

Nueva Plaza Mayor, con los edificios del Gobierno Civil y Ayuntamiento

PROYECTO DE ORDENACION DE LA CIUDAD DE CUENCA

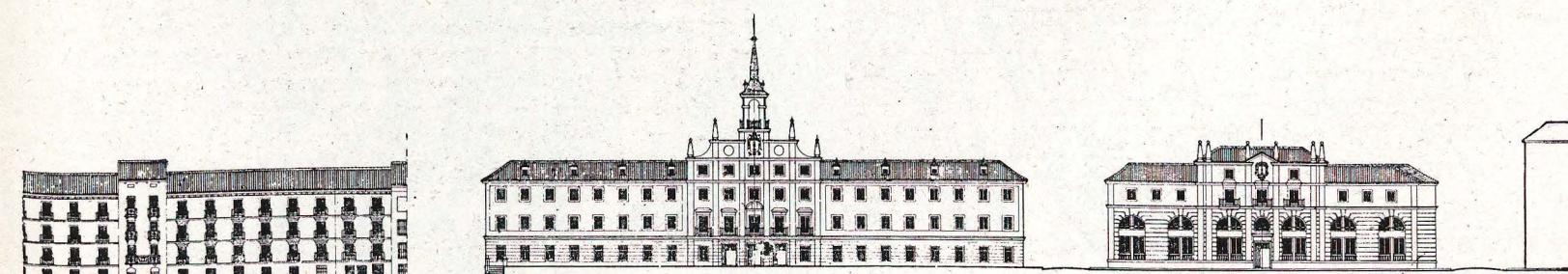
ARQUITECTO: MANUEL MUÑOZ MONASTERIO

Antes de proceder a la ordenación general de una ciudad conviene señalar los defectos fundamentales que existen y que sean, sobre todo, causa de incomodidad en su funcionamiento o que afecten a su salubridad o a su aspecto estético.

Interesa paralelamente establecer un programa de necesidades que se base en una teoría de desarrollo como

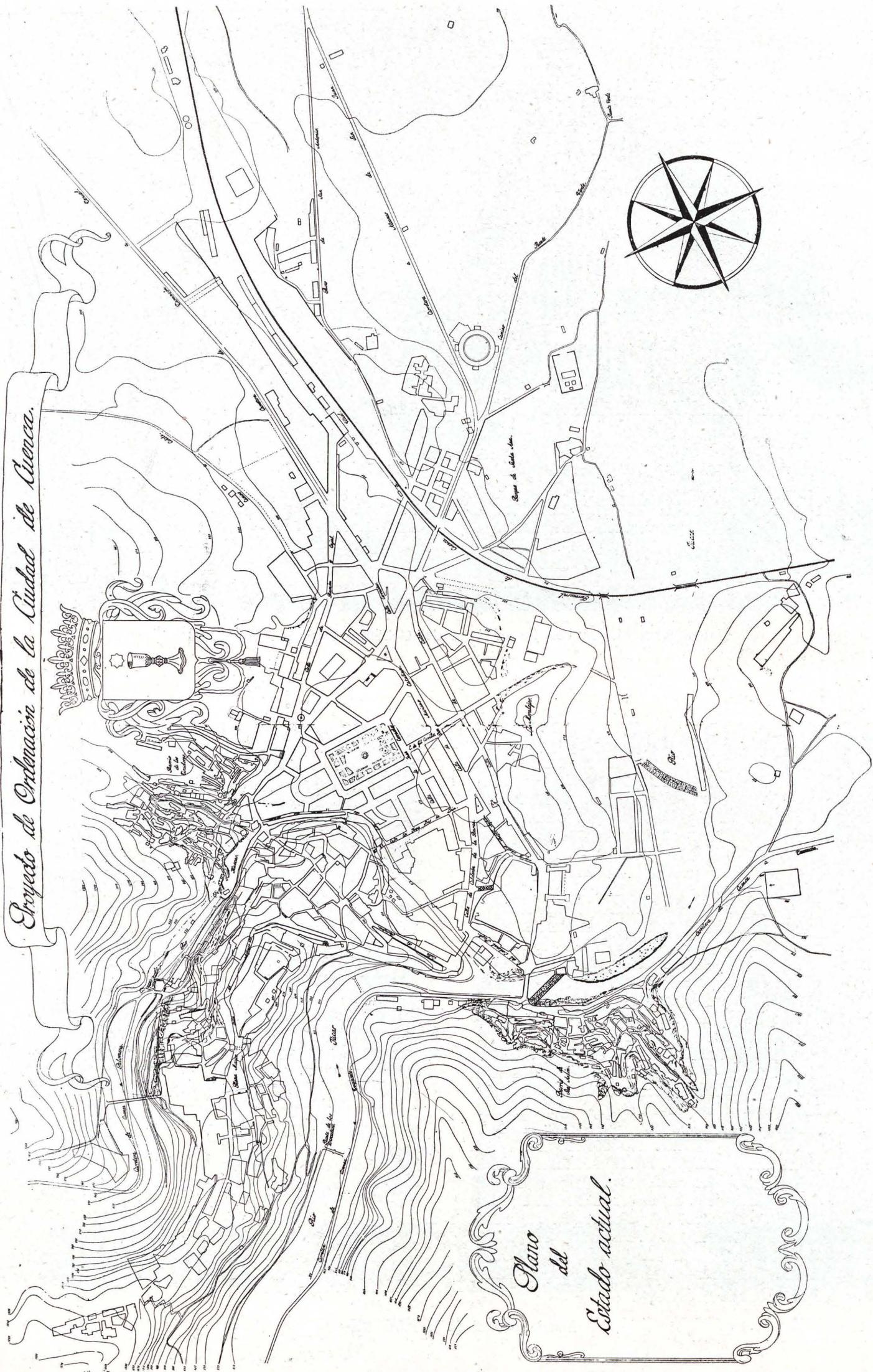
consecuencia de las posibles actividades que en la misma puedan desenvolverse.

