

EXTRACTO DE LA MEMORIA PRESENTADA POR D. ENRIQUE OVILO LLOPIS Y D. MIGUEL SANCHEZ CONDE

El problema fundamental de Sevilla, como el de la mayoría de las ciudades españolas, se concreta a la solución de sus accesos y a la determinación de la dirección más apropiada para su crecimiento. Entre los accesos, reviste mayor gravedad el caso de los ferrocarriles, que atraviesan actualmente la ciudad, impidiendo su normal desenvolvimiento. Aprovechando el corte que produce el río, se propone como solución el enlace de los ferrocarriles a lo largo de la margen izquierda, con lo que se consigue una total libertad del desarrollo urbano hacia el Este, y la unión de todas las comunicaciones ferroviarias, permitiendo, además, la construcción de un apeadero próximo al centro de la futura ciudad. Los accesos por carretera quedan resueltos mediante pequeñas desviaciones de sus entradas, para conseguir su separación de las zonas edificadas y poder aislarlos de ellas mediante fajas verdes. Se unen entre sí por una ronda exterior que se proyecta, limitando el ensanche al Este y empalmando con la parte Oeste de la existente.

Existen tres núcleos característicos en Sevilla cuyo ambiente conviene conservar: el histórico (Catedral, Lonja, Alcázar), el barrio de Santa Cruz y el comercial (Sierpes, Tetuán), extendiéndose sus zonas de influencia hasta la Ronda actual. Se propone, pues, la ampliación de Sevilla hacia el Este y la creación del nuevo centro comercial en la zona de la Exposición. Se aísla del tráfico general el ensanche de la Ronda existente con la rectificación de sus alineaciones; el mismo papel de protección del tráfico juega la Ronda exterior que se proyecta en la parte de la ciudad de nueva creación. De esta forma verterán las vías de acceso a la Ronda exterior y una vez atravesado el ensanche habrán de pasar por la Ronda interior para acceder al casco antiguo, cuya reforma interior se limita a la rectificación de alineaciones indispensables para crear dos vías E.-O. y N.-S., que sin atravesar los tres núcleos de que anteriormente se habló y respetando todos los valores artísticos, históricos y típicos permitan el tráfico exclusivo para el servicio del casco antiguo, ya que el resto será absorbido por las dos Rondas.

El ensanche queda separado de la ciudad actual por la Ronda interna y se articula en distritos, divididos cada uno en cuatro barrios. Se enlazan los centros de distrito por una vía comercial paralela a las Rondas, y los de barrio por otras dos secundarias. Completándose el trazado con las ordenanzas de uso y volumen que aseguran su funcionamiento orgánico, sanidad y condiciones estéticas convenientes.

Se crean dos zonas industriales, una al Norte y otra al Sur, aprovechando el emplazamiento actual de las industrias, uniéndolas entre sí por la Ronda exterior y el ferrocarril de enlace, quedando emplazada la zona Sur al lado del puerto.

Una zona verde envolverá la ciudad antigua separándola del ensanche y proyectándose cuñas que bordeando los accesos llegan hasta el casco de la población. En esta zona verde se emplazan la zona sanitaria al Norte y la deportiva al Sur, y en las cuñas se sitúan los campos deportivos de distrito y las zonas de parque urbanizado.

Es indispensable, para completar el plan de urbanización, la confección de unas ordenanzas de volumen y estéticas para el interior y la ejecución, con la mayor rapidez posible, del proyecto definitivo de ensanche.

Plano de Ordenación y de Vías Principales.



Escala 1:500

Architecto: Sr. Oviolo

Vías Principales	0.20
Vías Secundarias	0.15
Vías Terciarias	0.10
Vías Cuaternarias	0.05
Vías Quinarias	0.02
Vías Sextarias	0.01
Vías Septimas	0.005
Vías Octavas	0.002
Vías Novenas	0.001
Vías Decimas	0.0005