



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.

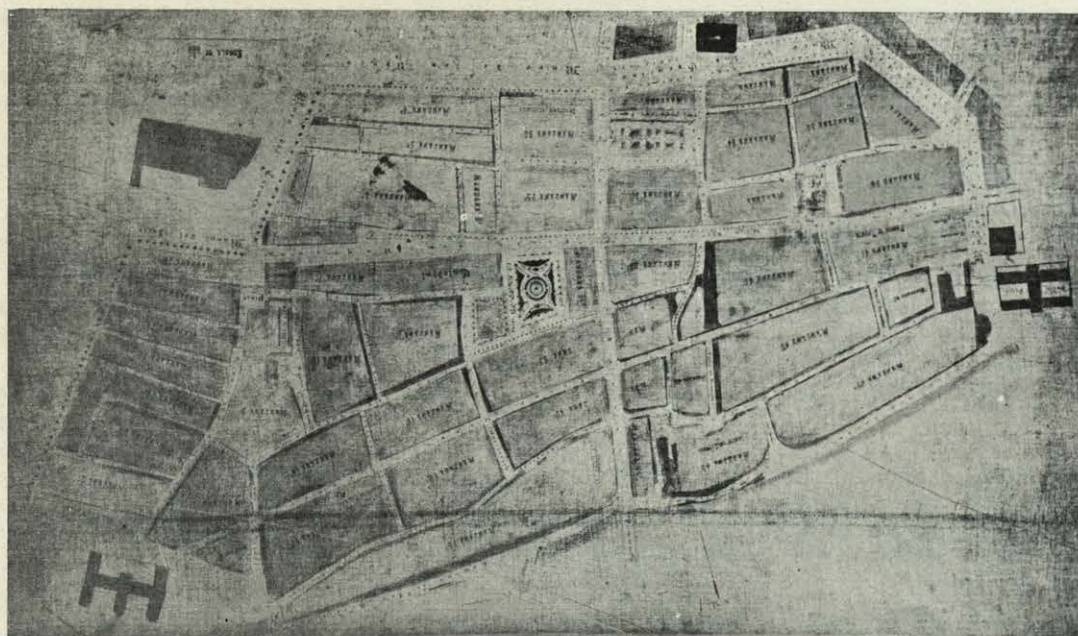
Aparte esta diferencia pequeña de apreciación del problema, en cuanto al juicio de los proyectos y soluciones aprovechables de los mismos, es tan absoluta la coincidencia de criterios, que todos los miembros del Jurado dan como suyo el siguiente dictamen y fallo:

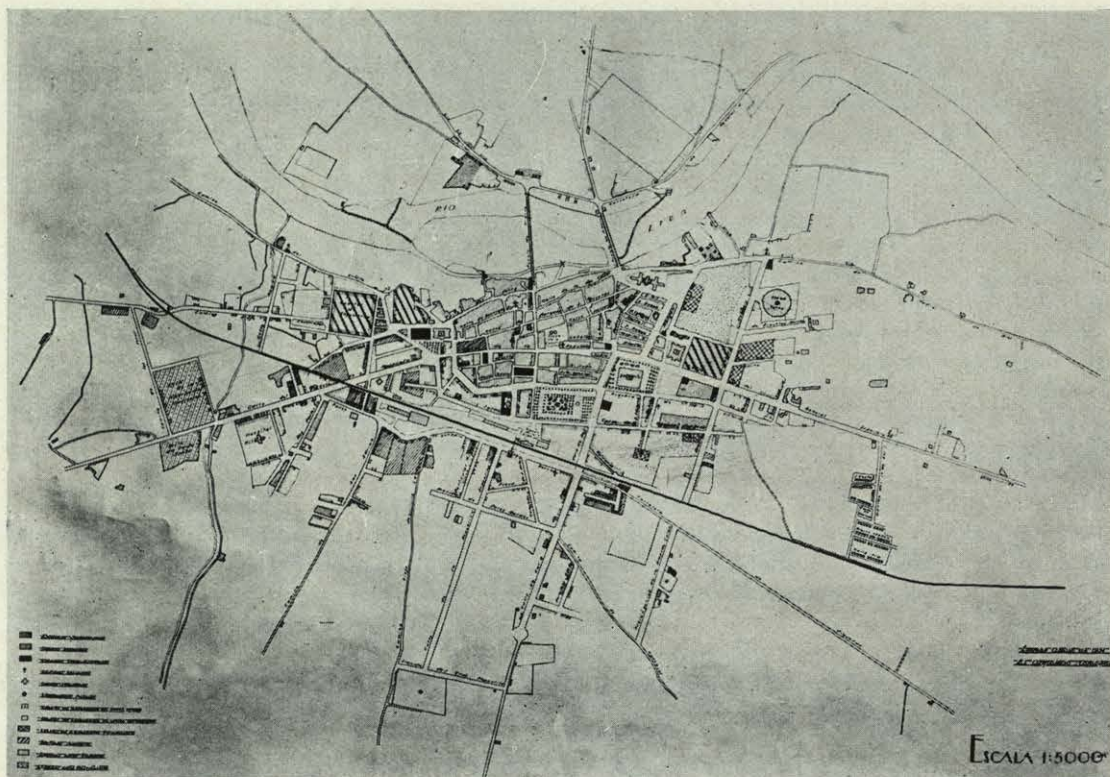
La ciudad debe ser, al mismo tiempo que un exponente de cultura y de prosperidad material, un instrumento de progreso.