Empezando por el aspecto geográfico, el caso de la ciudad de Cuenca es similar al de tantas ciudades españolas, y sobre todo castellanas, que han sido emplazadas en lugares de muy difícil acceso, pensando en la fácil defensa contra ataques, que en el caso de esta ciudad



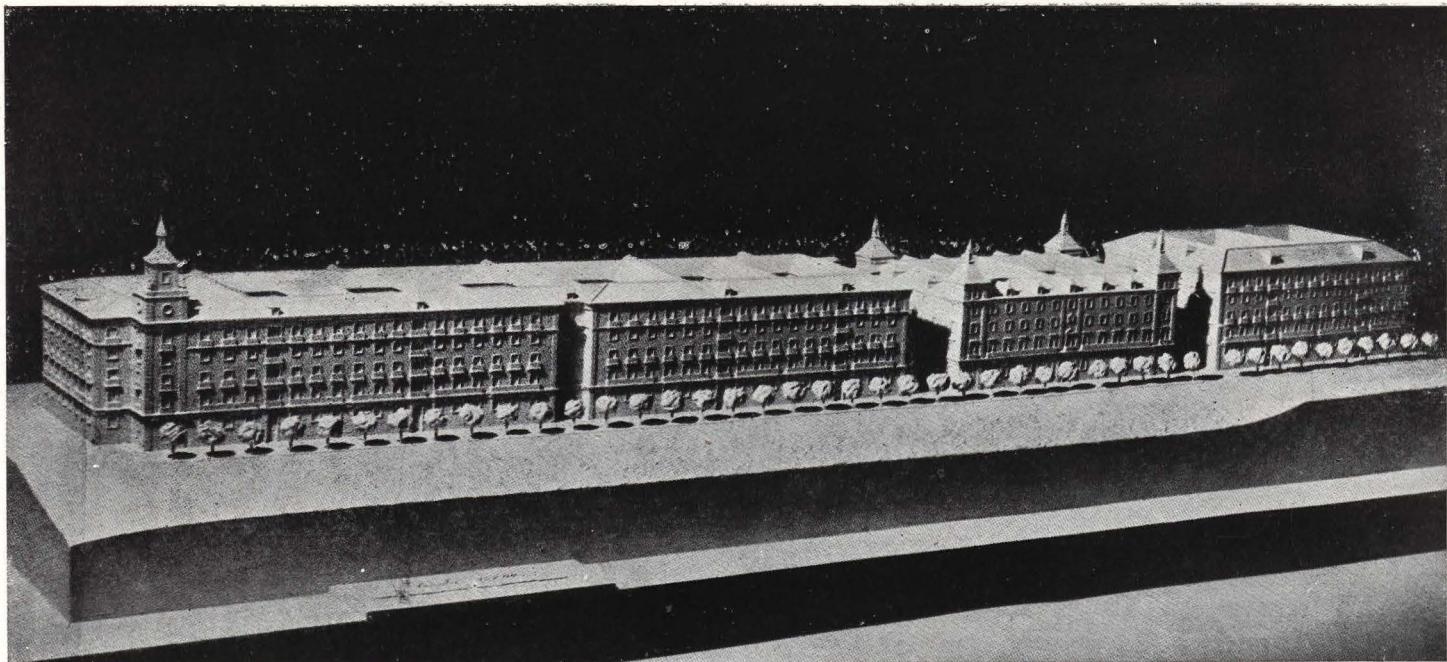
Alzado parcial de la Plaza Mayor

Proyecto de Ordenación de la Ciudad de Cuenca.



Proyecto de Ordenación de la Ciudad de Cuenca





Fachada de los nuevos edificios

llega a un grado de accidente topográfico llevado al máximo, pues el estrecho espinazo situado entre las cuencas del Jucar y el Huécar no ha permitido más que una ciudad de tipo lineal encaramada de una manera estratégica y original sobre las pronunciadas laderas, de las que son notas muy destacadas las famosas casas colgadas.

Afortunadamente, al pie de la ciudad antigua se disponía de una amplia explanada de suave topografía que ha permitido la edificación de la ciudad nueva, hasta la fecha, y en la que no se ha conseguido un conjunto ordenado y en armonía con el que ofrece el casco antiguo.

En el momento puede considerarse casi agotado el terreno disponible para el ensanche, que pensando en una futura extensión necesaria, vuelve a tropezar con dificultades topográficas, aunque no invencibles, tanto en dirección a Valencia como a Alcazár o a Madrid.

En cuanto a los defectos fundamentales que presenta la ciudad, hemos de destacar:

1.^o Las dificultades de penetración en el sector antiguo, agravadas por la ausencia de medios de comunicación, y que esta dando lugar a la despoblación de la parte más alta de la ciudad, desde la Plaza Mayor hasta el Castillo.

2.^o La falta de una ordenación adecuada en el Ensanche actual, donde se mezclan edificios de todos usos, y se han ido situando edificios públicos en lugares inapropiados.

3.^o La iniciación de unos ensanches al otro lado del ferrocarril y hacia la carretera de Valencia, sin previo aviso ni ordenanzas y sin la adaptación adecuada a la topografía.

4.^o La ausencia de una zona industrial, que ha dado lugar a que se vayan situando almacenes y talleres en terrenos nada aptos para estos usos.

5.^o La existencia de dos barrios: el de San Antón y el de Tiradores, de análogas características, pero con un problema de salubridad grave, sin la más elemental previsión urbanizadora e instalación de servicios.

6.^o El incómodo y único acceso desde Madrid por el puente de San Antón e insuficiencia de la calle de Colón como travesía, con frecuentes puntos de estrangulación y falta de visibilidad.

7.^o Existencia del cerrillo de Los Moralejos, que constituye un obstáculo importante para una extensión

de la ciudad hacia el río en un lugar céntrico y de magnífica orientación.

8.^o Falta de previsión en las Ordenanzas de artículos que hubieran permitido un mejor aspecto exterior de las edificaciones en armonía con el paisaje y el carácter de la ciudad, que se refleja, sobre todo en algunos edificios públicos de máxima pobreza y sin sentido estético.

Interesa, pues, como consecuencia de lo anteriormente expuesto, tratar de conseguir un proyecto que, dentro de un sentido de realidad, sin dar lugar a reformas muy radicales que dañaran intereses creados, prevea la necesaria extensión de la ciudad para un periodo de cuarenta años, que corrija los defectos existentes y posiblemente las futuras expansiones, según el porvenir y desarrollo que tenga la ciudad, calculado en 50.000 habitantes hacia el año 90.

En cuanto a este último punto, consideramos que la vida principal de Cuenca estriba en su capitalidad dentro de la provincia, como centro de actividades administrativas y comerciales. A esta clase de actividades hay que agregar las que con carácter industrial y como consecuencia principalmente de los productos madereros y sus derivados motivaran el establecimiento de las industrias correspondientes, de gran porvenir.

Por último, hemos de señalar las magníficas condiciones de clima, sobre todo en la estación veraniega, y los atractivos de su ciudad antigua y paisaje, que han de permitir un desarrollo turístico y de población flotante en determinadas épocas, que habrán de tenerse en cuenta, sobre todo previniendo que algún día el ferrocarril se termine hasta el empalme en Utiel con el de Valencia.

