

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 amplían 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 Alvarez 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.

7.^a Organización de estos centros urbanos con características adecuadas con la función a realizar y zonas que han de servir.

8.^a Ordenación de la ciudad por zonas de uso y volumen con emplazamientos y trazados adecuados para cada una, con arreglo a la función que se les asigne.

9.^a Establecimiento de un perfecto sistema de espacios verdes y libres de forma que permita la aireación y saneamiento interno necesarios; y que esto sea accesible en grado máximo a los usuarios, especialmente a los niños.

10. Concentración del tráfico de vehículos en unas grandes vías de circulación rápida; y favorecimiento de la intercomunicación de las zonas residenciales (y de éstas con los espacios verdes y libres y con los centros cívicos), por medio de calles de vivienda, de mayor tranquilidad y seguridad.

11. Aislamiento relativo de las zonas residenciales, de toda circulación que no sea la local del servicio de las mismas.

12. Protección máxima del nuevo sector urbano contra las periódicas crecidas de los ríos.

13. Orientación preponderante de las viviendas en sentido Este-Oeste, como medio de alcanzar un adecuado reparto en la iluminación y soleamiento de fachadas y habitaciones, de acuerdo con el extremado clima cálido de Sevilla.

14. Reparto de la circulación y comunicaciones de los diversos sectores del Ensanche en forma tal que sean independientes de los del núcleo interior, afectado por la actual Ronda, cuya insuficiencia sería entonces notoria, con la correspondiente carestía de ampliación posterior.

15. Estas bases han sido aplicadas con la amplitud que requiere una población en plena explosión de crecimiento, como lo prueba el haber pasado de la cifra de 205.000 habitantes en 1920 a 295.000 en 1940, y con una vitalidad tal que es de presumir continúe en rápido crecimiento en los próximos años.

Además, se ha tenido muy en cuenta la situación de hecho que representa la anarquía en la instalación de edificios militares y núcleos urbanos defectuosísimos precisamente en la zona de contacto de Interior y Ensanche, que es la llamada a tener más jerarquía y dignidad en la Sevilla futura. Ello obliga a respetar, de momento, la mayoría de estos establecimientos, y algunos de las modestas barridas de su alrededor, pues de otra forma haríamos imposible, económicamente, la reforma; pero disponiendo el trazado fundamental de arterias de tal forma que el día que esos obstáculos puedan desaparecer, se pueda pensar en urbanizaciones parciales de estos sectores, a tono con las que los rodean.

Los esquemas de la futura estructura urbana son los siguientes:

TRANSFORMACION FUNDAMENTAL FERROVIARIA.—En la desviación del ferrocarril de Cádiz hemos tratado de armonizar la previsión más amplia en cuanto a zona urbanizable a respetar, con la necesidad de no alejar exclusivamente las estaciones, que son elementos-bases del desarrollo urbano.

Por ello, y teniendo en cuenta que la zona llamada a ser urbanizada, como residencial de altura, es la comprendida entre las carreteras de Alcalá de Guadaira al Sur y de Carmona al Norte; que está, además, perfectamente enlazada con el casco actual por las dos arterias transversales, que terminan: en San Esteban la inferior y en Puerta Rosario la superior, proyectamos la estación de viajeros y gran velocidad (que será en el futuro la estación central o principal de Sevilla), próxima a la Gran Vía de acceso en que convertimos (de hecho hoy ya lo está) la carretera de Alcalá.

La de mercancías la proyectamos próxima al encuentro del camino del Buzón con la actual carretera de Carmona, que en el futuro desaparece, por canalizarse su tráfico en la vía de acceso núm. 2.

El nuevo trazado del ferrocarril se proyecta desviando el actual en las inmediaciones del apartadero de la fábrica de elaboración de corcho al Norte, para seguir sensiblemente la línea de defensa contra las avenidas, pasando contigua a la nueva Cárcel en construcción y al Matadero, para desde allí, y amoldándose a la curva de dichas defensas, enlazar con su actual trazado hasta el Estadio, en construcción, de los hoteles del Guadalquivir. Allí se dispone un apeadero-apartadero que, además de servir, como diremos, a la zona Sur de gran industria, se utilizará para desviar el ramal de Carmona, dejando así, con la supresión del mismo en la zona de Ensanche, libre ésta para el trazado urbano.

La longitud del nuevo trazado es, aproximadamente, de 6,5 Kms.

Proponemos que la rasante general sea en terraplén de 3 a 4 metros de altura (salvo en el extremo sur de enlace con la vía actual), a fin de que dicha explanación venga a reforzar la defensa contra las inundaciones, y sobre todo para permitir que las vías de acceso A-2, A-3 y A-4 puedan cruzar inferiormente con un pequeño rebaño, muy limitado, en longitud.