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 amplía 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.

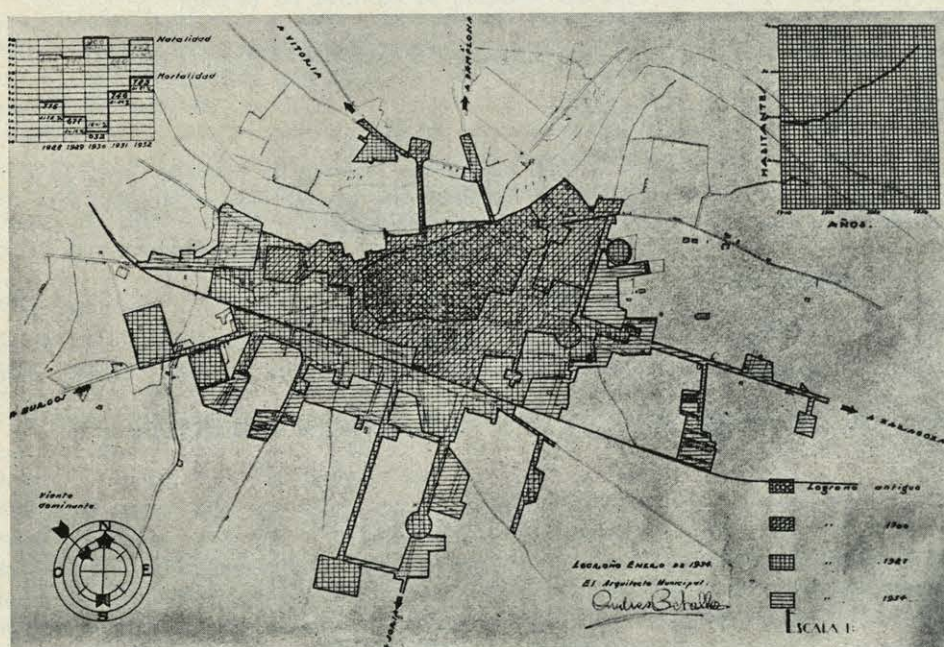
MERCADAL.—Solución muy parecida a la de Blein, pero propone, además, la expropiación total de la zona.

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.

