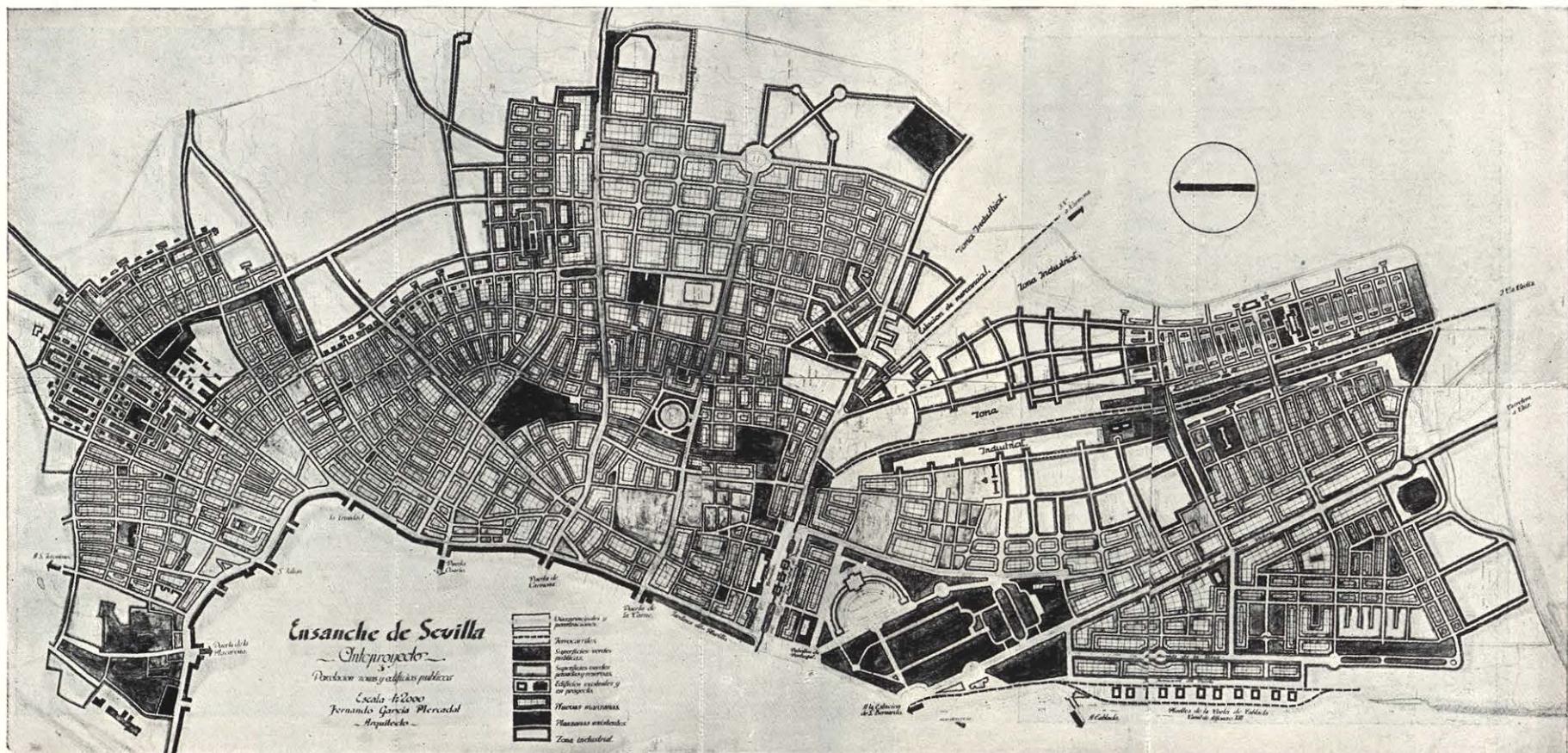


ENSANCHE DE SEVILLA (Concurso de anteproyectos)



ANTEPROYECTO

Arq. F. García Mercadal.