A fin de proteger la perspectiva urbana se proyectan los jardines longitudinales como fondo de las urbanizaciones a lo largo de las estaciones. Asimismo, en los espacios entre las instalaciones ferroviarias y las defensas se dispondrán espacios verdes.

El actual ramal de empalme con las instalaciones portuarias que atraviesa la zona comercial contigua al Puerto, se respeta, con el fin de facilitar dicha unión.

En la zona Norte se proyecta otro ramal curvo de cintura para completar las maniobras de enlace de mercancías.

La zona urbana abarcada por este nuevo cinturón ferroviario es

más que sobrada para las necesidades de Sevilla en un porvenir de cincuenta años.

Pasado este plazo, si el crecimiento siguiera incesante, siempre existiría la posibilidad de creación de ciudades satélites servidas por las vías de acceso.

ESQUEMA GENERAL DE RED VIARIA.—Consiste, en esencia, en una vía anular de reparto central que arrancando del cruce de la actual Ronda con la carretera de Carmona y enlazando una serie de plazas de más o menos importancia termina en el entronque de la avenida actual de la estación con dicha Ronda.

Su función es ser colectora y repartidora de todo el tráfico aportado por las vías de acceso y tráfico, con total dependencia del que circule por la Ronda.

Apoyándose en ella, y extendiéndose en abanico, se deben disponer las vías de acceso núms. 2, 3, 4 y 5 y las de tráfico C-1, C-2, C-3 y C-4.

El enlace exterior de todas estas calles principales tendrá lugar por la que llamamos vía de reparto exterior coincidente y prolongación de la ya existente en el barrio del Nervión.

Los núcleos principales de circulación serán:

La plaza triangular de unión de la Ronda con la vía de reparto central.

La plaza central de distribución de la circulación de las nuevas zonas y de la estación.

La plaza circular o centro oficial, bancario y de negocios.

Las plazas de encrucijada con las vías A-3, T-3 y T-4.

La anchura de las vías de acceso debe ser, como mínimo, de 30 metros, y preferiblemente llegar hasta los 40, distribuidos en 18 metros de calzada para tres circulaciones rápidas en cada sentido (módulo internacional de 3 metros para cada circulación) y el resto de acera. Debe preverse una explanación independiente a cada lado para líneas tranviarias rápidas.

Las vías de tráfico pueden oscilar entre 26 y 30 metros, con calzada de 18 (tres circulaciones rápidas en cada sentido) y 4 metros de acera mínima (cuatro circulaciones de peatón, con módulo internacional de 0,75 metros).

Las vías residenciales de reparto deben tener 20 metros de anchura, distribuidas en 12 metros de calzada (cuatro circulaciones) y 4 de cada acera (cuatro módulos de peatones).

Las residenciales ordinarias deben tener 12 metros, con calzada de 7,50 (dos circulaciones lentas y un estacionamiento, con módulos de 2,50 metros) y aceras de 2,25 metros (cuatro peatones).

En las zonas de residencias aisladas o ciudad-jardín, así como en las de residencias económicas u obreras, pueden reducirse la anchura a 10 metros (5,50 de calzada para una circulación y estacionamiento) y 2,25 de acera, pero exigiendo el retranqueo de dos metros, como mínimo, en las fachadas de edificios de las primeras, para disponer empujados o pequeños arbustos.

ZONAS INDUSTRIALES.—La distribución de zonas industriales viene impuesta por la realidad ya existente y por las condiciones de los vientos. Con arreglo a los gráficos de éstos, vemos que los dominantes son los del Suroeste y después los del Nordeste.

En su virtud, se proponen dos zonas de gran industria: Una al Norte de la carretera actual de Carmona, que puede servirse con apartadero fácilmente desde las estaciones y ramal de cintura, y otra al Sur, en el ángulo comprendido entre la actual vía férrea (convertida en avenida de tráfico núm. 4) y el Matadero.

La zona industrial del Norte afectará ligeramente con sus humos a la parte Norte del casco actual, que está dedicada a pequeña industria, alternada con viviendas, y que proponemos respetar en su uso, por su situación en relación con la estación y por la dificultad de alterar los enormes intereses ya creados. El viento Nordeste dejará sentir su influencia, pero en proporción mínima.

La zona de gran industria del Sur enviará sus humos y vapores a despoblados, lo mismo con uno que con otro viento dominantes. Únicamente afectará a la urbanización indicada al Sur del Matadero.

Además, su proximidad a la zona comercial y del Puerto reduce al mínimo las maniobras y asegura el suministro de primeras materias y de artículos manufacturados.

Estas dos zonas de gran industria, que serán las fundamentales, se completan con otras de pequeña industria, en las que pueden autorizarse establecimientos no incómodos y peligrosos ni insalubres. Estas serán, además de la ya citada Noroeste del casco actual: la comprendida entre la estación y la avenida de acceso núm. 1, al Norte, salvando el gran espacio del Hospital, que se aísla con la cintura de arbolado y espacios ajardinados ya existentes.