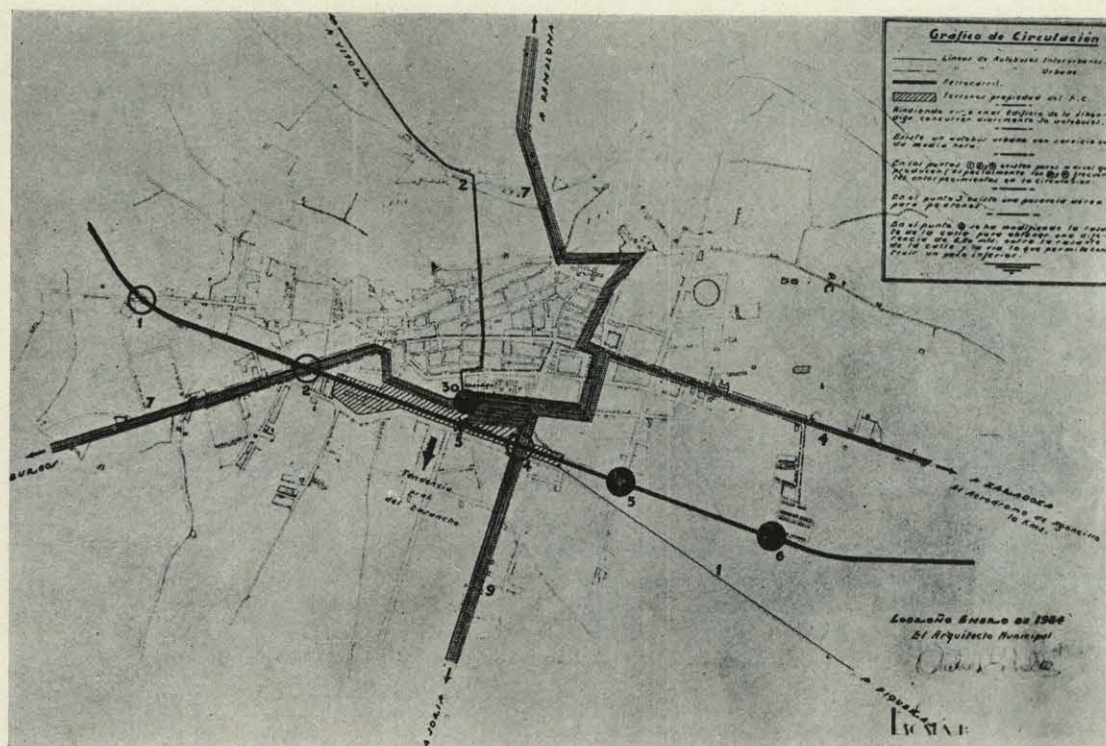
MERCADAL.—Tráfico central.

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.



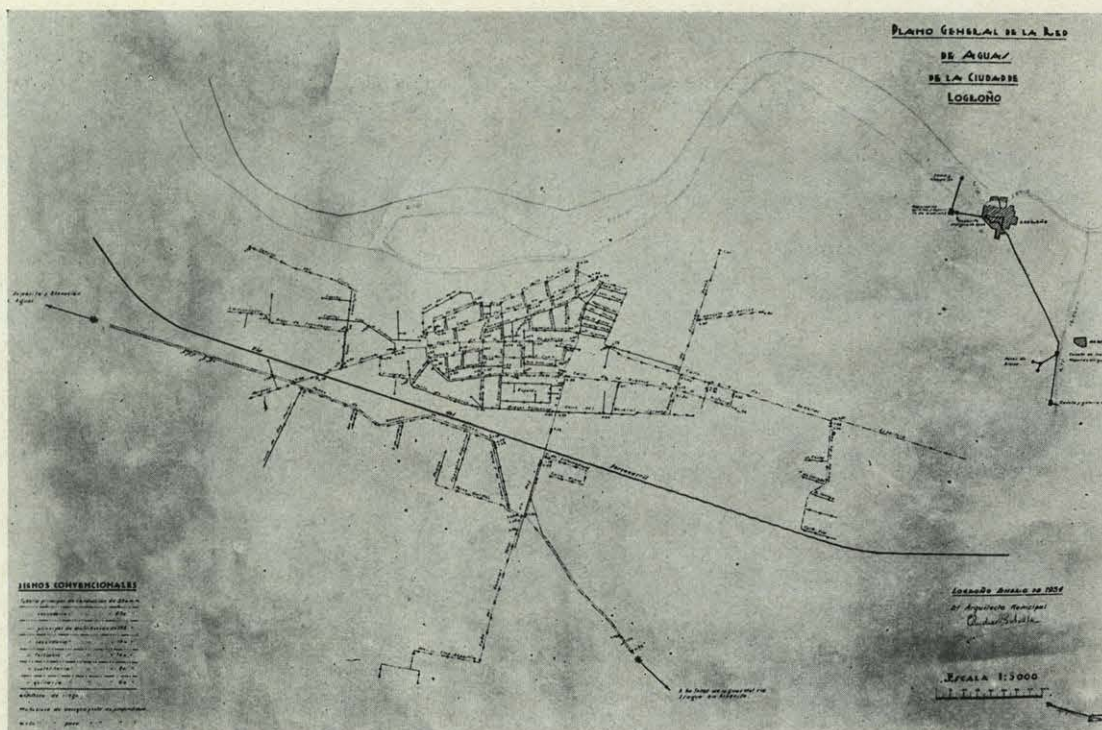
Información del Ayuntamiento: Gráfico de circulación.