En el estudio estadístico realizado, y con arreglo al crecimiento que la ciudad de Cuenca ha tenido en lo que va de siglo, se prevé un aumento de población hasta el año 80 de 18.000 habitantes, que dará lugar entonces a una población total de 45.000 habitantes, y teniendo en cuenta que en el ensanche actual aún existen muchas posibilidades de aumento de edificación, por predominar los de planta baja y dos plantas y existir muchos solares, se podrá albergar parte de esta población, debiendo el resto albergarse en las zonas de extensión proyectadas a lo largo de la carretera de Valencia y de Alcázar principalmente.

El proyecto que se ha estudiado presenta las siguientes características:

a) Conservación y defensa del casco antiguo, con el establecimiento de medios de comunicación y con algunas rectificaciones para facilitar y mejorar sus medios de accesos y actividades.

b) La desaparición del cerrillo de Los Moralejos para dar lugar a una zona de buena edificación en el lugar más céntrico y destacado de la ciudad, con vistas al río Júcar.

c) Creación de una gran zona de extensión a lo largo de la carretera de Valencia y Camino de Cañete, aprovechando la suavidad de las laderas existentes y su buena orientación.

d) Previsión de otra zona de extensión a lo largo de la carretera de Alcázar, en relación con la zona industrial y de almacenes que queda situada entre el ferrocarril y la referida carretera.

e) Conservación, mejorando sus condiciones de salubridad y aspecto externo, de los barrios de San Antón y Tiradores.

f) Desdoblamiento del acceso de Madrid previniendo uno nuevo, con puente sobre el río Júcar en dirección al edificio de la Normal y que por la calle de Diego Palera comunique fácilmente con las carreteras de Tarancón y de Alcázar, sin necesidad de utilizar la calle de Colón como travesía.

g) Ordenación interior, a base de una mínima reforma, rectificando algunas calles, entre ellas, y principalmente, las de Colón, Ramón y Cajal y Miguel Ayllón, y creando una plaza representativa donde se emplacen los edificios del Gobierno Civil y Ayuntamiento.

h) Creación de un número de parques públicos suficiente

para las necesidades de la ciudad, entre ellos el más importante, el de las huertas del Puente de Palo, que por su cota baja y dificultades de cimentación no permite ni es apropiado para edificación alguna.

i) Urbanización del río Júcar entre el puente de San Antón y el puente del ferrocarril para dar al desarrollo de una amplia zona de paseo y deportiva, previniendo el desplazamiento del Matadero actual.

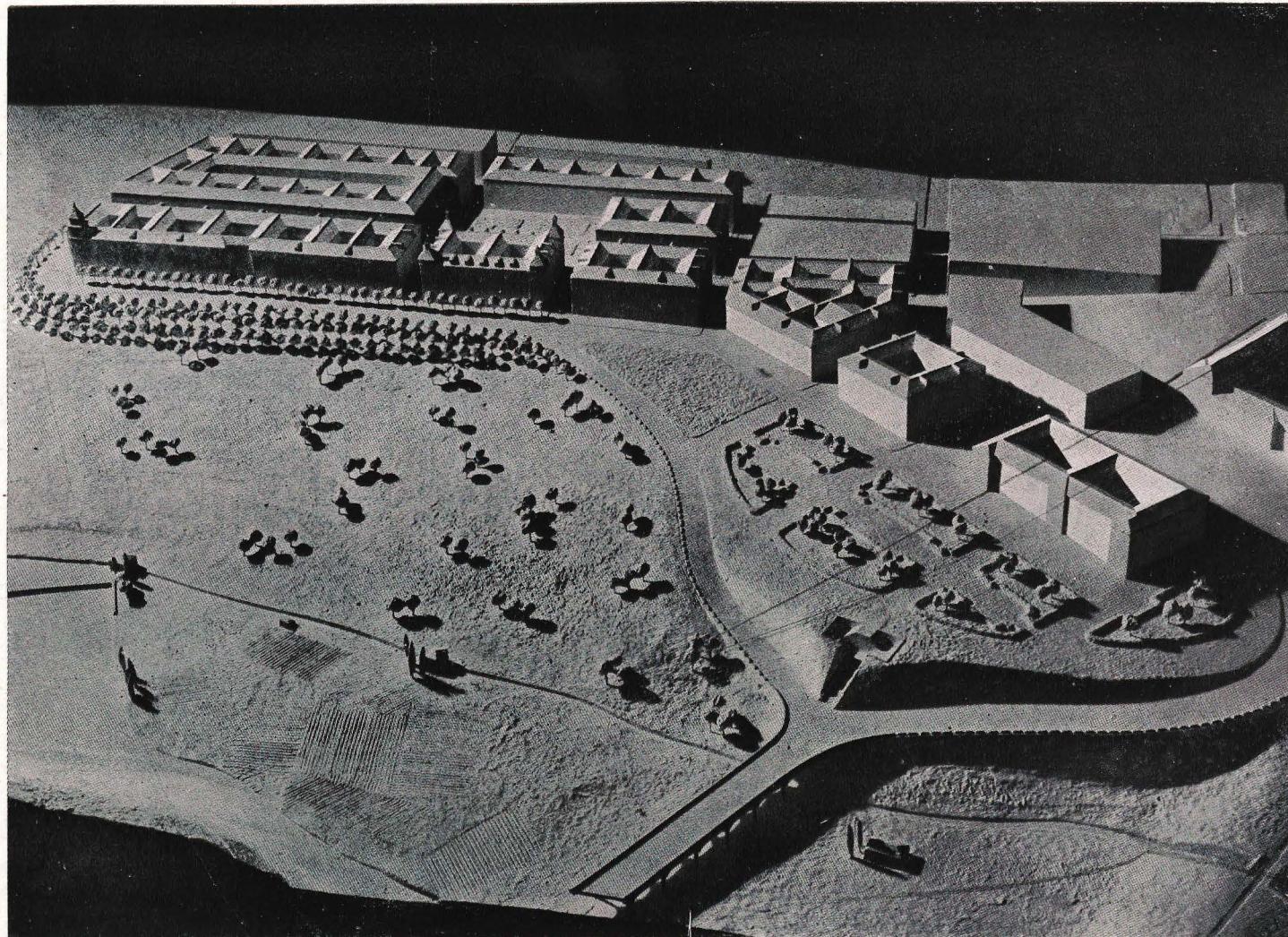
j) Estudio de unas Ordenanzas especiales para distintas zonas señaladas, con objeto de lograr un desarrollo de la edificación dentro de un criterio sanitario y estético.

Señaladas las características fundamentales del proyecto redactado, pasamos a describir algunos de los apartados.

Accesos.—El acceso desde Valencia se hace de una manera normal, penetrando en la ciudad por la calle de Cervantes y Carretería, y permitiendo a través de la calle de Ramón y Cajal una desviación hacia la carretera de Palomera.