Otra en el recodo de la actual Ronda, ya iniciada, y que por su situación conviene dejar subsistente, bien delimitada y relacionada con las nuevas vías de tráfico que la rodean.

Otras pequeñas en los núcleos actuales que se indican en el plano, cuya supresión puede llegar con el tiempo, pero no ahora, por los trastornos económicos que ocasionaría.

ZONAS RESIDENCIALES.—A. de viviendas económicas.

Son tres principales:

La Norte, comprendida entre el Hospital, la Ronda, la avenida de Miraflores y la zona industrial, está ya iniciada, y en su trazado hemos respetado las líneas generales de la urbanización general.

La Este, comprendida entre la nueva vía de reparto central, la carretera de Carmona, la nueva vía de acceso A-2 y la estación de mercancías proyectada.

La zona Sur está limitada por la vía de tráfico T-5, que se proyecta en la actual explanación ferroviaria (que desaparece); la de acceso número 4, y la zona industrial Sur, de la que le separa la vía de reparto exterior y una faja de jardines y espacios libres que favorezcan su aislamiento.

Otras pequeñas zonas contiguas a establecimientos militares se respetan de momento con su urbanización actual como islotes en la general, pero llamados a desaparecer con el establecimiento a que deben su vida.

B.—Vivienda normal.

La primera se concentra entre las avenidas de acceso núms. 2 y 3, y está atravesada por la vía de tráfico T-3, de enlace con la Estación Central en sentido longitudinal, y por la zona verde Norte-Sur, prolongación de las viviendas económicas, destinadas a emplazar jardines y espacios libres arbolados infantiles, con acceso rápido y fácil desde cualquier punto de la zona, y por la vía de reparto exterior, arbolada y con andén central tipo "boulevard", que facilitará su enlace con las zonas residenciales contiguas.

La segunda es la que ya existe, que se completa, se regulariza y se complementa con los espacios verdes contiguos al actual campo de fútbol del Sevilla (que se respeta como tal) y con los contiguos a la Plaza de Toros, que además de servir como expansión urbana y campo de juego, permitirán utilizarse como aparcamiento en días de toros y fútbol.

El trazado de esta zona de ciudad-jardín, cuyo eje de circulación es el que ya existe y que llamamos vía de tráfico T-a, está hecho a base de respetar lo construido en grado máximo, aunque creamos que al redactar el proyecto definitivo cabrán algunas reformas parciales que lo mejorarán.

Otra zona residencial media de tipo urbano es la comprendida entre el Parque de María Luisa y la explanación del ferrocarril, que se convierte en vía de acceso núm. 5, aunque en ella se respeten los establecimientos industriales contiguos al cuartel de Ingenieros y el propio cuartel.

El pequeño sector comprendido entre la nueva vía de reparto central y la Fundición de Artillería se respeta, dedicado a vivienda modesta, en espera de que el tiempo decida sobre el traslado de aquel establecimiento y, por tanto, sobre la transformación de dicha vivienda modesta en otra de bloques de altura, a tono con los sectores de negocios y de edificios oficiales y comerciales comprendidos entre la Ronda actual y la nueva vía de reparto central.

La zona residencial frente al Parque de María Luisa se conserva y completa con el carácter de viviendas colectivas.

El barrio de hoteles del Guadalquivir, cuya expansión se admite hacia el Norte (si se puede armonizar la misma con la del puerto), se conserva con su carácter de residencia aislada.

La urbanización aislada ya iniciada al Sur del Matadero se conserva, pero aconsejando su limitación, porque es la peor emplazada sanitariamente en relación con los humos y vapores industriales.

Queda, naturalmente, la expansión del barrio de Triana, que debe delimitarse bien y completarse con un sistema de parques pequeños de cintura.

ZONAS ESPECIALES.—Agrupamos éstas en lo que en un futuro no lejano ha de ser el centro de la vida de Sevilla, o sea entre la Ronda actual, la que llamamos plaza central, proyectada en el arranque de la avenida T-3 de la estación y emplazada en el Prado de Santa Justa; la nueva vía de reparto central, y el Real de la Feria, que subsiste como algo típico que perdurará en Sevilla.

La zona de comercios o mercantil, alternados con viviendas en bloque, se emplaza a ambos lados de la actual avenida de la Estación, que subsiste como vía eje de circulación, hasta la de reparto central, en la que hoy día es estación.

La zona bancaria y oficial se concentra en las manzanas irregulares de la plaza que llamamos circular, y que vendrá a ser el cerebro y corazón de la futura Sevilla, por su proximidad y facilidad de comunicación, tanto con el casco actual como con el Ensanche y con el Alfoz exterior.