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. Oms, 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.

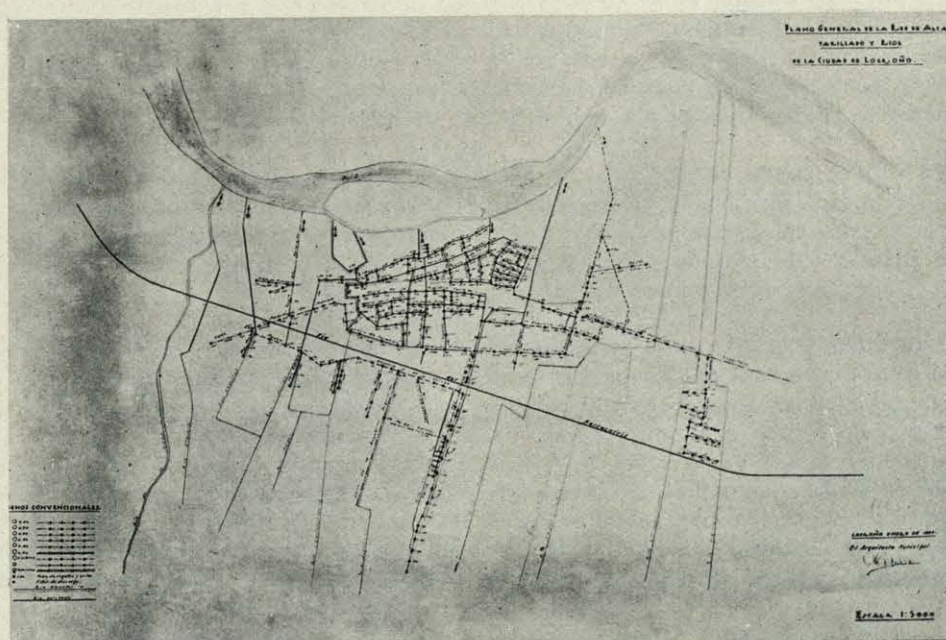
PLAN GENERAL DE EXTENSION

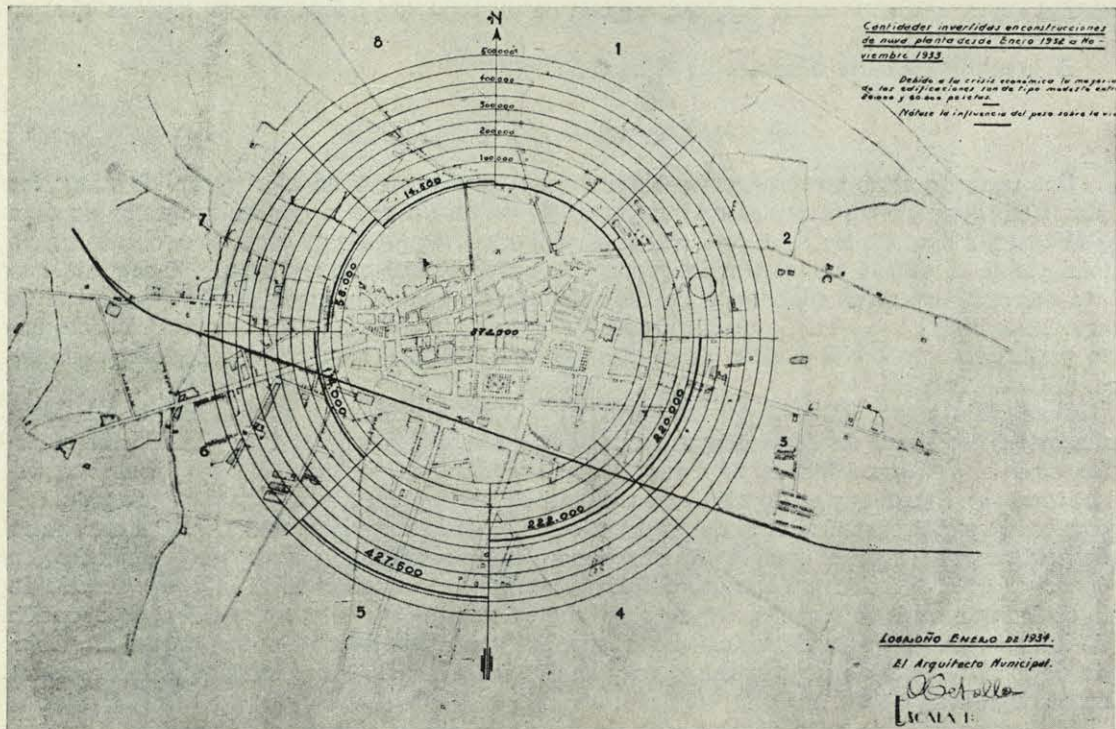
Una vez más, como en anteriores problemas, el Jurado aprecia en el conjunto de proyectos presentados una clara separación en tres grupos: el primero, formado por los proyectos de Oms y Mínguez, ambos de trazados perfectamente arbitrarios; el primero en cuadrícula, absolutamente inadaptable al sistema 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

