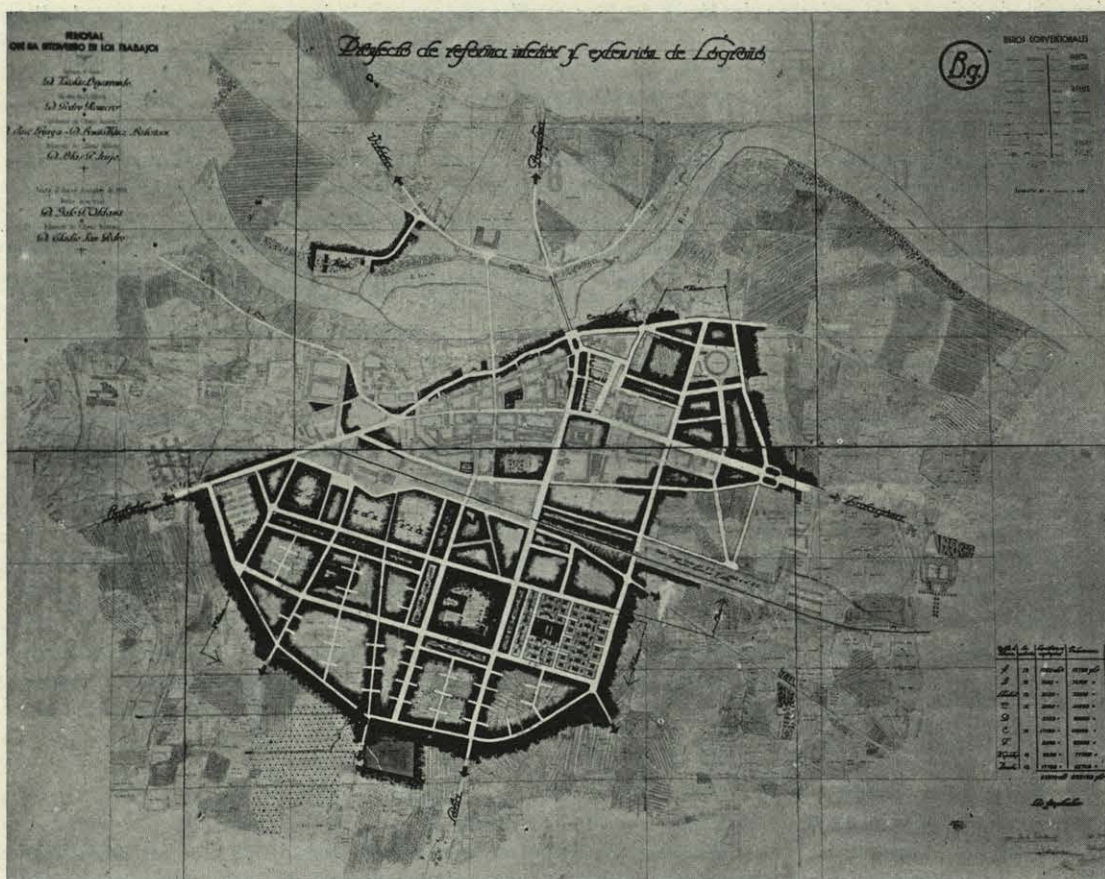




Proyecto de reforma interior y extensión de Logroño.

PLAN DE EXTENSIÓN DE LOGROÑO

Proyecto de ALFONSO FUNGAIRIÑO, JOSE FONSECA, GONZALO CARDENAS, LUIS GARCIA DE LA RASILLA y F. CARRION, arquitectos.

(Extracto de la Memoria)

Es imposible tratar de un modo absolutamente separado la reforma interior de una ciudad y su extensión. Trataremos el problema en su conjunto y, para cumplir lo que las bases previenen, separaremos en apartados las memorias especiales de interior, extensión y acceso a través de la vía.