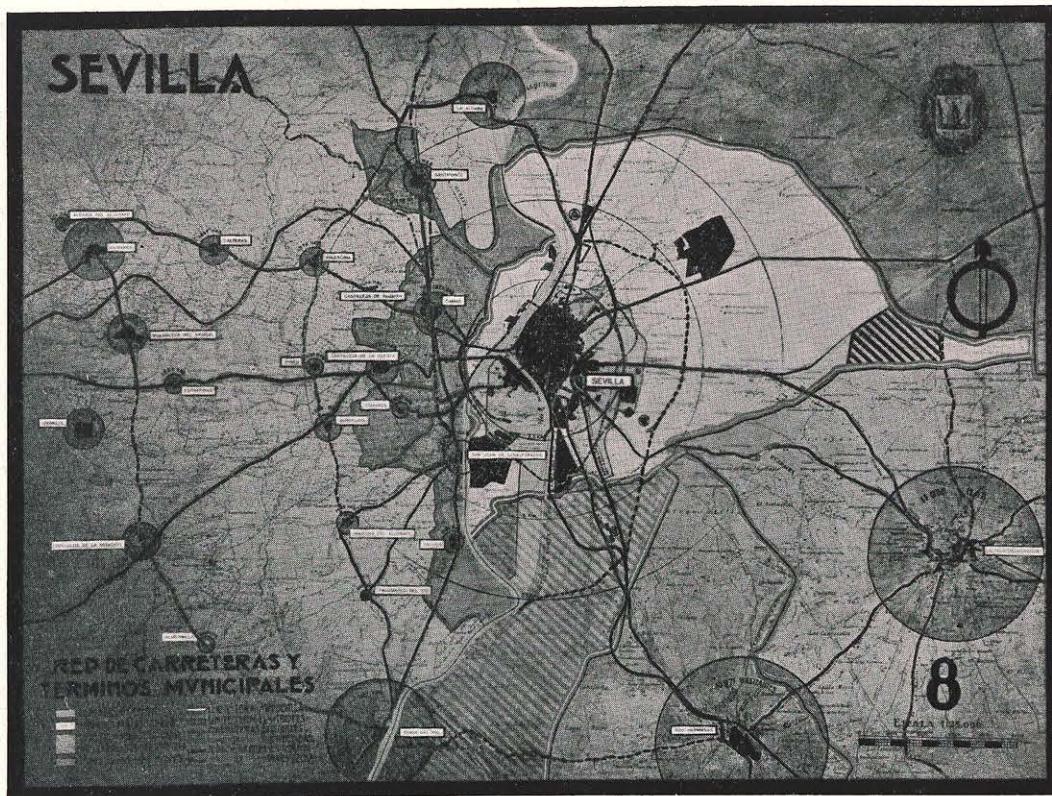
ANTEPROYECTO PARA EL MISMO CONCURSO DE LOS SEÑORES S. Ulargui, arq.  
E. Carvajal, ing.  
P. Sánchez, arq.

(Reproducción de doce de los planos presentados.)

Como indispensable para proyectar el ensanche de la ciudad, fué preciso reunir en un plano el estado actual de la misma, agrupando al casco viejo todos los núcleos construidos o en construcción, el proyecto del nuevo puerto y el ensanche, ya en ejecución, del barrio de Triana, para después, y a base del plano así formado, ir desglosando en otros los distintos problemas urbanos: espacios libres, Instrucción pública, sanidad, densidad y alcantarillado, redes urbanas y tráfico.



En este plano, en el que se estudia los medios de tráfico hoy existentes, podrá observarse la mala distribución de la red actual en lo que a tranvías se refiere, y el desorden de los puntos de partida de las líneas de autobuses; no así el emplazamiento de las ferroviarias, razonablemente emplazadas. En este mismo plano están determinadas las zonas de influencia de las líneas de tranvías hoy existentes, y podrá apreciarse cómo hay grandes zonas, hoy pobladas, sin servicios de esta naturaleza, especialmente en el barrio de Triana; pero sí, en cambio, la aglomeración de este medio de tráfico dentro del casco actual, creando un itinerario en forma de ocho, por el que circulan trece líneas, y agravando de manera considerable el tráfico en vías cuya anchura es reducida.