El acceso por la carretera de Alcázar presenta la estrangulación del puente bajo del ferrocarril, cuyo ensanchamiento no es difícil, obligando igualmente a un cambio de rasante, con lo cual la penetración se realizará de una manera natural hacia el centro de la ciudad.

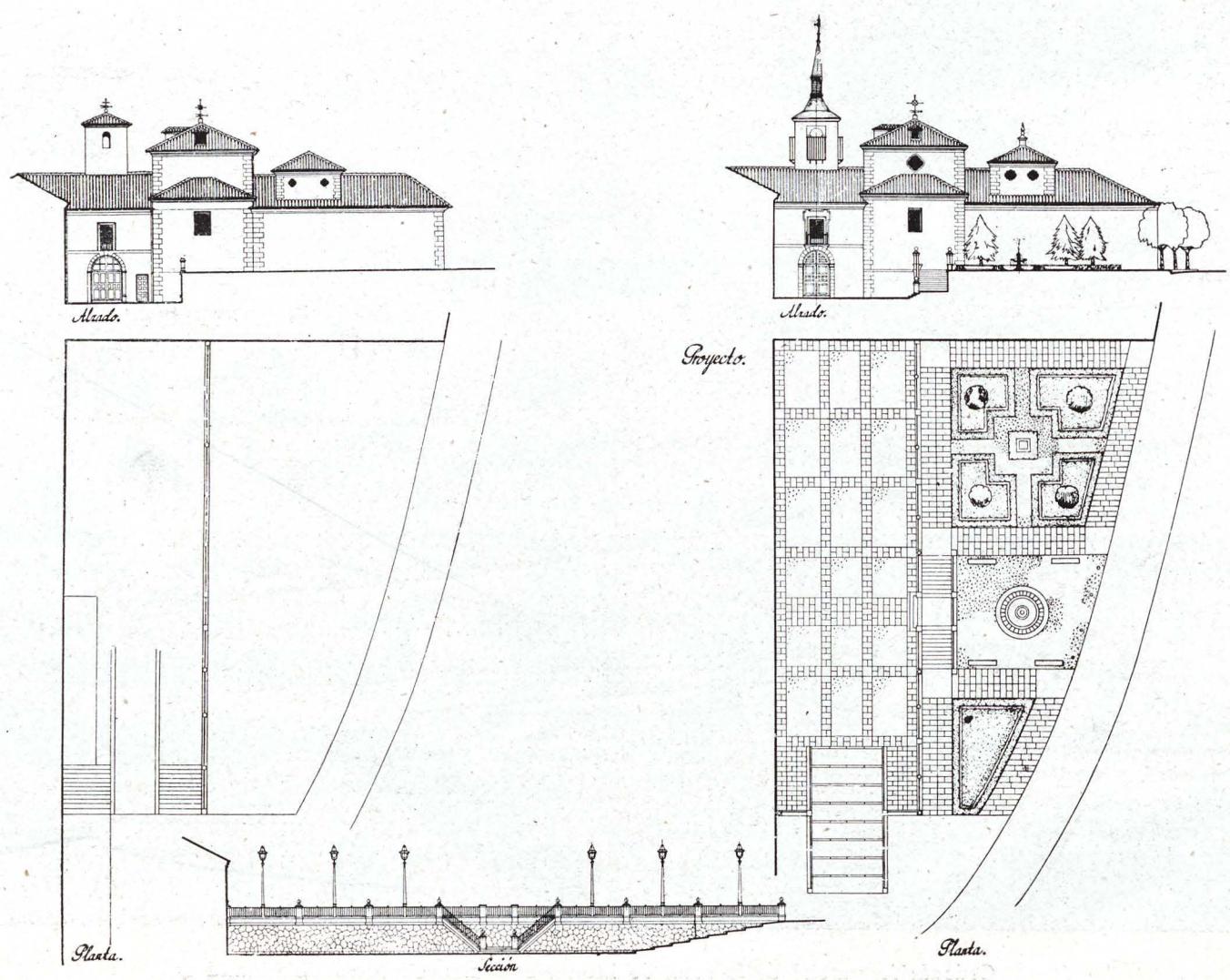
El acceso desde Madrid se realiza de una manera violenta, atravesando periféricamente el barrio de San Antón y el puente del mismo nombre, proyectándose una desviación a media ladera, descendiendo suavemente para atravesar el río sobre un nuevo puente y lograr en rampa la explanada de la Normal, desde la que cabe pene-



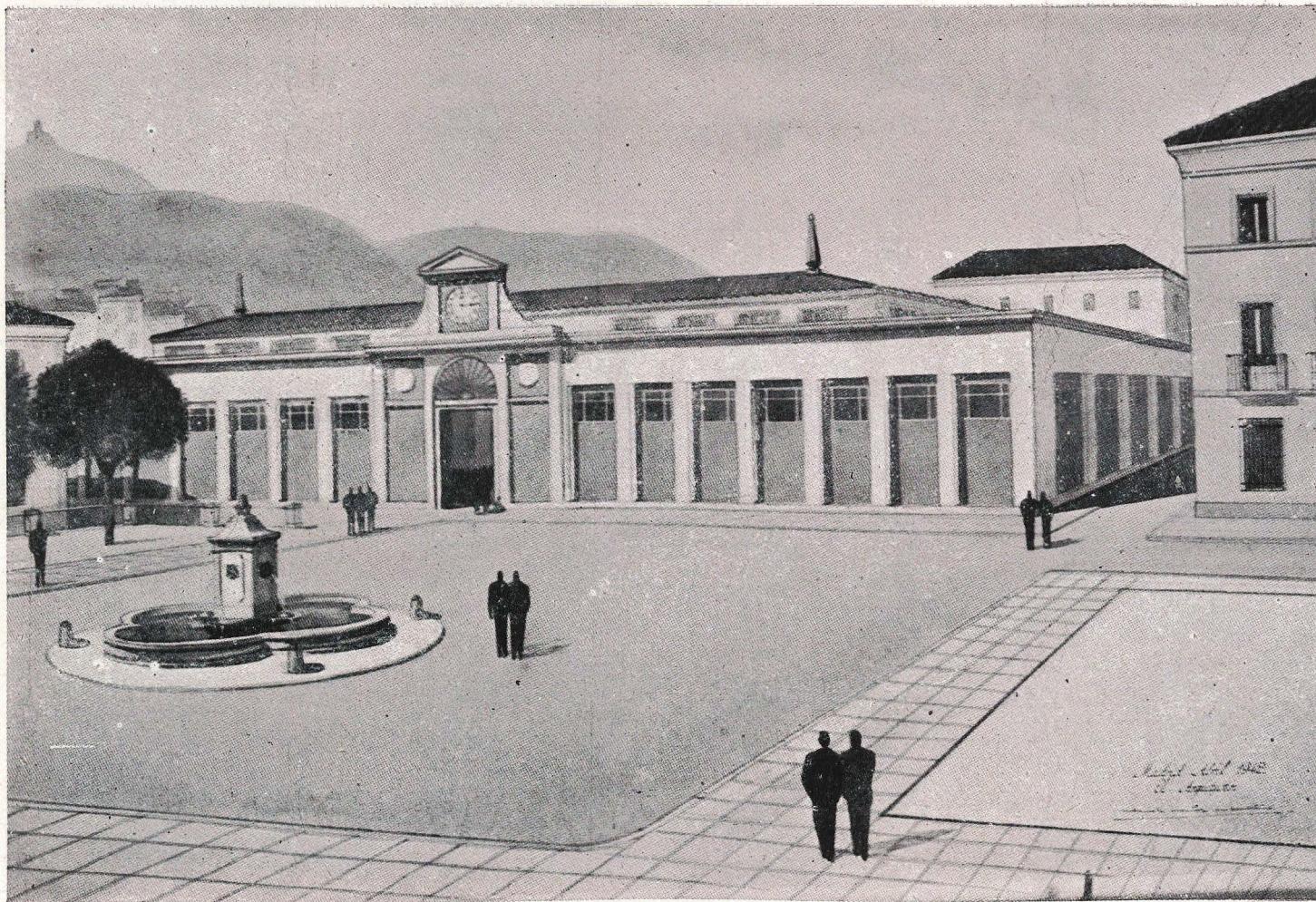
Ordenación parcial de la zona de Moralejos y nuevo acceso de Madrid



