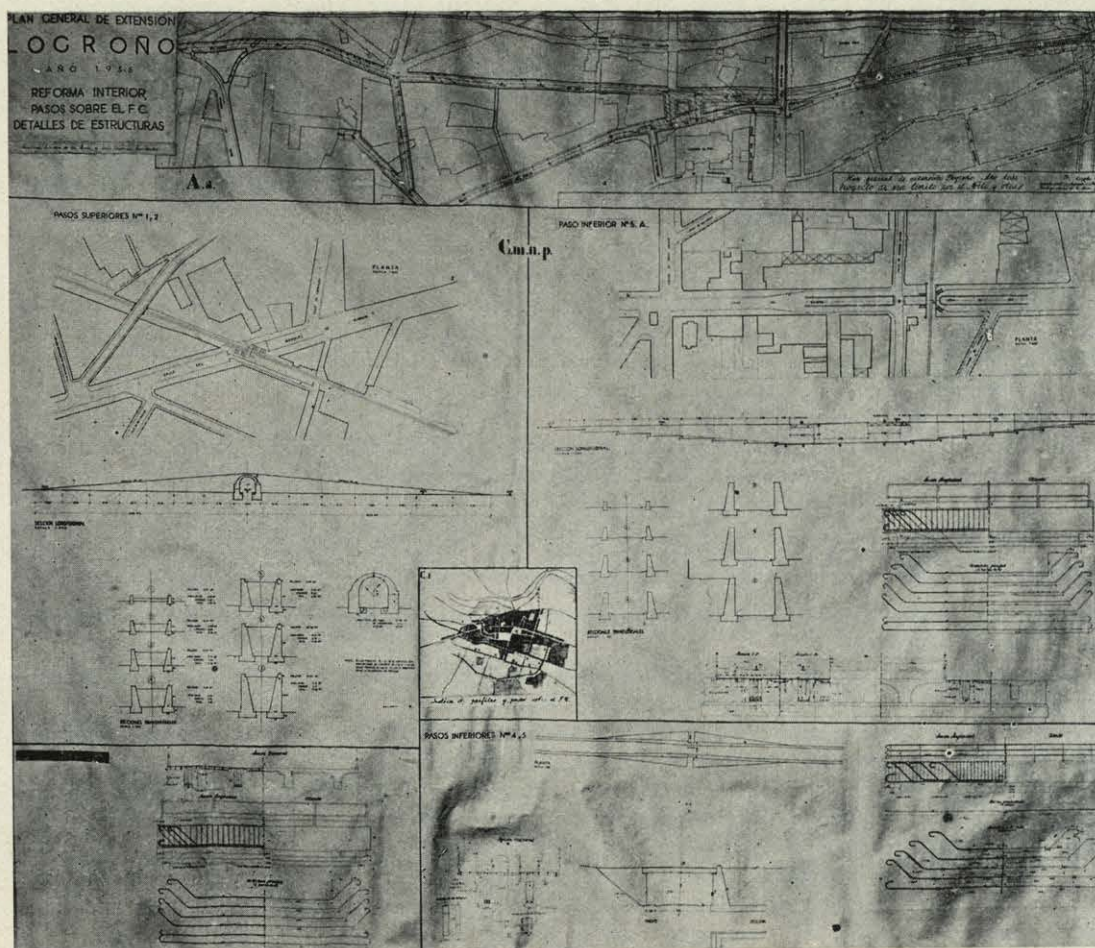
La zona "industrial" se emplaza en el ángulo S.E. de la ciudad, entre la carretera y el ferrocarril, en un distrito llano y con poco valor en la actualidad. Su emplazamiento en este sector obedece a la dirección de los vientos dominantes y a las condiciones de comunicación, pues la carretera pone esta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

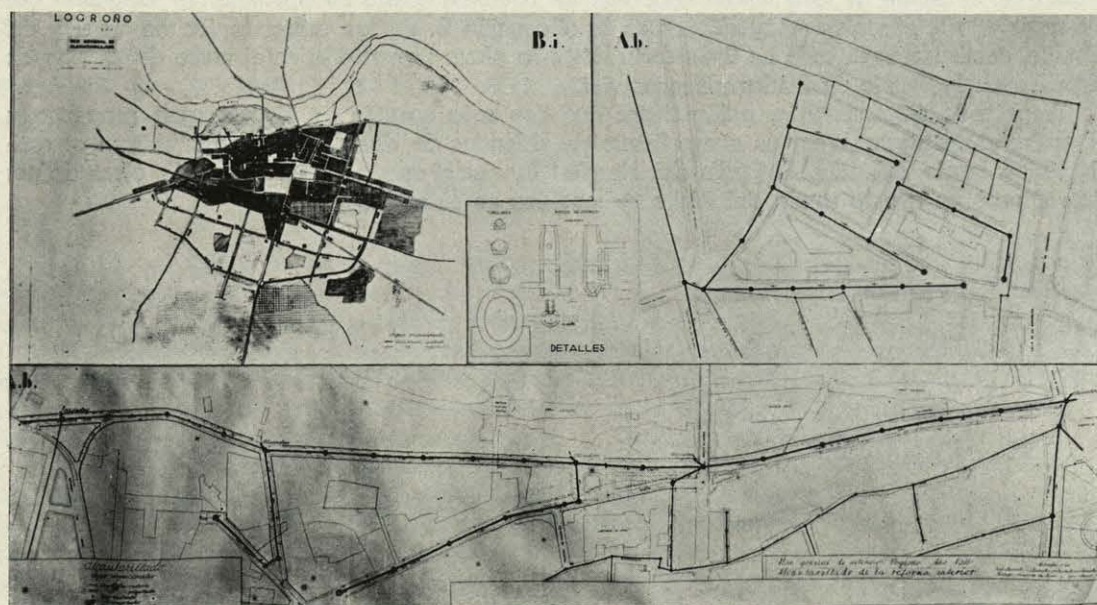
Como vías circunferenciales o de contorno del viejo casco encontramos, asimismo, otra claramente definida por la parte S. y que se inicia por la parte N. Forman esta vía, por el S., la calle de Salmerón, la de Miguel Villanueva, la de Vara de Rey y muro del Carmen, quedando en este punto interrumpida 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.



cruza 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 suponía 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 raras 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.