Así como se estudió la parte urbana de la ciudad, fué necesario hacer lo propio con el término municipal y los términos de los pueblos limítrofes de aquél, proyectando la red de carreteras de enlace de estos últimos entre sí y de ellos mismos con la ciudad. Obsérvese la irregularidad del término municipal de la ciudad, que se extiende en forma muy irregular hacia la margen izquierda del río, indudablemente debido a la existencia de grandes propiedades; asimismo la existencia de términos municipales muy reducidos, a la margen derecha del río, y muy numerosos.

Podrá observarse en este plano una zona rayada, con que se proyecta ampliar el término municipal a expensas del de Dos Hermanas, y que indudablemente es necesaria para conseguir el dominio comercial de la margen izquierda del río, que será el futuro puerto de la ciudad.

Los círculos son proporcionales al número de habitantes de cada pueblo. En este plano está emplazado también el nuevo aeropuerto.



Para establecer los enlaces viarios de la nueva zona de ensanche proyectada con el casco actual de la ciudad, fué necesario analizar las reformas interiores que en éste tiene, en vías de ejecución, unas, y en proyecto, otras, el Ayuntamiento sevillano, y en este plano están representadas gráficamente tales reformas, que, como se verá, no responden a ninguna necesidad de tráfico, carecen de enlace unas con otras y destrozan las características urbanas de Sevilla; pues se inició, entre otras, la denominada reforma Cardenal Lluchs a plaza de Santa Cruz, hoy afortunadamente en suspensión, ya que destroza todo el artístico barrio de Santa Cruz.



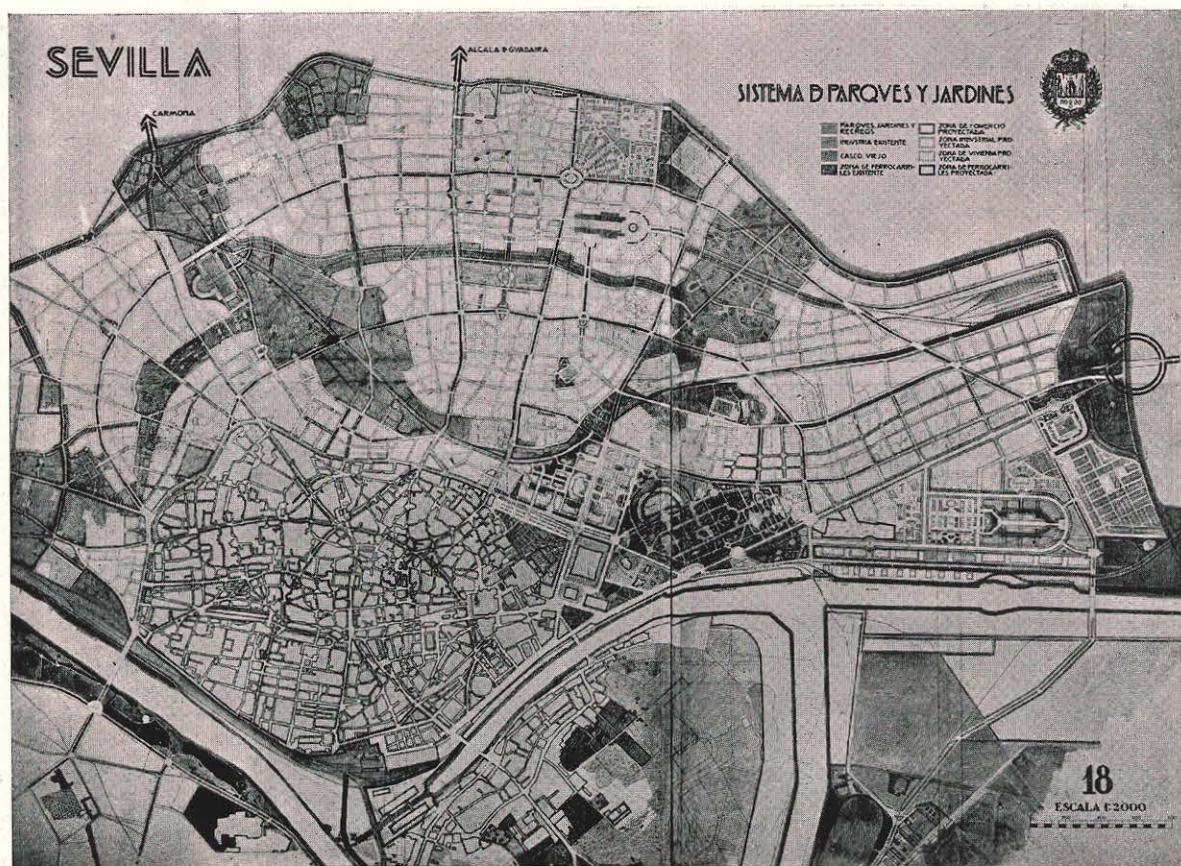
Con el análisis de las reformas interiores en curso y proyectadas primero y después con el llevado a cabo sobre los planos antiguos de la ciudad, se llegó a trazar la reforma interior que proponemos, cuyo esquema se determina en este plano (fotografía aérea militar), en el que los trazados blancos determinan las vías que se proponen, creándose dos focos principales, uno en Campana y otro en la plaza de Ponce de León, focos existentes de antiguo en la ciudad y enlazados por la vía Campana-Puerta Osario. En la reforma interior que proponemos, no hacemos más que reconstruir el esqueleto orgánico viario existente desde el siglo XVII y que va desapareciendo.

