

PLANO GENERAL DE ZONIFICACION Y COMUNICACIONES DE LA CIUDAD DE SEVILLA

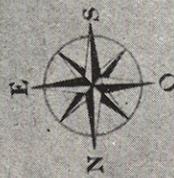
ESCALA 1:10.000

↑ A CÁRMONA

↗ A ALCALA DE GUADARA

↘ A DOS HERMANAS

FECC A CÁDIZ



FECC A MADRID

← A ALCALA DEL RIO

SAN JERONIMO

R I O

SIGNOS CONVENCIONALES.

- CIUDAD VIEJA
- ZONA DE EDIFICACION INTENSIVA
- ZONA DE EDIFICACION EXTENSA
- ZONAS INDUSTRIALES
- ZONA COMERCIAL
- ESPACIOS LIBRES
- ZONA FERROVIARIA
- ANTIQUOS PRINCIPALES
- CENTROS CIRCULOS O DE BARRIO
- ESTACIONES FERROVIARIAS
- CALLES PRINCIPALES
- LINEAS FERROVIARIAS
- CARRETERAS
- CAMINOS

GUADARA

AMPLIACION DE LA ZONA INDUSTRIAL

ZONA INDUSTRIAL

AVISO DEL LEONARDO DE LA PEÑA

BARIO DE TRINIDAD

KABARDI DE SAN JUAN

LA CARTERA

LA CARTEJA

LA CARTEJA

LA CARTEJA

LA CARTEJA

LA CARTEJA

MADRID DECEMBRE 1941
LOS ARQUITECTOS

GRUPOS

SAN JUAN DE AZNAR

FECC A BILBAO

FECC A MADRID

FECC A CÁDIZ

CONCURSO DE CROQUIS DE URBANIZACION DEL NUCLEO ANTIGUO, ENSANCHE Y ALFOZ DE SEVILLA

En este concurso, convocado por el Ayuntamiento de Sevilla, y al que concurren notables trabajos, se adjudicaron los premios por el siguiente orden:

- 1.º Trabajo presentado por D. Manuel Muñoz Monasterio y D. Rodolfo García Pablos.
- 2.º Trabajo presentado por D. Enrique Ovilo Llopis y D. Miguel Sánchez Conde.
- 3.º Trabajo presentado por D. Vicente Olmo y D. Francisco Fernández Conde.
- 4.º Trabajo presentado por D. Antonio de la Vega.
- 5.º Trabajo presentado por D. José Paz Maroto.

EXTRACTO DE LA MEMORIA PRESENTADA POR D. MA- NUEL MUÑOZ MONASTERIO Y D. RODOLFO GARCIA PABLOS

Sevilla, por su historia, situación geográfica y ambiente es de las ciudades llamadas a desempeñar un papel de primer orden en las actividades que le incumbe desarrollar al país, encauzado en una alta misión, consecuencia de los principios básicos de nuestro glorioso Movimiento.

Por su historia, Sevilla recoge la tradición de las empresas colonizadoras que fueron base de nuestro Imperio.

Por su situación geográfica, con un puerto llamado cada día a tener más importancia, Sevilla es la ciudad que principalmente, dentro del país, encauza las comunicaciones marítimas con nuestras colonias africanas y con Sudamérica.

Por su ambiente, es hoy Sevilla una de las ciudades de mayor interés histórico-artístico, cuya exaltación y conservación es de gran importancia, unido además a las características especiales y únicas de sus fiestas, que dan lugar a una corriente de turismo, la más importante dentro del territorio nacional.

Con lo expuesto hemos tratado de destacar la importante misión nacional que a Sevilla le incumbe cumplir, y que dentro de su recinto ha de tener traducción urbanística en una zona, que es la denominada "Representativa Nacional". Dentro de la misma se encuentra la Catedral, simbolizando la misión religiosa: el Archivo de Indias, con su alto significado, y los edificios resultantes de la Exposición Hispano-Americana del año 1929, en los que cabe establecer un Museo de Colonización y diferentes actividades relacionadas con la misión Hispanidad.

Aparte de esta misión nacional, materializada urbanísticamente, se plantean en Sevilla los problemas correspondientes a una ciudad que, en cierto modo, puede ser considerada como la capital de la región andaluza, tan geográficamente destacada por su importancia agrícola-ganadera e industrial. Y en este sentido es preciso ordenarla, para el mejor desenvolvimiento de este otro orden de actividades que le corresponden.

