

EXTRACTO DE LA MEMORIA PRESENTADA POR D. VICENTE OLMO Y D. FRANCISCO FERNANDEZ CONDE

Las directrices especiales que se fijan los autores son:

Coste mínimo. Rentabilidad máxima. Estimulo al desarrollo de la ciudad. Posibilidad de realización. Perturbación mínima. Respeto a los valores estéticos y tradicionales de Sevilla.

Estiman como decisión fundamental la determinación de la principal zona de expansión para una Sevilla futura, que podrá alcanzar el millón de habitantes a mediados del siglo XXI. Consideran que, ineludiblemente, esa zona de expansión debe cumplir las siguientes características:

Posibilidad de planear el ensanche con absoluta libertad y con el debido rango.

Máxima proximidad a los actuales centros urbanos.

Óptima comunicación con ellos.

Que el ensanche no agrave los problemas actuales ni plantee otros nuevos.

Que la nueva ciudad esté unida a la actual por zonas de belleza y magnificencia, sin interposición de arrabales.

Los autores estiman que la zona de Triana, además de cumplir singularmente esas condiciones, reúne características espirituales e históricas que la unen entrañablemente a la historia y al desarrollo de Sevilla. Permite también realizar los planes con adaptación a las directrices esenciales descritas.

A continuación hacen los autores un estudio comparativo con las otras zonas, del que sacan consecuencias favorables a la propuesta.

Planteadas de esta manera la expansión por la margen derecha, preconizan los autores llevar allí, fundamentalmente:

Una zona para el desarrollo de las viviendas de precio medio. Zonas para viviendas obreras. Y la zona industrial, perfectamente unida al ferrocarril y al puerto fluvial.

Estudian el futuro sistema de puentes y las vías principales de accesos. En la futura Triana, dibujan las calles principales con arreglo a las líneas esenciales de tráfico y croquizan un desarrollo en retícula.

La zona industrial la sitúan entre Camas y el Guadalquivir, con una superficie de 400 hectáreas. Consideran como uno de los factores ventajosos la proximidad de Camas, que puede adquirir, en el porvenir, el carácter de poblado satélite, de marcado carácter obrero. Dibujan zonas de vivienda obrera, dentro del actual término municipal, zonas cuya expansión debe ir orientada hacia Camas.

Consideran los autores que la rentabilidad de esta solución compensa con creces las necesarias obras de defensa contra inundaciones, que, en parte, van a quedar solucionadas con la construcción, actualmente avanzada, de los pantanos de regulación en la cabecera de la cuenca del Guadalquivir.

El problema ferroviario lo enfocan los autores con un sentido realista, estimando que en las actuales circunstancias no cabe pensar en que la Red Nacional de Ferrocarriles modifique, con enorme dispendio, la situación de las instalaciones de la antigua línea de los Ferrocarriles Andaluces. Por otra parte, estiman que es ilusoria la consideración de que el ferrocarril dificulte el desarrollo de Sevilla, ya que las comunicaciones con el otro lado de las instalaciones se efectúan por pasos superiores y absoluta facilidad, a pesar de lo cual ha sido un fracaso el intento de barriada llamada del Nervión.

Llaman la atención sobre el hecho de que incluso hay zonas entre Sevilla y las vías que aun permanecen como tierras de labor, sin que la urbanización las haya utilizado. La causa de este escaso desarrollo está, a juicio de los autores, en que la "zona de atractividad",



concepto del más alto interés en los planes de urbanización, se marca claramente en Sevilla por las márgenes del río Guadalquivir, como lo demuestra el desarrollo histórico de la ciudad, que analizan someramente.

La solución ferroviaria propuesta mantiene la línea y estación de la antigua red de Andaluces y propone las convenientes zonas de ampliación de las instalaciones ferroviarias. Suprime la estación de la plaza de Armas y el retroceso de la línea de Huelva, que, convenientemente desviada, constituye la arteria de la zona industrial-portuaria que preconizan.

La reforma interior es tratada por los autores con el máximo respeto a la Sevilla actual. Preconizan la habilitación de dos grandes vías arteriales: una Norte-Sur y otra Este-Oeste. Las logran por penetración de grandes manzanas, sin proceder al ensanche de calles, que juzgan utópico, por los enormes perjuicios y elevado coste. El detalle de la solución queda suficientemente detallado en los planos que reproducimos.

Estudian los autores una solución de calle de gran tráfico para Sevilla, teniendo en cuenta las características de su clima estival. Consiste en reducir el ancho a la calzada, disponiendo las aceras en amplios soportales. En el centro de la calle proponen la creación de pantallas de árboles, para reducir la insolación. Para la máxima capacidad de tráfico, para un ancho mínimo, proponen la zona de estacionamiento entre los árboles de dicha pantalla.

