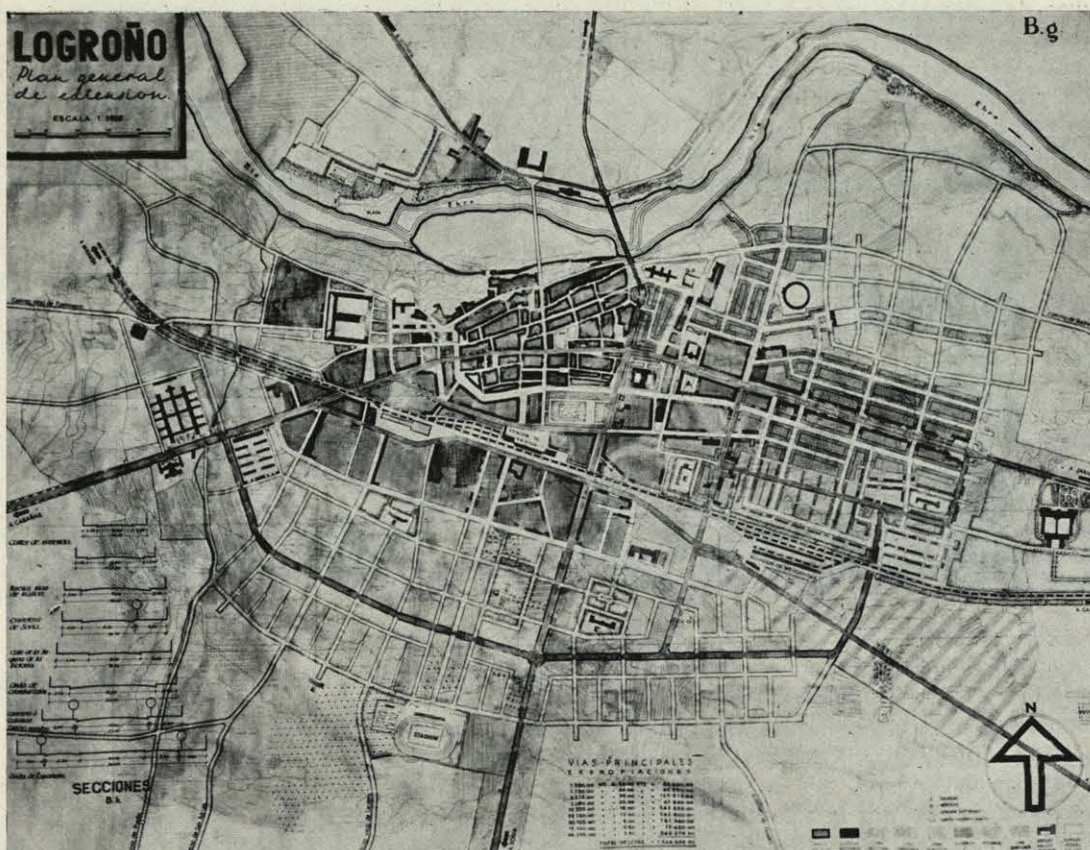




Plan general de extensión.

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 parcelación.

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.



Plano de reforma interior.

Para latitud media europea de 48° se tienen las siguientes horas de insolación anual:

Fachada S.	3.740 horas, equivalente al 83 por 100 de las horas de sol.
Fachada O.	2.224 horas, equivalente al 50 por 100 de las horas de sol.
Fachada N.	756 horas, equivalente al 17 por 100 de las horas de sol.
Fachada E.	2.224 horas, equivalente al 50 por 100 de las horas de sol.
Fachada S.E.	
Fachada S.O.	3.124 horas, equivalente al 61 por 100 de las horas de sol.
Fachada N.E.	
Fachada N.O.	1.290 horas, equivalente al 29 por 100 de las horas de sol.

En relación con la duración del soleamiento, se puede calcular la cantidad de calor recibida sobre la fachada, que será función de la duración del soleamiento y de la temperatura media.

El producto de la duración de la temperatura media da el valor heliotérmico de una determinada exposición, que para la latitud media europea ha sido determinado en las siguientes cifras:

Fachada S.	1.438	Fachada N.	390
Fachada S.O.	1.352	Fachada N.E.	480
Fachada O.	1.048	Fachada E.	796
Fachada N.O.	703	Fachada S.E.	1.129

Y si se llevan todos estos valores sobre un diagrama polar, se deduce que el eje heliotérmico, es decir, la dirección que recibe la mayor cantidad de calor, es ligeramente desviada (18°) del Sur hacia el S.O.; es decir, que aproximadamente coincide con la dirección S. - S.O.