La zona de grandes bloques de viviendas de lujo, negocios y oficinas se emplaza entre las plazas circular y central, Ronda actual y vía de reparto central.

PARQUES, JARDINES Y ESPACIOS VERDES.—En Sevilla, cuyo maravilloso Parque de María Luisa constituye un adecuado pulmón, nos ha parecido que el mejor criterio urbanista era el de no concentrar grandes masas de jardines y arbolado, sino distribuir éstos en forma que aseguren el aislamiento sanitario de las zonas de viviendas que más lo precisen, que estén emplazados en forma que permitan po-

cos recorridos para llegar a ellos, y que estos recorridos puedan hacerse por calles residenciales independientemente del gran tráfico.

DEPORTES Y RECREOS.—Se conserva el Real de la Feria como espacio libre y con el mismo destino que actualmente tiene.

El Estadio en construcción y los campos de fútbol del Sevilla y del Betis se conservan también, por entender que quedarán con adecuado emplazamiento y bien enlazados con las vías de circulación.

Los espacios libres arbolados que se prevén permiten asegurar los campos de juego de los niños en las debidas condiciones de seguridad e higiene.

Estos sectores se completarán con pequeños campos de juego de distrito, emplazados estratégicamente en cada zona residencial, con carácter público o bien privado, para asociaciones, centros etc., etc.

CENTROS RELIGIOSOS.—No descendemos a los de barriadas ni de carácter particular, porque éstos dependerán de las urbanizaciones definitivas, y eso es cuestión de proyecto, o al menos de anteproyecto. Los generales son tres:

El Norte, para servicio de las zonas residenciales, Nordeste y Central.

El Central, para todas las extensas zonas de vivienda que la rodean; y el Sur, para las barriadas modestas y medias de aquel sector.

Una gran iglesia, con carácter de parroquia, emplazada en forma a obtener buenos puntos de vista y rodeada de jardines, ha de constituir como mínimo cada uno de dichos centros.

SANEAMIENTO.—Las líneas generales del saneamiento a prever serán: un colector general por el arroyo, que recibirá las aportaciones de colectores principales trazados por las vías de tráfico y acceso, y a los que acometerán los ramales de las calles residenciales por zonas, es decir, con corta longitud para estos ramales.

Este colector general se convertirá en emisario al llegar al Matadero y por la vía de acceso núm. 4, que se llevaría al Guadaira, donde ha de contarse con una instalación depuradora moderna, que quedará bien emplazada sanitariamente.

La red de aguas debe completarse a base de dos o tres depósitos elevados en cola en las proximidades de las vías de acceso números 2, 3 y 4, a fin de disminuir los diámetros precisos de arterias maestras.

El resto de las redes parciales de distribución, con el esquema urbano que proponemos, son sencillísimas y económicas.

Las alcantarillas y colectores deben calcularse para caudales de lluvia de 100 litros por segundo y hectárea, y en el colector general podrán instalarse aliviaderos de crecidas bien emplazados.

ALUMBRADO.—El de las vías generales de acceso y tráfico debe proyectarse a base de iluminación con armaduras mixtas de tungsteno y mercurio, para quedar por la noche sólo el mercurio, en aras de la eficacia visual y económica.

REFORMA INTERIOR.—Se ha reducido al mínimo, limitándonos a proponer unas nuevas vías o ensanche de otras que ya tienen gran tráfico, con el fin de producir verdaderos drenajes de la circulación, sin destruir edificios de carácter artístico, histórico o tradicional.

En primer lugar proponemos la prolongación de la Alameda de Hércules hasta la calle transversal principal, pero respetando la manzana en que se hallan instalados los dos edificios públicos, regularizándola y dejando en circulación única los dos trozos laterales de calles.

Con ello vamos buscando no sólo un enlace interior fácil del Norte con el Este, por medio del acceso núm. 7 del puente de Triana, sino un saneamiento de esa zona y un aislamiento relativo de la actual zona mixta de viviendas y pequeñas industrias que existe contigua a la estación.

Se propone también el ensanche de la actual calle, congestionada, que une la avenida que bordea el Hospital por el Este con la plaza de Ponce de León en la calle transversal principal, como medio de asegurar el rápido tránsito del Norte al centro.

Las plazas de Argüelles y del Mercado son objeto de una unión corta, que a su vez enlaza con la plazuela ya iniciada en la segunda transversal.

Esta plazuela se une por dos calles en dirección única con una nueva que termina en el encuentro de la Ronda con la vía de tráfico número 3.

Para facilitar la comunicación de la zona de la Maestranza con la Catedral y calle ya abierta frente a la plaza de la Giralda, se propone un ensanche del corto trozo que desemboca en la de Moret y otra pequeña vía a continuación de la abierta, la vía oblicua anteriormente citada.

* * *