Estudian los accesos por carretera, proponiendo desviaciones para llevar los tráficos principales a los extremos de las nuevas vías arteriales. Este estudio está hecho en relación con la zonificación y ensanche propuestos, logrando dispersar el tráfico para librar a la actual Sevilla de las corrientes principales y contribuyendo de esta manera a aliviar los problemas de congestión en la antigua ciudad.

Estudian también los autores un esquema de zonificación de segundo orden y otras ideas diversas, que consideran ajenas al cuerpo orgánico de las soluciones esenciales. Merecen ser citadas las siguientes sugerencias:

Creación de un "Solar de la Hispanidad", con el abolengo indiscutible de la historia de Sevilla. Propuesto en la parte Sur del Parque de María Luisa. Erección de un monumento al Genio de la Raza en la proa del parque, que sitúan en la bifurcación del nuevo brazo del Guadalquivir.

Diversas zonas verdes formando el parque Norte y el Oeste de Sevilla.

Traslado provisional de la Feria a los lados del Paseo de la Palmera, para en un futuro ulterior pasar más al Sur, al otro lado del río Guadaira.

Nueva parcelación de algunas grandes manzanas.

Estudian también los autores el perfil de la solución económica y financiera, preconizando el sistema de llevar a cabo los planes con el máximo beneficio, gracias a la rentabilidad de las soluciones.

Marcan también las líneas generales del orden de prelación de las obras, teniendo en cuenta su conveniente desarrollo, para no agravar la actual crisis de habitación.

Y, por último, ofrece interés la sugerencia de crear en Sevilla una Escuela de Arquitectura, con la misión esencial de impulsar el desarrollo del llamado estilo colonial.

EXTRACTO DE LA MEMORIA PRESENTADA POR D. ANTONIO DE LA VEGA

En una población de la categoría de ésta, cuyo estudio nos ocupa, con una solera tan rancia en su constitución, plagada de monumentos de gran valor artístico, con perspectivas y rincones tan típicos, de renombre universal, es deber del urbanista, al tratar de estudiar el núcleo antiguo de la ciudad, el circunscribirse en la reforma únicamente a lo estrictamente indispensable para resolver las dificultades de más importancia que plantea el tráfico moderno, para el cual la ciudad no está preparada.

Analicemos lo que constituye hoy día el casco de la ciudad, o sea toda aquella parte de la misma comprendida entre el río y la actual Ronda circular, comprendiendo los terrenos de emplazamiento de la Exposición.

A la vista de los planos enviados por el Excmo. Ayuntamiento a los concursantes, se observan una serie de alineaciones aprobadas, realizadas unas, y otras en vías de ejecución, sin que en casi ninguna de ellas se siga un criterio claro de manera que con su realización se resuelva el problema urbanístico.

VIA NORTE-SUR.—En todas estas alineaciones, cuya crítica haremos conjuntamente con las proyectadas, se observa el olvido de la creación de una vía clara y amplia de penetración Norte-Sur. En efecto, el tráfico que proviene de la calle de San Fernando, paseo de la Palmera, Puerta de Jerez, canalizado por Cánovas del Castillo, llega a la plaza Nueva, donde por las calles de Tetuán y Velázquez sufre una importante congestión, agravada por las líneas de tranvías y por ser esta vía casi la única empleada como clásica para el tráfico rodado hasta llegar a la Campana, donde prácticamente desaparece.

A resolver esta congestión e interrupciones del tráfico y dividirlo

obedece la primera de las reformas que proyectamos, la que desvía el tráfico por la plaza Nueva desemboca en la calle de Méndez Núñez, cuya alineación derecha modificamos hasta llegar a la plaza del Pacífico, donde tiene un recorrido común con la vía Este-Oeste, de que luego hablaremos, y atravesando San Eloy y O'Donnell desemboca en la plaza del Duque, para continuar por Trajano, Alameda de Hércules, a salir a la Ronda actual y enlazar con la carretera de Alcalá del Río.

Esta vía tiene la ventaja, a más de su creación, ya que no existe y es necesaria, de desplazar el tranvía de las calles de Tetuán y Velázquez y permitir ampliar la actual zona comercial, prácticamente cortada en sentido longitudinal en las referidas calles, hasta la de Méndez Núñez.