Por lo tanto, las casas cuyas fachadas dan a una calle dirigida según el eje heliotérmico, reciben igual cantidad de calor sobre sus fachadas opuestas.

Elemento importante al fijar la orientación de las calles es la dirección de los vientos, no siendo ventajoso el trazar largas vías rectas en la dirección del viento, observación que podemos ver en el casco viejo de Logroño, perfectamente defendido, como hemos señalado, del viento N.O.

Consideraciones éstas que nos han servido para fijar las orientaciones dominantes de las calles principales de nuestro plano.

SECCIONES DE CALLES.—El perfil transversal de una calle que consta, como sabemos, en ge-

neral, de dos partes distintas, la dedicada a los vehículos y la reservada a los peatones, es de importancia extraordinaria, desde el punto de vista económico, el fijarlo con arreglo a las exigencias del tráfico.

La anchura de las zonas destinadas a los vehículos debe ser un múltiplo exacto de la anchura de éstos, ya que, cada fracción de esta dimensión, constituye un inútil sacrificio de terreno y de dinero.

Las dimensiones transversales de los vehículos, claro es, varían notablemente; pero teniendo en cuenta aquéllos de más común empleo en la ciudad, puede fijarse ya que los coches automóviles o de caballos tienen una anchura máxima de 1,70 a 1,80 metros; y la de los autobuses y camiones, pueden ser de 2,20 a 2,50 como máximo, dimensión esta última la de los "capitonés", fijada como máximo en el Reglamento de Carreteras. Según éste, pueden adoptarse en la práctica, para el establecimiento y fijación de las secciones de calles, múltiplos de 2,50 a 2,75 metros, con tendencia más bien a este último.

Para las aceras, la unidad de medida es el espacio ocupado para un peatón, y que se calcula de 0,70 a 0,75 metros.

Como norma general, la anchura de cada acera no debe ser nunca inferior al quinto de la anchura total de la calle.

En las calles de tráfico periférico, las aceras pueden ser más estrechas, ya que en ellas el movimiento de peatones está limitado exclusivamente al local.

Particular influencia sobre la anchura de las calles tiene, desde luego, el arbolado, ya que, a fin de que las plantas puedan vegetar, las filas de árboles deben de estar separadas, por lo menos, cinco metros de la edificación, distancia que puede disminuir en el caso de que a las edificaciones se les obligue a retranqueos en antejardín.

Estas consideraciones han sido las tenidas en cuenta al fijar los perfiles de calles que proponemos.

REFORMA INTERIOR.—El tema de la reforma interior de las pequeñas ciudades reviste caracteres particulares bien definidos y completamente distintos a aquellos con los que tenemos que enfrentarnos al estudiar la urbanización de una gran ciudad.

La más marcada individualidad de los pequeños centros provinciales exige un mayor cuidado en sus modificaciones, para evitar peligrosas desviaciones y el frecuente error de copiar en las ciudades pequeñas las soluciones adoptadas en las grandes ciudades.

La pequeña ciudad tiene sus problemas (de constitución, de tráfico e higiénicos) propios, distintos bajo cada punto de vista, no sólo cuantitativos sino también cualitativos, de aquellos otros que caracterizan a los centros mayores, que exigen la necesidad de concentrar sobre un limitado espacio actividades diversas.

Un primer argumento que merece ser examinado es el que al tráfico se refiere. Considerando en primer lugar el tráfico externo, vemos que la gran ciudad es cabeza de línea, punto de salida y de llegada de los grandes medios de transporte regionales y nacionales; por el contrario, en la pequeña ciudad provinciana, el tráfico externo es principalmente de tránsito, debiendo de cuidar mucho más este tráfico de paso que el tráfico local, mucho más reducido. De todo esto deriva una esencial característica de la red viaria, con la consiguiente repercusión sobre toda la red estructural de la ciudad. El primer problema a resolver, como hemos tratado de hacer en el caso de Logroño que nos ocupa, es aquel de la formación y del trazado de vías que unan entre sí las comunicaciones radiales externas, sin interrumpir y cruzar el núcleo central urbano, casi siempre incapaz de dar cómodo paso a través de su antigua red viaria, tan difícil de transformaciones y tan poco susceptibles de esenciales retoques, que, por otra parte, llevarían consigo tan grandes gastos, que resultarían desproporcionados a los recursos económicos locales, cuando no se opusiesen, a la vez, razones sentimentales o vínculos de carácter histórico o artístico.