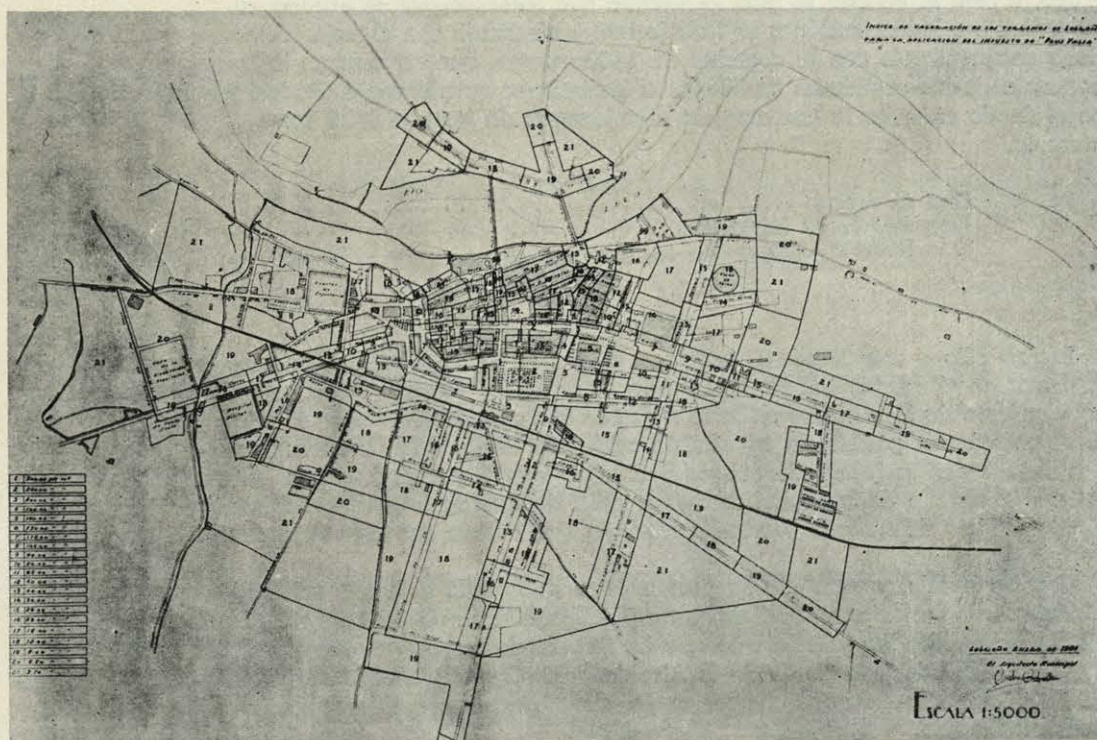
Cree el Jurado que, tomando como base el proyecto de Esteban de la Mora, acoplando a él las soluciones acertadas de los otros tres que se indican, ya que la estructura general de ellos permite perfectamente este acoplamiento, se obtiene un trazado perfecto.

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.