

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,

*Concurso de Croquis de Urbanización del Núcleo Antiguo y
Ensanche de la Ciudad de Sevilla.*



unas de servicio de la ciudad y otras de índole militar, molestas unas, peligrosas otras, que de ninguna manera se puede admitir queden enclavadas dentro de la zona urbana.

Es, pues, necesario acometer el problema trasladando poco a poco estas industrias a su lugar adecuado, industrias que, por otra parte, están llamadas a desaparecer de su lugar actual en el momento que se modifique el trazado actual de los Ferrocarriles Andaluces.

Hechas estas consideraciones generales, que son las directrices de nuestro estudio, vamos a pasar a definir el trazado de extensión.

SISTEMA VIARIO.—Siendo la red de vías el esqueleto de la composición urbana, vamos a pasar a describir el mismo.

Hemos tomado como punto de partida, o base, las actuales carreteras o accesos principales de la ciudad que se marcan en el plano en forma radial, intercalando entre ellas, y en el mismo sentido, otras tres, constituidas una por la vía de acceso al barrio de Nervión, ya delimitada; la que arranca de la calle de Saturno en la Ronda actual, siguiendo sensiblemente la vereda de los Flamencos, y, por último, la vía representativa San Fernando-Matadero Nuevo, que por terminar en este establecimiento, de reciente construcción, es necesario desviar al Sureste, paralelamente a la línea del ferrocarril de Alcalá.

Las primeras, como vías de penetración, se caracterizan por tener los cruces bastante espaciados, en sentido normal con las vías de segundo orden, para permitir un tráfico veloz, y las segundas constituyen vías importantes de tráfico a través de los barrios.

Esto en cuanto a las radiales se refiere. Respecto a las circulares, proyectamos tres, además de la Ronda actual. La primera con las características de vía-parque, que une los espacios verdes que proyectamos al Nordeste con el de María Luisa y zona verde de la Palmera por la Avenida de Jerez.

La segunda, partiendo del Hospital civil y militar, se cruza con la vía-parque, y lindando con el terreno deportivo del club Sevilla sale por el actual emplazamiento de la Fábrica de Gas a la avenida de Molini y continúa por el puente de Alfonso XIII a Tablada. Esta vía de ronda se bifurca cerca de la Fábrica del Gas para tomar el actual trazado de los Ferrocarriles Andaluces hasta llegar a las obras de defensa. Y, por último, la ronda que une las zonas industriales proyectadas, que arranca desde los terrenos de detrás del Hospital, pasa por el barrio de Nervión, para desembocar en las proximidades de la Palmera, atravesando la avenida de la Reina Victoria por Heliópolis.

Formadas así las líneas fundamentales de la composición urbana, dentro de ella hemos trazado otras vías de segundo orden para facilitar los accesos a los núcleos de construcción que se proyectan, y por último las que tienen como función el facilitar los accesos a las viviendas. De las segundas se dedican unas al tráfico rodado y otras exclusivamente a los peatones, bordeadas con fajas verdes y arbolado para la defensa de los mismos.

FERROCARRILES.—El enlace de los ferrocarriles se realiza a partir de la Estación de M. Z. A., aprovechando las vías de salida de mercancías al Puerto, y pasado el Puente de Triana se introduce en túnel, a lo largo de toda la avenida paralela al río, aprovechando el desnivel existente entre ella y los muelles en vía doble, para salir a cielo abierto pasada la Palmera, fuera de las obras de defensa, enlazando con los Ferrocarriles Andaluces y con el de Alcalá de Guadaira y Carmona.

También podía tantearse una solución más económica, llevando las vías a cielo abierto por los muelles del Puerto; pero estimamos que esta solución entorpecería extraordinariamente el tráfico de los mismos.

ESTACIONES DE VIAJEROS.—La estación de M. Z. A., que está bien emplazada, quedará como apeadero en este trazado que proponemos, emplazando la principal de la ciudad en la avenida de la Reina Victoria, a la altura de la avenida de Molini, estación subterránea, que constituirá una entrada espléndida para el viajero que llegue a la ciudad.

ESTACIONES DE MERCANCIAS.—La estación de M. Z. A. está bien colocada y factible de ampliación cómoda, siendo necesario la creación de la de los Ferrocarriles Andaluces, a la que situamos en la zona Sur, enclavada en la Industrial que allí se proyecta, cercana al río y al nuevo Puerto, y con la capacidad necesaria para el movimiento de mercancías que se pueda crear.

TRANVIAS Y AUTOBUSES.—En la parte antigua sería conveniente reglamentar este servicio, haciéndolo desaparecer en muchos sitios para ser sustituidos por los modernos trolebuses, que interrumpen mucho menos el tráfico.

ZONAS VERDES.—Dentro del núcleo antiguo de la capital se puede decir, sin temor a error, que casi no existen espacios libres, sobre todo en la parte Norte, estando todos concentrados en el Sur: Parque de María Luisa, Jardines de San Telmo, Jardines de Murillo, Jardines del Alcázar, etc.

En la zona del ensanche hemos previsto espacios verdes en abundancia, aprovechando los núcleos existentes, fáciles de ampliación, y enlazándolos con los actuales con cuñas que penetran francamente en las zonas edificadas y con vías-parques.