Lo mismo puede decirse de las comunicaciones e instalaciones del F. C., que, en nuestro caso, constituyen un problema fundamental, ya que sería una utopía proponer la variación del trazado del F. C. o la modificación de su nivel; no existiendo, a nuestro juicio, otra solución al problema ferroviario que el "statu-quo"; por lo cual, tan sólo nos permitimos proponer como soluciones a este magno problema, unas: las que se refieren al cruce del F. C. con las carreteras y calles principales, que constituyen accesos importantes de la ciudad y enlaces entre unas zonas y otras de la misma, por medio de tres pasos inferiores, y otra, en cuanto al F. C. mismo se refiere, por la supresión del servicio de mercancías de su enclavamiento actual, reservando amplio espacio para la construcción de una nueva estación de viajeros en el lugar hoy destinado a viajeros y mercancías y trasladando el servicio exclusivo de éstas al espacio ocupado entre el F. C. y la carre-



Red de alcantarillado.

tera de Piqueras, cuyo ensanchamiento se propone, a fin de crear una vía de contorno paralela al F. C., especialmente destinada al tráfico pesado, función del servicio de la estación de mercancías.

Un segundo aspecto del problema es aquel puramente edilicio e higiénico, cuya solución en las ciudades pequeñas está, en parte, naturalmente, favorecida por su reducida extensión y por la que pudiéramos llamar espontánea limitación de altura de las edificaciones y, por lo tanto, de su densidad.

El más íntimo contacto entre el campo y la ciudad reduce la necesidad, en las pequeñas capitales, de grandes jardines y espacios verdes públicos, que, por el contrario, se hacen indispensables en las grandes ciudades.

Precisamente por este contacto más íntimo con el campo se impone también particulares previsiones para conservarle en el territorio que circunda la ciudad; de ahí las zonas de reservas de huertas que proponemos.

Sería inútil, por otra parte, a los efectos de la higiene y de la estética, el circunscribir el problema de las zonas libres o verdes a la simple creación de cualquier avenida arbolada, o a cualquier limitado jardín interior, si se descuidase el factor más importante que garantizase la conservación de la campiña circundante, que debe ser salvaguardada de los peligros de una caótica construcción, que malograría el efecto panorámico del conjunto y la belleza de sus alrededores.

Juzgamos, pues, de primordial importancia que las huertas existentes, principalmente en las zonas N.E. y N.O. de las proximidades del río, sean conservadas por su actual destino y con su función propia, sin duda no menos estética que higiénica.

Uno de los más importantes errores de los planos de ensanche de las capitales de provincia es aquel que se refiere a excederse en las previsiones del desarrollo de la ciudad, argumentando sobre supuestos incrementos demográficos, más allá de toda medida razonable. Un plano de

extensión debe ser guía segura para la ciudad durante un período de tiempo limitado, sin exageraciones, ya que un plano demasiado vasto y demasiado alejado de las razonables posibilidades constituye una armadura pesada que el pequeño organismo urbano no puede siempre soportar, al margen del ritmo tranquilo asimilado a las férreas leyes de las posibilidades económicas locales.

De acuerdo con las consideraciones anteriores, el criterio seguido al formular el nuevo plano de alineaciones de la zona interior de la ciudad ha sido el de respetar lo más posible lo existente, limitándonos a proponer tan sólo dos reformas de mayor importancia, con las que se crearía indudable riqueza, embelleciendo y saneando notablemente la ciudad.

La primera de estas reformas, que aparece perfectamente señalada en los planos, 1 : 500, llevaría consigo la desaparición de las calles existentes entre el muro de Pi y Margall, muro de Cervantes, Ronda Depósitos y calle de Rodríguez Paterna; es decir, una zona bien definida y característica en Logroño por su insalubridad, zona de poco valor por sus construcciones y emplazada en el corazón mismo de la ciudad, que ha adquirido hoy ya los máximos valores.

Con esta reforma conseguiríamos un franco enlace de los accesos Norte-Sur de la ciudad por el Puente de Piedra, mediante el trazado de una importante vía, prolongación de la de Vara de Rey.

Como aparece en los planos, créase con ello cuatro importantes manzanas de edificación, reduciendo considerablemente la superficie destinada a calles, único medio de conseguir una urbanización económica, realizable.

En la prolongación mencionada de Vara de Rey tratamos de respetar lo más posible las alineaciones de las edificaciones del lado izquierdo, en dirección al río, de la calle de Rodríguez Paterna.

La reforma propuesta lleva consigo, como puede verse, la desaparición de la manzana triangular existente hoy frente al Puente de Piedra y el ensanchamiento de la calle de Jaime Vera, y con la creación de una nueva manzana entre Jaime Vera, Marqués de San Nicolás y la calle de nueva creación.