Reforma urbana en el Rincón de San Francisco



Rincón de San Francisco: Estado actual y proyecto



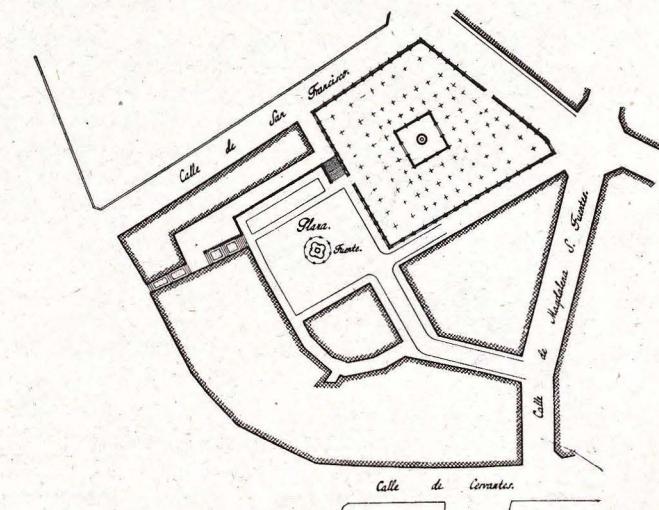
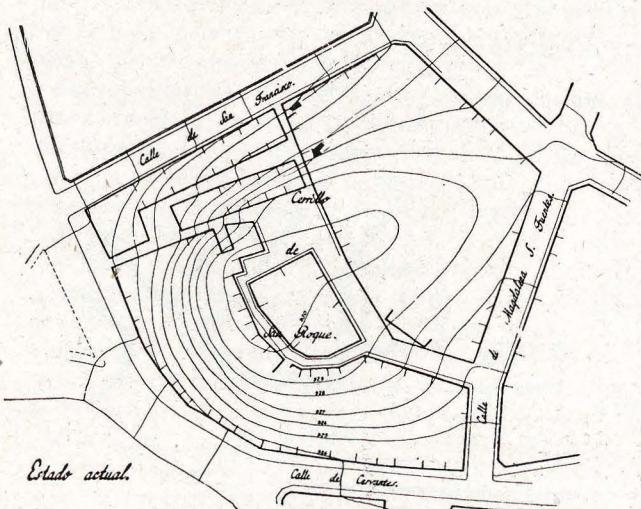
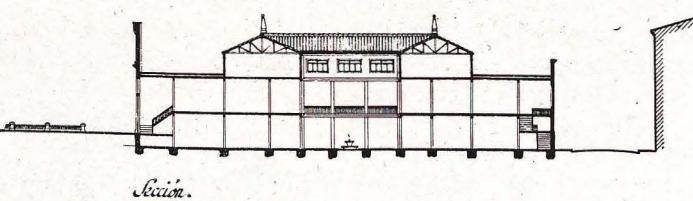
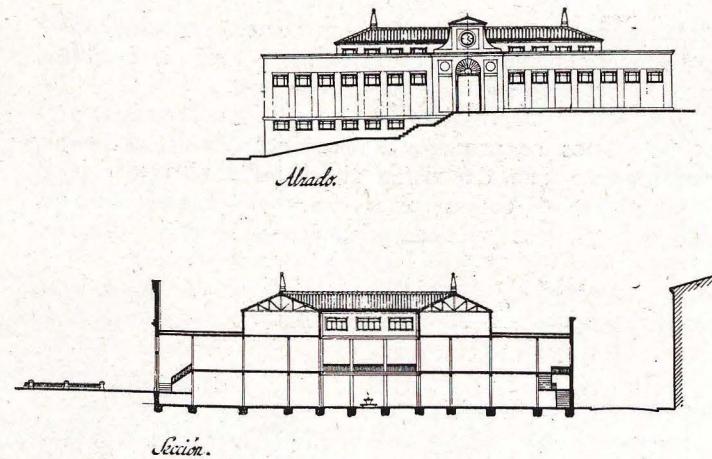
Plaza del Mercado en el Cerrillo de San Roque