Proponemos en nuestra reforma viaria respetar una de las líneas de la vía reformada, modificando únicamente la otra, con lo cual se conserva las características del trazado, que económicamente es más ventajoso.

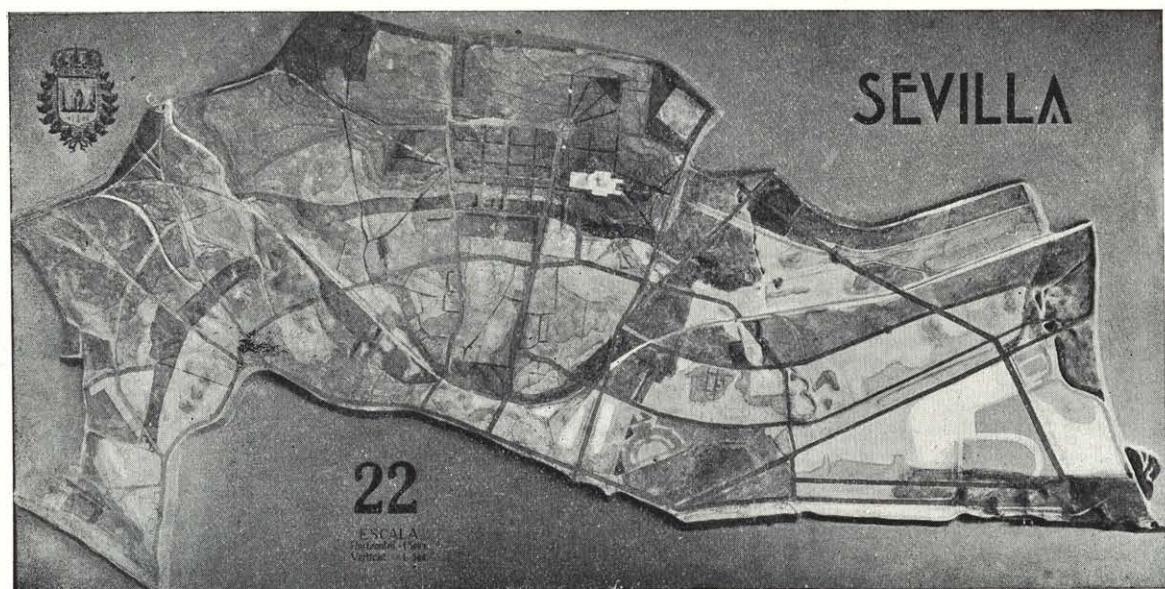


El estudio de la información sobre la ciudad nos condujo, sujetándonos a las bases del concurso, al proyecto de ensanche, cuyo trazado viario puede definirse por un sistema circular de rondas y otro radial de penetración a la ciudad, en el que conservamos la