Como consecuencia de las consideraciones expuestas, y antes de proceder a la redacción de un proyecto de urbanización, conviene establecer previamente el criterio a seguir. En primer lugar, hay que

hacer una diferenciación entre la ordenación de la ciudad antigua y la del Ensanche y Alfoz, que presentan tan diferentes problemas y aspectos a considerar.

La ciudad antigua, limitada en parte por el río y las rondas actuales, debe ser objeto de un cuidadoso y detenido estudio, para realizar en ella únicamente las reformas urbanas mínimas que se consideren imprescindibles para resolver el problema de penetración en ella. Consideramos que hay que cuidar extraordinariamente esta parte antigua, conservando su original trazado y particular ambiente, poniendo en valor en ella todos aquellos lugares y edificios tan característicos y notables que posee.

Aun dentro de esta parte antigua, merece todavía mayor atención el barrio del Alcázar y Santa Cruz, tan lleno de poesía, y que linda con la zona representativa que ya hemos señalado.

El barrio del Ensanche no tiene el interés y la personalidad que el antiguo; hay, sin embargo, que preocuparse de ordenarlo y crearle el ambiente propicio para que adquiera el interés que debe tener. Sus posibilidades de ordenación son extraordinarias, pues, afortunadamente, no está muy edificado, y es lástima que la imprevisión y abandono de estos últimos tiempos y el defectuoso trazado de las líneas ferroviarias hayan dado lugar a la creación de almacenes e industrias, mezclados lamentablemente con las zonas residenciales.

Lo mismo que en la parte antigua, existe una serie de barrios de acusada personalidad, que en el Proyecto de Ordenación que presentamos tratamos aún más de destacar, organizando sus centros en forma de plazas, presididas generalmente por la Parroquia, y donde se concentran otras edificaciones (mercados, centros de enseñanza, etcétera, en general) complementarias. En el Ensanche y Alfoz hay que procurar igualmente que vayan surgiendo barrios, totalmente diferenciados por el tipo medio de los habitantes que en ellos residen, por su situación y por su trazado, creando en cada uno de ellos sus centros respectivos, con sus parroquias, mercados, escuelas y otros edificios representativos y necesarios para su mejor ordenación.

También es necesario prever, y en general en forma de sistema, los espacios libres con destino a parques, campos de deportes y recintos infantiles, debidamente emplazados para su mejor utilización.

De esta manera vamos organizando la ciudad por unidades diferenciadas, y a su vez relacionadas entre sí, y con completa independencia con las zonas industriales.

El plano expresa el criterio establecido respecto a las diferentes

zonas que se crean en la ciudad. En primer lugar, todo el casco antiguo, limitado entre el río y las rondas actuales, y cuyo problema de ordenación más adelante describimos.

En segundo lugar el Ensanche, que consideramos representado por la Ronda actual y la nueva gran ronda, que se establece arrancando de la avenida de Felipe II, en el barrio de Borbolla, y termina en el Hospital Provincial, atravesando el barrio de Nervión totalmente, vía que relaciona entre sí los diferentes barrios del Ensanche y todos los espacios libres existentes y nuevos que se crean, dándole por esta razón última el carácter de vía-parque. Fuera de esta segunda ronda consideramos nuevos barrios, que habrán de extenderse hasta el límite actual creado con el establecimiento de los diques de defensa contra inundaciones.

Se establecen dos zonas industriales, una al Norte y otra al Sur. La primera relacionada con el ferrocarril de circunvalación y la nueva estación de mercancías, que se establece junto a la misma; y la segunda relacionada con la nueva estación central de Sevilla, y en contacto con la zona próxima al puerto, donde existen ya establecidos gran número de almacenes y depósitos.

Estas dos zonas industriales quedan aisladas de los barrios residenciales por dos amplias cuñas verdes, situadas al Nordeste y Suroeste, y que tienen la función específica de proteger los referidos barrios de las molestias de ruidos y humos inherentes a las zonas industriales.

En el corazón mismo de la ciudad antigua queda delimitada la zona comercial, de máxima importancia de Sevilla, entre las calles de Tetuán, Velázquez, Campana, Martín Villa, Laraña, plaza de la Encarnación y la nueva Gran Vía, que desde esta plaza, pasando por la plaza del Pan, y sensiblemente paralela a la de Franco, desemboca por la de Placentines, enfilando la perspectiva de la Giralda.