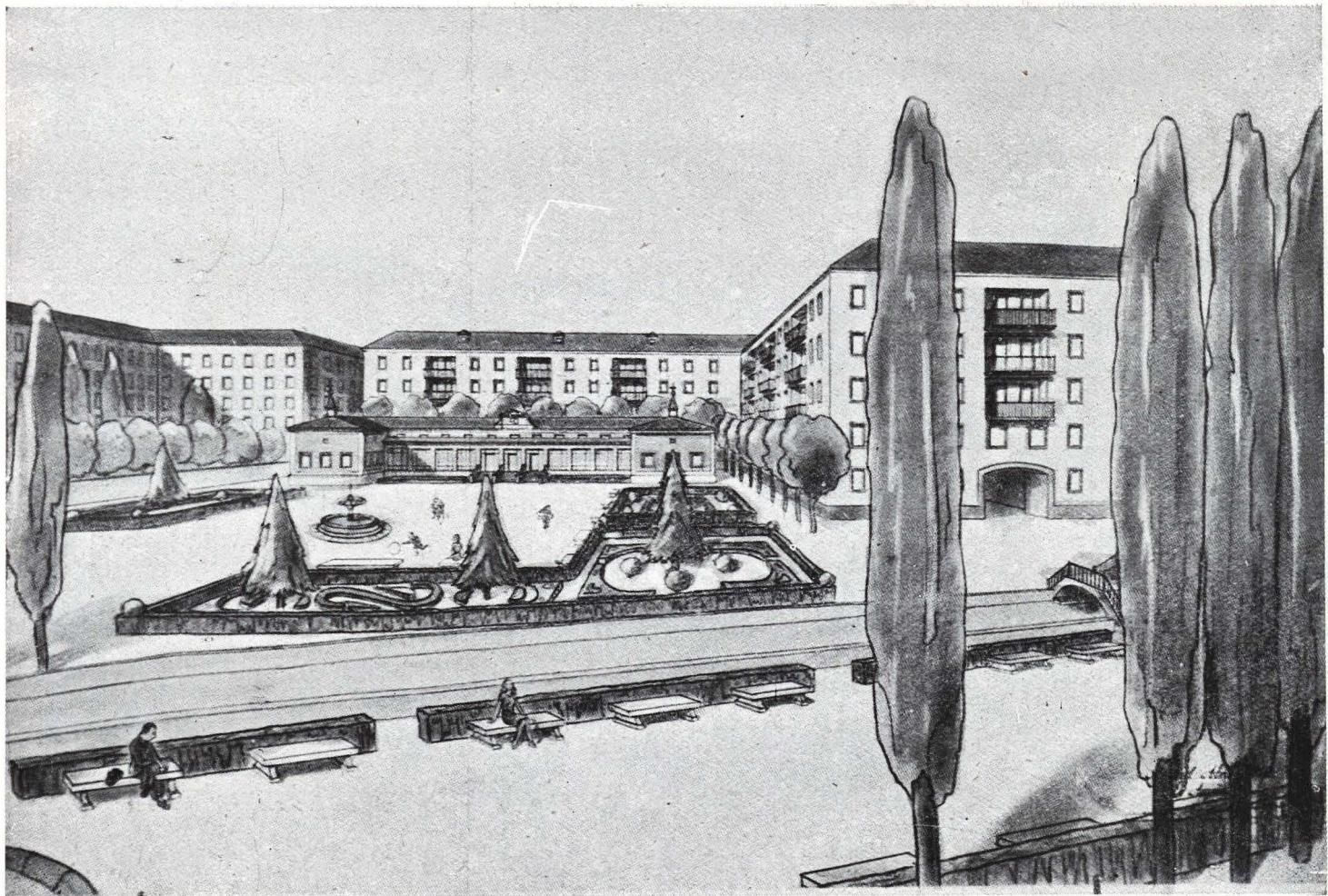
trar en el centro a través de la calle de Sánchez Vera o desviarse por la de Diego Valera, para empalmar con la carretera de Valencia.

El acceso por la carretera de Tragacete no tiene otra solución más que la actual, aunque con un punto de violencia en el recodo del puente de San Antón.

El acceso de Palomera se rectifica en la Puerta de Valencia, con un ensanchamiento del Puente y expropiación parcial de dos edificaciones para mejorar su visibilidad.

En cuanto al acceso por ferrocarril, consideramos que no es necesaria su transformación y únicamente mejorar su estación unificándola con la línea de Utiel, y se ha previsto el trazado de una calle frente a la misma,





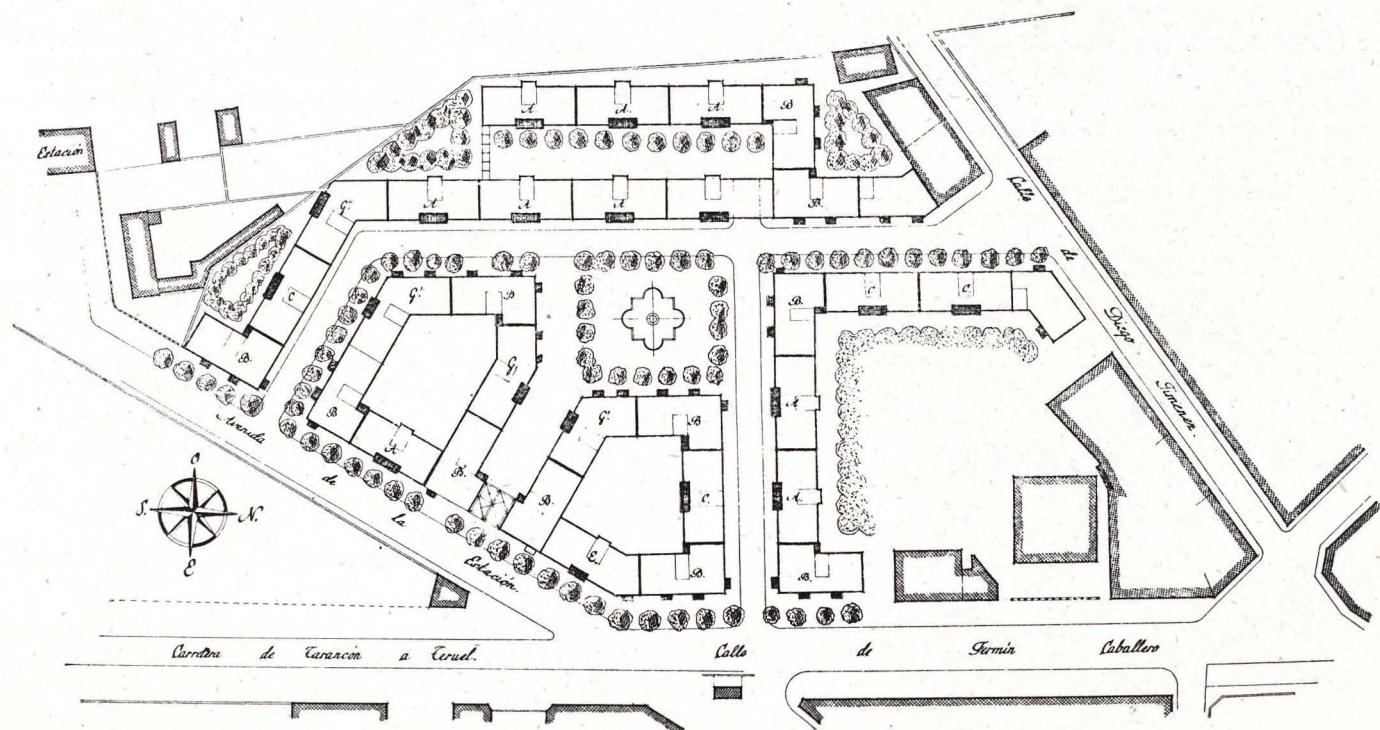
Viviendas protegidas, jardines y Grupo Escolar en las riberas del Huécar