La superficie afectada por esta reforma es de 90.300 metros cuadrados, de los cuales pasan a calles 42.475 metros cuadrados y el resto, de 47.825 metros cuadrados, a superficie edificable.

En la reforma de esta zona y en el trazado de sus nuevas calles y alineaciones han sido conservadas las correspondientes al muro de Cervantes y al de Pi y Margall, por existir en ellos algunas edificaciones de altura, de construcción reciente.

Se rectifica también las alineaciones del Pósito, creándose, frente al Puente, amplia plaza, a la que concurren la nueva vía, la calle de la Rúa Vieja, el camino de San Francisco, calle de San Nicolás y Ronda de Pósito. Habiéndose estudiado el trazado, que aparece en el plano 1 : 500, según normas impuestas por la técnica del tráfico.

La otra de las zonas del casco para la que proponemos una reforma de mayor volumen, es la correspondiente a las nuevas alineaciones de la calle del Marqués de Murrieta, alrededores del Gobierno Militar. Zona que uniformamos regularizando sus espacios y, sobre todo, creando un acceso más directo a través de la calle de Salmerón, Miguel Villanueva y Vara de Rey, que encauza la circulación de O. a E. de la ciudad, evitando el paso obligado por la calle de la República, comunicación ésta que, si bien exige el sacrificio de algunas expropiaciones importantes, tales como el chalet de Trevijano, salva, sin embargo, la fábrica de conservas del mismo nombre, haciendo desaparecer la calle de Saturnino Ulargui.

Juzgamos de interés esta desviación del tráfico que llega a la ciudad por la carretera de Cabañas y que atravesará el F. C. por uno de los pasos inferiores propuestos, el emplazado por la calle del Marqués de Murrieta, paso que obliga a convertir en un fondo de saco la actual calle de Canalejas.

Por otra parte, queda señalada la propuesta de nuevas alineaciones de la calle de la República, para el día en que pudiera desaparecer la Fábrica de Tabacos, ya que es una verdadera lástima haber llevado a cabo recientemente las construcciones de la Casa de Correos y la de Teléfonos, sin procurar el ensanchamiento y regularización de las alineaciones de la calle más importante de la ciudad.

En el plano 1 : 500, en que aparecen detalladas todas estas reformas, se señala también las nuevas alineaciones propuestas para la calle de Sagasta y para las calles del Norte y camino de San Gregorio.

En el plano antes mencionado hemos señalado todas las variaciones que proponemos a los anchos de calzada y aceras al señalar los encintados, habiendo limitado los trazados únicamente a aquellas calles que juzgamos de carácter estructural dentro del casco, pues no creemos fuese el propósito de esa Corporación pedir a los concursantes un plano de alineaciones del casco, exis-

tiendo, como existe, uno en vigor, que puede servir perfectamente para la lenta transformación y saneamiento de las calles viejas, pero que en modo alguno supone un problema digno de ser propuesto en un Concurso, para el que, por otra parte, se carecen de datos suficientes, ya que entre los proporcionados no figura el parcelario, en el que se indicase, por lo menos, la superficie cubierta y descubierta y el número de plantas de las edificaciones, y datos tan importantes para este tipo de reformas como el estado de vida de la edificación.

ACCESOS DE LAS DIFERENTES ZONAS DEL ENSANCHE.—Los accesos a la zona del Ensanche, situada principalmente al S. del F. C., y que hoy encuentran dificultades por las soluciones de continuidad que en las vías de penetración a la ciudad establecen los pasos a nivel existentes, se solucionarán perfectamente transformando estos pasos en cuatro pasos inferiores, que se emplazarán: dos de ellos, en el mismo lugar de otros tantos pasos a nivel existentes, y los otros dos, más hacia el E. de Vara de Rey, coincidente el uno con la Avenida de Cristobal Colón y el otro con una importante vía de cintura, que servirá para evitar el tráfico de paso por el interior de la ciudad y que unirá las carreteras de Cabañas y Soria con la de Zaragoza por las casas baratas. Continuando nuestro criterio realista y eminentemente conservador, que fundamos en el conocimiento del ritmo de la vida provinciana en nuestro país y del poder de la inercia en este punto como en todos los del proyecto, perseguimos las soluciones que impongan el menor radicalismo y que están más cerca del "statu-quo"; por ello juzgamos no cabe proponer otros emplazamientos para los pasos inferiores, indispensables a los accesos que nuestro proyecto exige, que los coincidentes con los pasos a nivel de las carreteras de Cabañas y de Soria. Los otros dos pasos propuestos, de menor urgencia de establecimiento, tendrán en el futuro principalísima función, como puede deducirse a la vista del plano de conjunto.

Emplazamiento de pasos inferiores.