En el Ensanche, y sobre los terrenos donde hasta ahora se había instalado la Feria, se proyecta un nuevo foro comercial y representativo, donde se desarrollan las mejores construcciones de la ciudad, con amplios y bellos jardines, emplazando en sus extremos dos edificios, que pudieran ser muy bien un centro de espectáculos y un nuevo hotel-residencia con carácter turístico, y comercios de lujo en sus plantas bajas, creando de esta manera un nuevo centro comercial de significativa importancia.

En la zona interior, la reforma urbana proyectada en la misma se reduce casi exclusivamente a la creación de dos arterias fundamentales, Norte-Sur y Este-Oeste, que se cortan en la actual plaza de la Encarnación, verdadero centro de gravedad de este sector.

Pretendemos destacar en la zona antigua sus más significados barrios, creando en cada uno de ellos un centro simbólico en general, con reforma parcial proyectada en los alrededores de sus Parroquias más destacadas.

Distinguimos hasta ocho barrios: San Lorenzo, del Museo, Magdalena, Santa Cruz, El Salvador, Santa Catalina, de la Feria y Macarena. Cada uno de ellos debe tener su centro representativo, y acompañando a la Memoria se presentan unos esquemas con las posibles reformas y propuestas de centros en cada uno de los barrios señalados.

La ordenación del Ensanche se ha proyectado a base de diferenciar en él una serie de barrios, separados por las vías principales de tráfico.

En tres partes podemos considerar dividido el Ensanche: el sector Norte, que coincide con el barrio del Hospital; el sector Este, que es el conocido por el barrio de Nervión, y el sector Sur, por el barrio de Borbolla. En realidad, estas tres zonas tienen particularidades diferentes, como consecuencia del nivel de vida de los habitantes que residen en ellas, pudiendo considerarse en general que el del Norte tiene un carácter popular, el del Este corresponde más bien a la clase media y el del Sur a gente más acomodada.

La estructura general del Ensanche queda definida con las vías que podemos considerar de penetración y las transversales a ellas, de las que parten a su vez las secundarias. Un anillo de ronda, de gran importancia como comunicación, y vía-parque al mismo tiempo, pone en relación entre sí los tres sectores antes referidos.

A lo largo de esta vía-parque van surgiendo los más importantes espacios libres proyectados, y en su cruce con el eje principal del barrio de Nervión, que partiendo de la avenida de Menéndez y Pelayo termina en el nuevo estadio proyectado en el límite Este de dicho barrio, se establece una gran plaza, verdadero centro representativo de todo este sector del Ensanche. Esta plaza, con unas dimensiones de 80 por 120 metros, será presidida por un nuevo edificio oficial de carácter administrativo, que pudiera muy bien ser una Tenencia de Alcaldía, con su Juzgado y centro sanitario correspondiente. Relacionado con esta plaza se proyecta también un Instituto de Segunda Enseñanza.

Hemos llegado a definir en la zona del Ensanche hasta diez barrios, tomando como cupo de habitantes para cada uno una cifra entre los 15.000 y 20.000 habitantes. Son estos barrios: de Hospital, Trinidad, Cruz del Campo, La Calzada, Nervión, San Bernardo, Casablanca, Ciudad Jardín, Borbolla y Heliópolis.

El tipo de edificación consentido dentro de estos barrios será intensivo.

Fuera de la ronda referida quedan los barrios de la Cruz del Campo, Casablanca, Nervión, Ciudad Jardín, parte del de Borbolla y Heliópolis. La edificación en todos ellos deberá ser extensiva.

Los espacios libres se han proyectado en forma de sistema, formando una auténtica red, favorecida por la dirección de los vientos dominantes, para la mejor purificación del aire.

Las calles principales de este sistema deberán ser arboladas, y son las de Luis Montojo, Eduardo Dato y Ramón y Cajal. Quedan también incluidas la calle que, con el carácter de diagonal, parte de la calle de Saturno a empalmar con la de Luis Montojo, y la vía-parque que se proyecta con motivo de la extinción de la línea del ferrocarril de Cádiz en todo el curso de la misma.

Aparte de las calles referidas, el gran paseo de Ronda de nueva traza deberá ser calle también arbolada, e igualmente las vías que separan los barrios residenciales en sus límites con las zonas industriales.