En efecto, al Norte aprovechamos los jardines del Hospital, ampliándolos en sus alrededores y formando una barrera que defiende la zona sanitaria, se une hacia el Este con los naranjales de Mira-

flores y Huerta de San José, que se amplian hasta constituir un verdadero parque. Este importante espacio verde se une por una vía-parque con los existentes del Parque de María Luisa y núcleo de la Palmera, que también ampliamos.

La Huerta de los Flamencos constituirá otra cuña que defenderá la ciudad por el Este, y así sucesivamente, según se desprende del plano, siendo el criterio seguido el aprovechamiento, reunión y ampliación de toda la arboleda existente.

ZONAS.—Partiendo de la red viaria proyectada y tomando como densidad de población la de 200 habitantes por hectárea, y siendo el tipo normal de barrio, con todos sus servicios, el de un cupo de 20.000 habitantes, se nos marcan claramente en el plano tres de estas aglomeraciones, cuyos centros cívicos se señalan, centros que estarán compuestos de sus instalaciones de mercado, iglesia, cine, centro sanitario, etc.

Quedan estos barrios separados entre sí por las vías de penetración y las rondas, teniendo cada uno, además, su línea principal de tráfico interior.

ZONA DE DEPORTES.—Además del estadio de la Palmera y del campo del Sevilla, C. F., cada barrio posee su instalación deportiva correspondiente, a más del estadio de la ciudad, que se proyecta en la Huerta de los Flamencos, como fondo de la gran vía de tráfico de barrio que sigue la vereda del mismo nombre. Además, en el parque del Nordeste se proyecta la gran piscina municipal y otras instalaciones de recreo, locales de esparcimiento deportivo que consideramos son suficientes para servir las necesidades de la población.

ZONA DE INDUSTRIA.—Proyectamos dos: una al Norte, entre la vía de los Andaluces, la zona de defensa y los espacios verdes de la zona Sanitaria, y otra al Sur, alrededor de la nueva estación de mercancías. Ambas están perfectamente enlazadas por la ronda límite, y teniendo en cuenta la dirección en que soplan los vientos dominantes en la ciudad, dentro de lo que cabe, quedará preservada ésta de las atmósferas y emanaciones insalubres. Como indicamos en las consideraciones generales, en el futuro, dentro de esta zona estarán comprendidas todas las industrias que al cesar el trazado del ferrocarril de los Andaluces desaparecerán de sus sitios actuales de emplazamiento, así como las existentes en el actual paseo de Ronda. La parcelación de esta Zona, por su función a cumplir, es necesariamente mayor que la destinada a vivienda.

ZONA COMERCIAL.—El comercio al por mayor está emplazado en las proximidades del Puerto. En cambio, el comercio al por menor está acumulado en el casco antiguo, entre la calle de Tetuán y la plaza del Salvador, calle de Álvarez Quintero, etc. Ahora bien; este emplazamiento no debe ser limitado, ya que el comercio de esta índole es preferible que también esté disseminado, de acuerdo con las necesidades de la zona a la cual sirve.

En la zona del nuevo ensanche, evidentemente que una zona comercial de importancia la constituirá el trozo de Ronda antigua desde la calle de San Fernando hasta las proximidades de la vía de penetración de Alcalá, así como el comienzo del gran eje urbano que se proyecta.

A continuación hace el autor un detenido estudio de los diferentes tipos de viviendas: gran lujo, lujo o clase media y vivienda obrera, emplazada ésta cerca de las zonas industriales.

EXTRACTO DE LA MEMORIA PRESENTADA POR D. JOSE PAZ MAROTO

Las líneas generales del anteproyecto están basadas en las normas siguientes:

1.^a Reducir al mínimo las reformas del tradicional y turístico casco antiguo, limitándose a la apertura de las comunicaciones indispensables para una intensa vida moderna.

2.^a Supresión del corsé ferroviario que ahoga a la ciudad y a su ensanche por el Este, mediante la desviación de las líneas y estaciones hoy existentes, en forma tal que la zona de Ensanche no tenga relación de continuidad con el interior: núcleo antiguo.

3.^a Trazado de esta nueva línea desviada, que llamaremos de cintura, en forma tal que sea posible el paso de las principales vías de penetración, sin cruces a nivel, permitiendo así la creación de núcleos futuros externos o ciudades satélites, sin menoscabo del tráfico de las mismas con la metrópoli.

4.^a Emplazamientos de las nuevas estaciones de viajeros y mercancías en lugar adecuado, en relación con las zonas urbanas que se proyectan, a fin de que, sirviendo de centros de atracción de las mismas, estimulen su desarrollo, de acuerdo con las características de uso y volumen de dichas zonas.

5.^a Enlace armónico y ponderado del ensanche y vías de penetración con las principales de tráfico del núcleo actual, en forma que faciliten el acceso rápido y fácil de las diferentes zonas de la nueva Sevilla con los principales centros de la vida sevillana del interior.

6.^a Facilidad de desplazamiento futuro de la vida ciudadana hacia los nuevos centros urbanos que se creen en las zonas de contacto de interior y de ensanche, como único medio de resolver el futuro problema de tráfico el día que haya gasolina y transportes adecuados.