Al recomendar las bases que se tratase de resolver el problema ajustándose a la realidad, tienen los concurrentes que darse cuenta de ésta, que es la siguiente: En los años 32-33-34 suma el total de los gastos municipales 10.263.103 pesetas, de las que 1.125.286 corresponden a obras públicas. Al promedio de 3.421.000 pesetas anuales sólo corresponden unas 300.000 a partidas que no provengan de tasas, imposición municipal, contribuciones especiales o recargos sobre las generales del Estado, esto es, que del logroñés sale un promedio de unas 100 pesetas (más bien más que menos) con destino al erario municipal; y de esas 100 pesetas, como más, 11 se gastan en obras públicas. El vecino, pues, admitiendo cuatro habitantes por vecino, paga 400 pesetas al Municipio. ¿Puede aumentarse esta capacidad tributaria? Dentro de la escala de las posibilidades nacionales no es, al menos, prudente; 100 pesetas "pro cápita" corresponden a ciudades de más de 50.000 habitantes, agrupadas en un casco regularmente urbanizado. Aun admitido que la riqueza de Logroño permitiese elevar este índice tributario a las 120 pesetas, y variar la propor-

ción de los gastos de obras públicas, rebajando otras partidas, no se podría, sin imprudencia, comprometer más de las 450.000 pesetas anuales en obras públicas, pudiendo ser las 150.000 amortización de un empréstito de ensanche. Sobre esta base hay que planear el problema de Logroño, sin olvidar esta otra verdad: "El recargo del 4 por 100 y la diferencia impositiva por aumento del valor de los terrenos no representa partida apreciable en una ciudad en que:

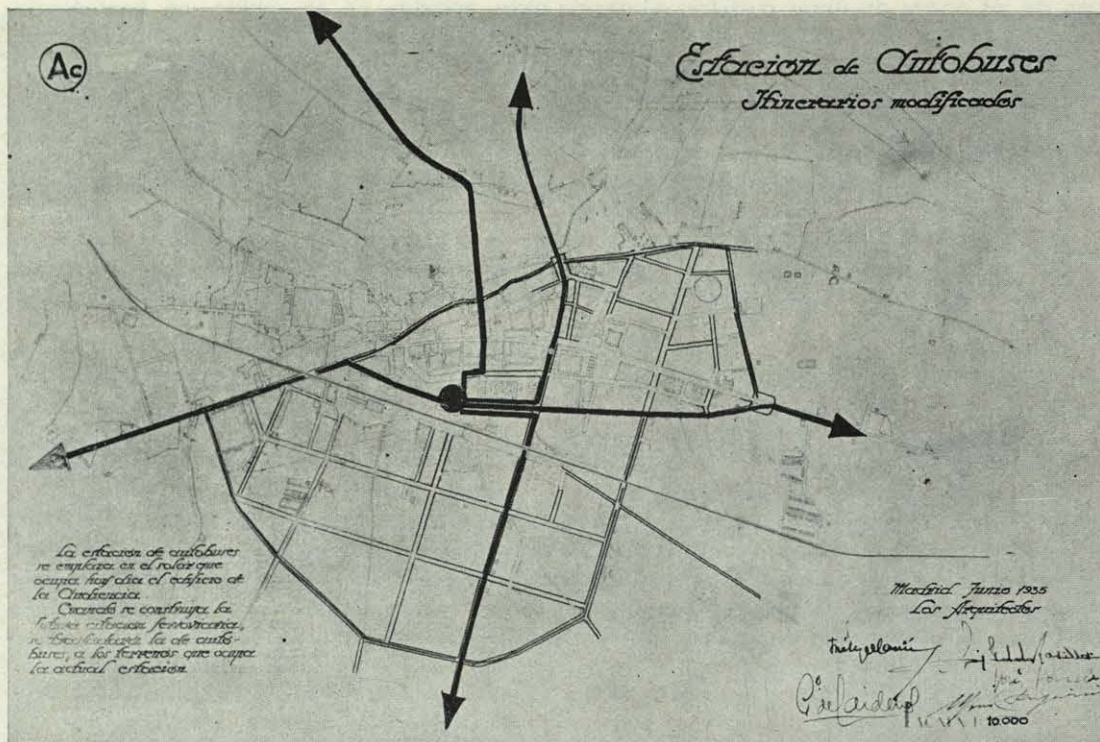
- 1.º Es de suyo grande el valor agrícola del suelo.
- 2.º El crecimiento es lo bastante lento para excluir la posibilidad de una angustia de solares en el mercado.
- 3.º El núcleo está tan concentrado, que ningún ensanche está demasiado alejado del centro.
- 4.º Una edificación diseminada a venido a dar valor artificial a una zona demasiado extensa para que pueda este aumento del valor en venta del terreno ser transformado en un aumento del valor real mediante una urbanización definitiva."