Se proyectan dos amplias cuñas verdes como separación de los barrios industriales y residenciales, y al mismo tiempo una serie de espacios libres, de los que destacan el que se sitúa en el barrio de Borbolla, lindando con la fábrica del gas y la actual línea de Cádiz, quedando dentro de este espacio el Real Patronato Obrero; y el segundo en el límite del barrio del Hospital, en la avenida de Miraflores, coincidiendo sensiblemente con el lugar llamado Huerta de Hierro, que favorece el aislamiento con la zona industrial proyectada en este sector.

Tres son las zonas industriales que proyectamos, perfectamente delimitadas y coincidiendo con gran parte de la industria ya existente.

La primera es la que queda emplazada en la margen derecha del río relacionada con la calle de Alfonso XIII, y es donde con preferencia deben fijarse los emplazamientos de las industrias de tipo nacional.

La segunda, situada al Sureste de la ciudad, queda limitada por la nueva avenida de la Estación y el barrio de Borbolla.

La tercera zona industrial queda al Norte de la ciudad, y relacionada con ella se proyecta la nueva estación de Mercancías, en sustitución de las existentes, a las que se trata de extinguir.

Aparte de estas zonas industriales queda el sector desarrollable en la margen derecha del río, principalmente en Triana, de las industrias de cerámica sevillana, de tanta importancia y abolengo.

FERROCARRILES.—El problema de los ferrocarriles es uno de los más graves y de difícil solución. Por una parte, la actual línea de Cádiz separa el barrio del Ensanche del núcleo antiguo, dando lugar a unos pasos muy forzados a través de unos antiestéticos puentes. Por otra parte, la estación de Córdoba, con sus numerosas vías extendidas a lo largo del río, imposibilita que la ciudad disfrute y contemple las riberas del mismo, produciendo como consecuencia la invasión de este sector de la ciudad, por una serie de almacenes, depósitos e industrias totalmente inadecuados.

Es también de destacar la incomodidad que para los viajeros suponen los famosos empalmes en San Jerónimo.

Por todo lo expuesto creemos que, a pesar de la dificultad del problema, es preciso ser radical en esto, y como primera medida, tratar de extinguir la actual línea y estación de Cádiz, sustituyéndola por otra de circunvalación fuera de los diques, proyectando una nueva estación en el lugar llamado Las Carolinas.

Esta estación central queda emplazada en la referida ronda, perfectamente relacionada por la avenida de Carlos V con el centro de la ciudad. De este modo se logra que el acceso a Sevilla se haga por el lugar de máxima dignidad. De esta estación partirán las líneas de Madrid-Cádiz y Alcalá de Guadaíra, y únicamente la de Huelva podrá indistintamente desviarse desde San Jerónimo, o también partir de esta estación central, contorneando la ciudad por la línea de circunvalación que se establece.

Se establece la nueva estación de mercancías en sustitución de las existentes, relacionada con la zona industrial del Norte y en contacto con las líneas situadas a lo largo de la calle del Torneo, hasta reducirlas exclusivamente a dos vías, para el acceso del puerto y salida para Huelva.

CARRETERAS.—Los accesos por carretera se han ordenado y rectificado, relacionándolos con los dos ejes fundamentales de la reforma anterior, para permitir la penetración fácil en la misma.

La carretera de Huelva se desvía a través del barrio de Triana al puente de San Telmo, para evitar su acceso difícil a través de la calle de Castilla.

La carretera de Madrid por Córdoba penetra por su vía actual, pero se relaciona fácilmente con el eje Este-Oeste proyectado.

La carretera de Alcalá de Guadaíra penetra por la calle de Luis Montojo hasta la ronda proyectada, desde donde se relaciona con la vía Diagonal con el referido eje Este-Oeste.

La carretera a Alcalá del Río penetrará por una nueva vía que se proyecta a continuación de la calle de la Feria, en su encuentro con la Ronda existente.

Los accesos de Cádiz se realizan por las avenidas de la Reina Victoria y María Cristina.

Organizados de esta manera los accesos, puede asegurarse que, lo mismo viniendo por ferrocarril, por línea de autobús, por el río o por la mayoría de las carreteras, se penetra en Sevilla por su zona representativa de la Puerta de Jerez, lugar simbólico de la penetración, logrando con ello la solución más perfecta y digna de este problema de accesos.

PUERTO DE HONOR.—Al final de la avenida de María Luisa, en su encuentro con el paseo de las Delicias, se proyecta el Puerto de Honor, con un faro monumental, como estación marítima de máxima representación, para acceso de viajeros ilustres.