Ya que esta vía atraviesa una de las alineaciones modificadas por la técnica municipal, la de la calle de San Eloy, diremos que, a nuestro juicio, ésta no obedece a ninguna necesidad, ya que tiene manzana por medio, el trazado de vía Este-Oeste, Puente de Triana, Reyes Católicos.

VIA ESTE-OESTE.—La parte de alineación de la técnica municipal, Campana-Ponce de León (plaza), desapareciendo el actual mercado de la Encarnación, parece francamente acertada, y a partir de la plaza pueden seguirse dos trazados, o bien por la calle del Sol a enlazar con la carretera de Carmona o dirigirla a la Puerta de Osario, según el criterio municipal. Optamos por esta última, pero desviándola por la calle del Valle, ya que al estudiar el ensanche nos permitirá, atravesando la actual Ronda, continuarla como vía de tráfico por la calle de Saturno y, además, enlazarla por ella tangencialmente a la carretera de Carmona (Madrid).

Esta vía, a partir de la Campana hacia el Oeste, es lógico unir la a la alineación realizada, Reyes Católicos-Puente de Triana; por lo tanto, lo claro, en sentido de urbanista, es aprovechar la parte común de la vía Norte-Sur proyectada hasta la plaza del Pacífico, y por el primer trozo de O'Donnell, modificando sus dos alineaciones, desembocar en la calle de Murillo, dejando a un lado la estrecha manzana entre esta calle y la de la Magdalena, quedando así completa la vía Este-Oeste y quedando cerrada desde esta parte de ella la plaza del Pacífico por una manzana central.

DESVIACION ESTE-OESTE.—La desviación de esta vía por la calle de Rioja, atravesando Sierpes, vía dedicada exclusivamente a peatones, Pi y Margall, es decir, seccionando la zona comercial congestionada de público a pie, para a través de un sin fin de manzanas (expropiaciones) desembocar en San Esteban, no nos parece nada lógica ni económica, teniendo próxima a ella la de Campana-plaza de Argüelles, que puede absorber este primer tráfico; y entonces, lo que ponemos es, a partir de esta plaza, por San Leandro y calle Imperial, salir a San Esteban, para por Luis Montojo y Cruz del Campo enlazar con la carretera de Alcalá de Guadaira.

Existe en las alineaciones municipales otro trazado que une Encarnación con la calle de Cruz Verde, que podía tener una justificación si continuara por la Alameda y Calatrava a la Estación de mercancías de M. Z. A.

TROZO DE VIA NORTE-SUR.—Entre las dos proyectadas Norte-Sur y Este-Oeste queda al Norte una gran zona de población sin una vía amplia de penetración por la Ronda. Para recoger las posibilidades del tráfico en esta zona, modificamos las alineaciones de San Luis para, por Bustos Tavera, desembocar en la plaza de Ponce de León.

Si examinamos el plano de la ciudad, salta a la vista que esta última podría tener una lógica continuación por Alhóndiga, Cabeza del Rey Don Pedro, Corral del Rey, Argote de Molina para salir a la Catedral por el Patio de los Naranjos, enlazar con García de Vinuesa y Adriano y salir al Puente de Triana.

Este último trozo, ya ejecutado, y que, por lo tanto, ha quitado el íntimo recogimiento que tenían estos alrededores de la Catedral, creemos que no debe ser continuado, por lo cual estimamos preferible no considerar esta reforma que apuntamos, por no creer imprescindible su ejecución.

Todas las modificaciones de alineaciones se han realizado respetando en absoluto todos los monumentos y lugares típicos, a base de conseguir vías de 20 metros, compuestas de dos aceras de 2,50 a 3 metros, dos estacionamientos de 2,50 y 9 de calzada en movimiento, para permitir tres vehículos cómodamente, pudiendo modificarse este reparto en las vías por las cuales circulan tranvías.

Como resultado de las alineaciones propuestas, se observa que todas las principales carreteras que penetran en la ciudad tienen enlace continuo con el casco antiguo.

CONSIDERACIONES GENERALES.—A nada que se examine en el plano el terreno destinado a la extensión de la ciudad, el primer problema fundamental a resolver que se observa es el actual trazado de la línea férrea de los Ferrocarriles Andaluces, trazado que obstaculiza el desarrollo normal de la ciudad, constituyendo una solución de continuidad, con infinidad de pasos a nivel superiores e inferiores.

Es, por tanto, indispensable resolver el problema de una vez para siempre, no recurriendo a desplazamientos a la periferia, que volverían a plantear el problema a medida que la ciudad fuera extendiéndose.

El segundo, que preocupa tanto como el primero, lo plantea el emplazamiento actual de una serie de industrias importantísimas,