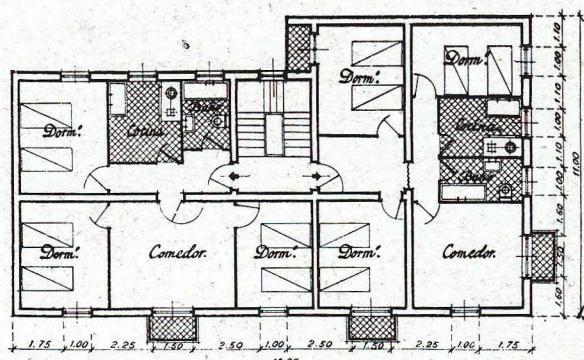
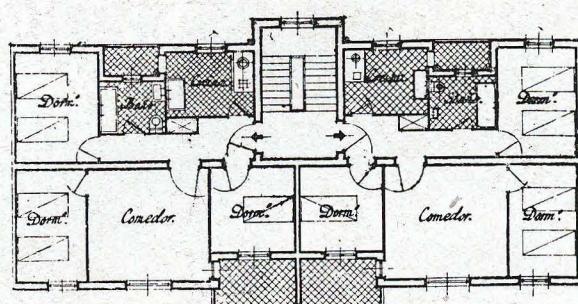
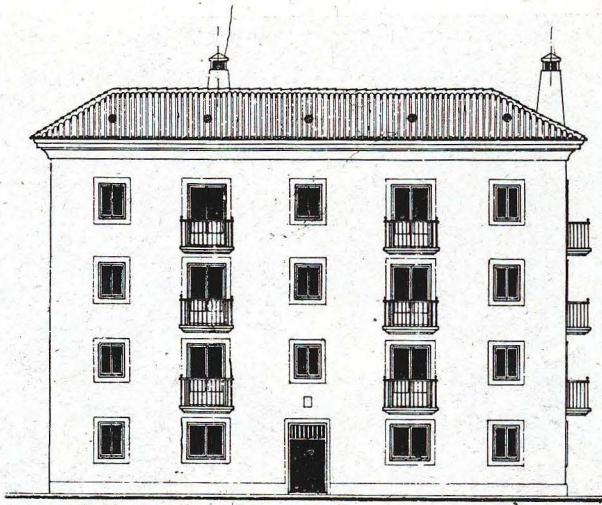
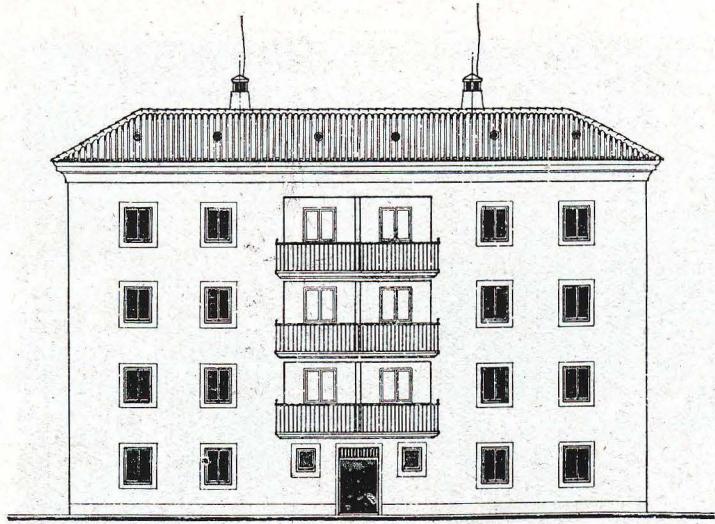
hasta la carretera de Valencia, que permita un desdoblamiento circulatorio de carroajes al servicio de los viajeros.

Ensanche de Moralejos.—A expensas del cerrillo de Los Moralejos se proyecta un ensanche hasta el paseo circunvalatorio que da vistas al río. En el centro del mismo se dispone de una plaza con posible emplazamiento de dos edificios públicos y una red de calles que li-

gan con algunas de las existentes, proyectándose al mismo tiempo una rectificación de alineaciones en la calle de Colón, aumentando su anchura hasta 14 metros.

Las edificaciones de toda esta zona deberán ser de la máxima importancia, cuidándose extraordinariamente en su disposición la fachada para conseguir un conjunto ordenado, sobre todo en el paseo circunvalatorio, que permite una extraordinaria visibilidad.





Tipos de viviendas protegidas

También tendrá importancia este núcleo como centro comercial complementario del de la calle de José Antonio, por su proximidad al centro de la ciudad.

Las obras de desmonte que tal reforma supone no son de gran consideración, por la calidad arcillosa y blanca de sus tierras, y quedará compensado el coste por la plusvalía tan extraordinaria que han de adquirir los solares resultantes.

Ensanche por la carretera de Valencia.—Al llegar de la carretera de Valencia y entre la zona ferroviaria y el camino de Cañete, a media ladera, se proyecta un ensanche de gran importancia, a base de una red de calles adaptadas en lo posible a la topografía del terreno para lograr unas rasantes convenientes y lograr la línea de máxima pendiente, que en algunos tramos deberá peldañarse.

A ambos lados de la carretera se dispone de una amplia zona con edificaciones de altura, que deberán cuidarse en su fachada y proyectarse con antejardines, para lograr una penetración de la máxima importancia y aspecto, proyectándose en el quebranto de la carretera una plaza circular de 60 metros de diámetro, con un arco simbólico en su centro, extinguéndose, conforme las necesidades de extensión vayan exigiendo, todos los almacenes y pequeños talleres existentes, que deberán ir trasladándose a la zona industrial proyectada.

El resto de la zona, desarrollada a media ladera a ambos lados del camino de Cañete, será de edificación baja, disponiéndose una plaza como centro cívico de barrio para situar los edificios públicos necesarios para su desenvolvimiento y poniéndose las calles con diferentes anchos, según su necesidad circulatoria, comercial o sencillamente residencial.

Ensanche por la carretera de Alcázar.—Pasada la linea del ferrocarril y a lo largo de la carretera de Alcázar, se proyecta un núcleo con edificación baja, salvo la

que da fachada a la carretera, con un sistema de calles adaptadas a la topografía y una plaza en su parte superior como centro cívico para emplazamiento de edificios públicos.

Esta zona se complementa con otra que circunda el parque de Santa Ana por su lado Norte, y que será a base de edificación aislada con jardín y sujetas a la ordenanza correspondiente.

Los alrededores de la Plaza de Toros y del propio parque de Santa Ana en su lado Sur, deberán quedar como espacio libre a la zona de reserva para posible ensanche cuando se hayan agotado las posibilidades existentes.