Este es el grave problema de la extensión en muchas ciudades españolas. Logroño no había de ser una excepción a la ley. Conviene, pues, que, conociéndolo, no incurra en las locas aventuras en que han incurrido otras capitales.

LA EXTENSION.—El núcleo actual de Logroño tiene unas 30 hectáreas urbanas propiamente dichas; el resto, hasta unas 90 hectáreas próximamente, lo constituye la extensión iniciada. Para poder, no sólo construir esta extensión (que eso ya hemos dicho que se haría con el empréstito), sino conservarla y entretenerla, es preciso no pasar en nuestro proyecto de un área urbana total de 150 hectáreas; y, si se puede, reducirlas aún más. Para esto se ha trazado un límite (que se ve en el plano, 1:2.000, correspondiente), fuera del cual no se consienten edificaciones más que como edificios rurales, y eso con las limitaciones que en las ordenanzas correspondientes se determinen. Ciertamente que ya existen hoy bastantes edificios contruídos fuera de este paseo de ronda; pero el urbanista que se interese por el Municipio no tiene que aceptar mansamente una situación que crearía, de reconocérsela estado de derecho, un porvenir ruinoso para la hacienda municipal; sino que ha de resolver el problema hasta el límite de las posibilidades, evitando complicaciones futuras.

Proyecto de reforma interior. Pasos inferiores.





Estación de autobuses. Itinerarios modificados.

Dentro de esos límites se han trazado grandes manzanas para disminuir el número de las calles y su superficie. La posibilidad excepcional de Logroño de admitir un intenso aprovechamiento hortícola de los espacios libres, ha hecho que se prodigue la vivienda aislada o en pequeñas agrupaciones. Este sistema semirural permite los saneamientos estáticos, relativamente económicos, de las edificaciones exteriores al paseo de ronda. Permite también la vivienda aislada el sistema de la doble alineación, que ha conquistado definitivamente la predilección de los urbanistas de todo el mundo. Este sistema, antecedente de la manzana americana, es el que sigue sustituyendo a éstas en los terrenos llanos. En la planta 1:2.000 y en los perfiles de calles están indicadas las calles de penetración de ocho metros en fondo de saco; pero como estas manzanas pueden hacerse en todos los terrenos, y la ley de casas baratas faculta incluso a construir senderos de vivienda de tres metros de anchura, ni que decir tiene que estas penetraciones a la segunda alineación se pueden hacer sólo para peatones, del referido ancho de tres metros o mejor de cuatro.

Aun en el caso de los ocho metros de anchura, la calzada no está prevista para tráfico pesado, sino con un sencillo afirmado de macadam y bordillos de bloque de cemento y aceras de losas de lo mismo. Las medianerías entre medios se harían con alambra de 1,10 metros y seto vivo.

Dentro de la zona de extensión quedan incluidas dos zonas del mayor interés: la zona ferroviaria y la zona industrial.

La reserva para zona industrial alcanza algo menos del 1/9 del área total de la extensión, con arreglo a los modernos cálculos de los ingleses sobre esta materia, en lo que al problema propio de Logroño se pueden aplicar. La dicha zona se sitúa respetando las actuales factorías existentes, para que sirvan de núcleo a las futuras industrias.

Para lo que a la zona de reserva ferroviaria afecta se ha conservado íntegro el proyecto ya existente de estación común para Logroño. Únicamente se ha desplazado hacia el Este el total de la superficie de la estación. Esto se ha hecho para salvar el más claro de los cruces de la vía, y aprovechar la correspondiente vía de acceso al núcleo central.

En el ensanche no se han previsto más parques, propiamente dichos, que campos escolares y que pueden ser de acceso público, fuera de las horas de clase. Pensando en la economía, lo ne-

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 adecentarse, siendo una posible fuente de ingresos municipales y, desde luego, un beneficio indudable para la población.

Plano de la red de alcantarillado y ríos.