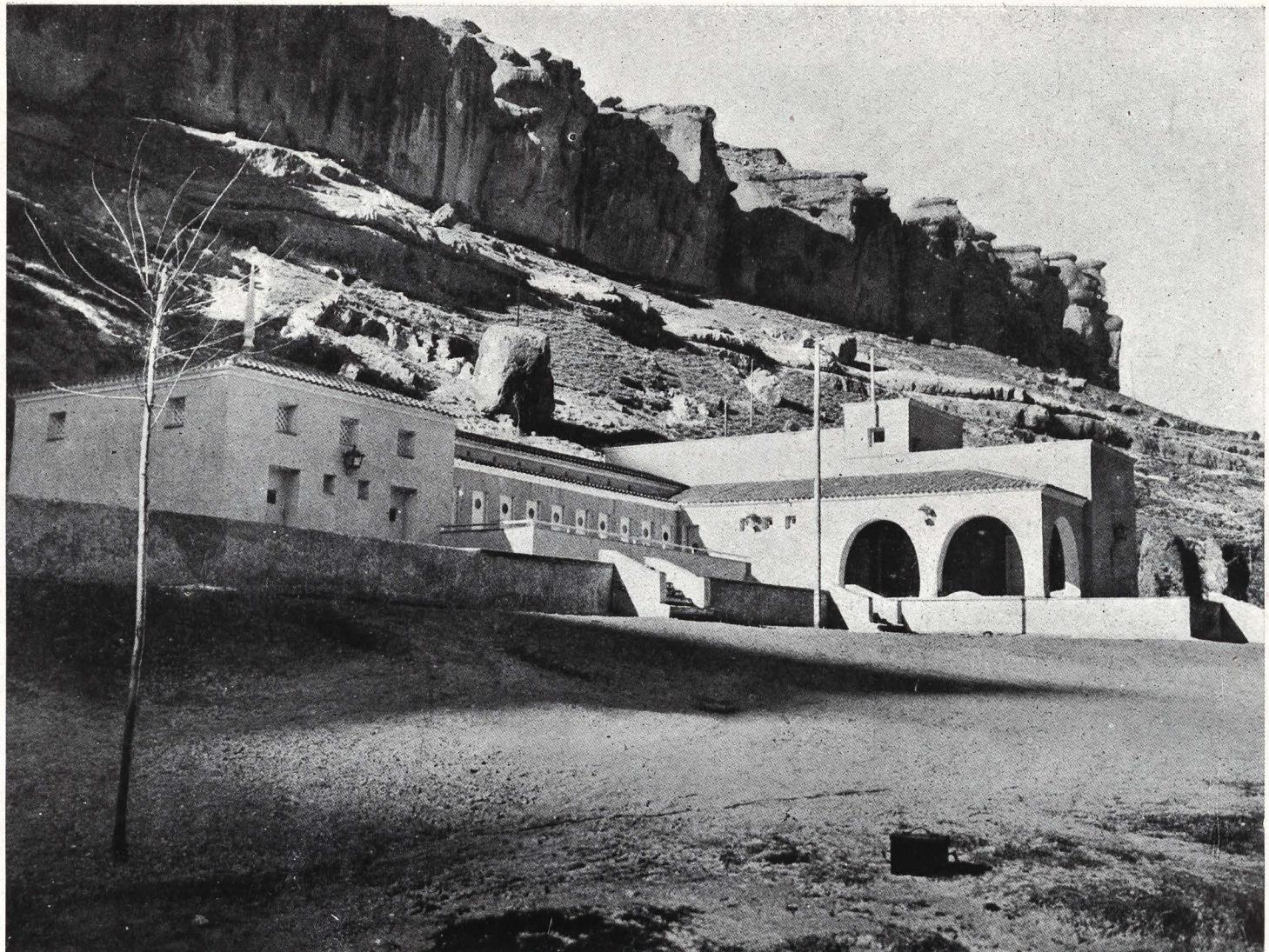
Zona industrial.—Entre la carretera de Alcázar de San Juan y el ferrocarril se dispone de una amplia zona para establecimiento de industrias y almacenes, con una parcelación amplia, apta para su fin y perfectas comunicaciones con la ciudad, el ferrocarril y vías principales de acceso, y en la que deberán instalarse todas las industrias de carácter maderero, preferentemente.

Reforma interior.—La reforma interior que se proyecta es de carácter mínimo, con objeto de producir el menor daño a los intereses existentes.

Consideramos que en la calle de Mariano Catalina y Calderón de la Barca, por ser principal arteria de la ciudad, conviene hacer rectificaciones de algunas alineaciones parciales para valorizar sus fachadas.

La calle de Miguel Ayllón se ensancha por una de sus aceras hasta doce metros, con objeto de permitir la evacuación de la calle de Mariano Catalina, ayudando a su descongestión.

La calle Ramón y Cajal sufre una rectificación importante a expensas de una de sus aceras, para darle un ancho de 14 metros, con objeto de embocarla por el fondo del parque de San Julián a la Hoz del Huécar, ponién-



Playa artificial construída en las orillas del Júcar

do en circulación toda su margen izquierda hasta el puente Trinidad, con lo cual se logra una arteria importante por el sector Este, como desdoblamiento a la de Mariano Catalina.

Se imponen, igualmente, algunas rectificaciones en la calle del Cardenal Payá, teniendo en cuenta lo desordenado de sus fachadas.

En la zona antigua las rectificaciones son muy locales y se concretan en dos o tres puntos únicamente, con la idea de poder lograr una vía auxiliar de tráfico desde la Puerta de Valencia al edificio de la Audiencia, que se desdobra por la plaza del Mercado y por la calle del Peso.

La principal reforma interior se realiza en el lugar donde está situado el Mercado actual, para crear una plaza representativa, donde se sitúen los edificios del futuro Ayuntamiento y Gobierno Civil.

Otra reforma importante en las huertas del Puente

de Palo, para dar lugar a una amplia zona verde y emplazando un Grupo Escolar.

Y otra reforma, ya de carácter más secundario, en el cerrillo de San Blas, creando una plazuela que precederá al futuro Mercado, que queda situado entre la misma y la calle de Ramón y Cajal.

Barrio histórico.—El problema del barrio histórico es principalmente de conservación, tratando de consolidar todas las fachadas de las Casas Colgadas, tanto en las Hoces del Huécar como de las del Júcar, valorizando el paisaje con plantaciones apropiadas, cuidando los caminos y creando algunos pequeños jardines en zonas sombreadas.

Se han estudiado unas Ordenanzas especiales para este sector, de verdadero interés artístico por su destacada originalidad, en la que se funden en un conjunto armónico la ciudad y el paisaje.