casi totalidad de estas vías existentes hoy día. Podrá observarse el enlace de la nueva zona con la reforma viaria del actual casco que proponemos.

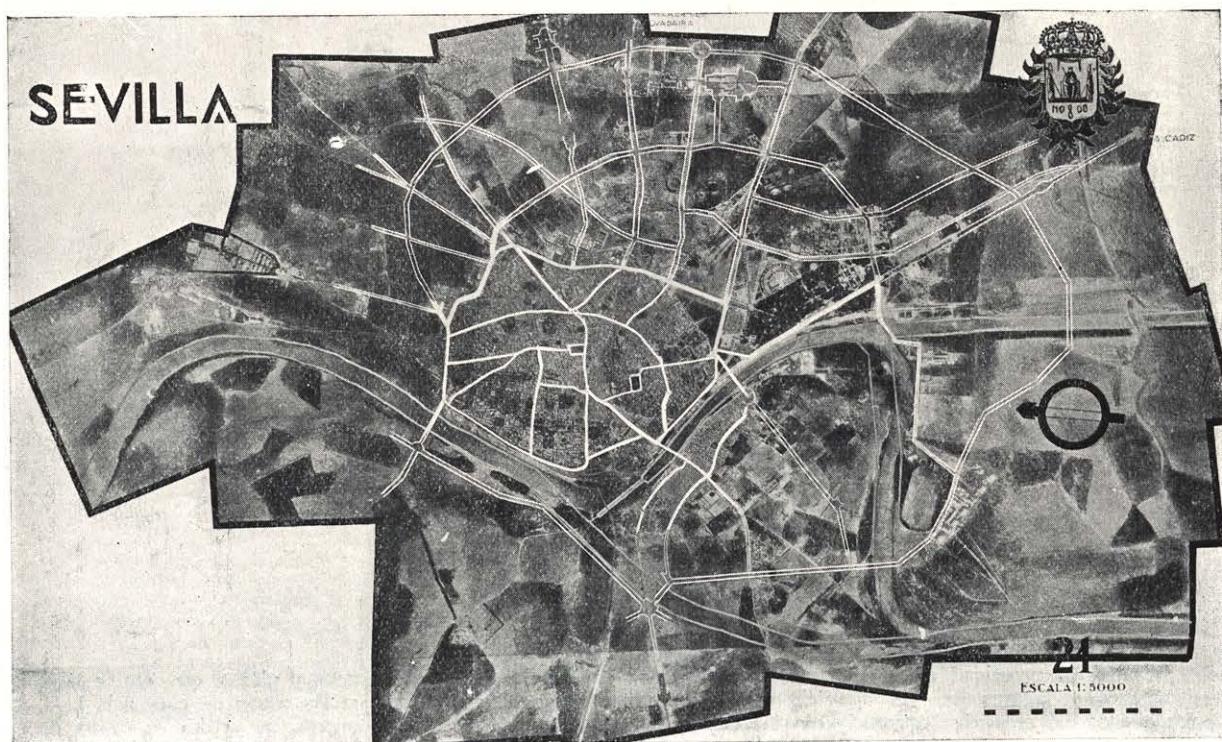
Con el nuevo trazado de rondas se vierte todo el tráfico del nuevo puerto a la zona Norte sin penetrar por la ciudad actual. La clasificación de vías son de gran tráfico y de viviendas, y en su trazado se ha guardado escrupulosamente la adaptación a las curvas de nivel de la zona y a las características de la localidad.

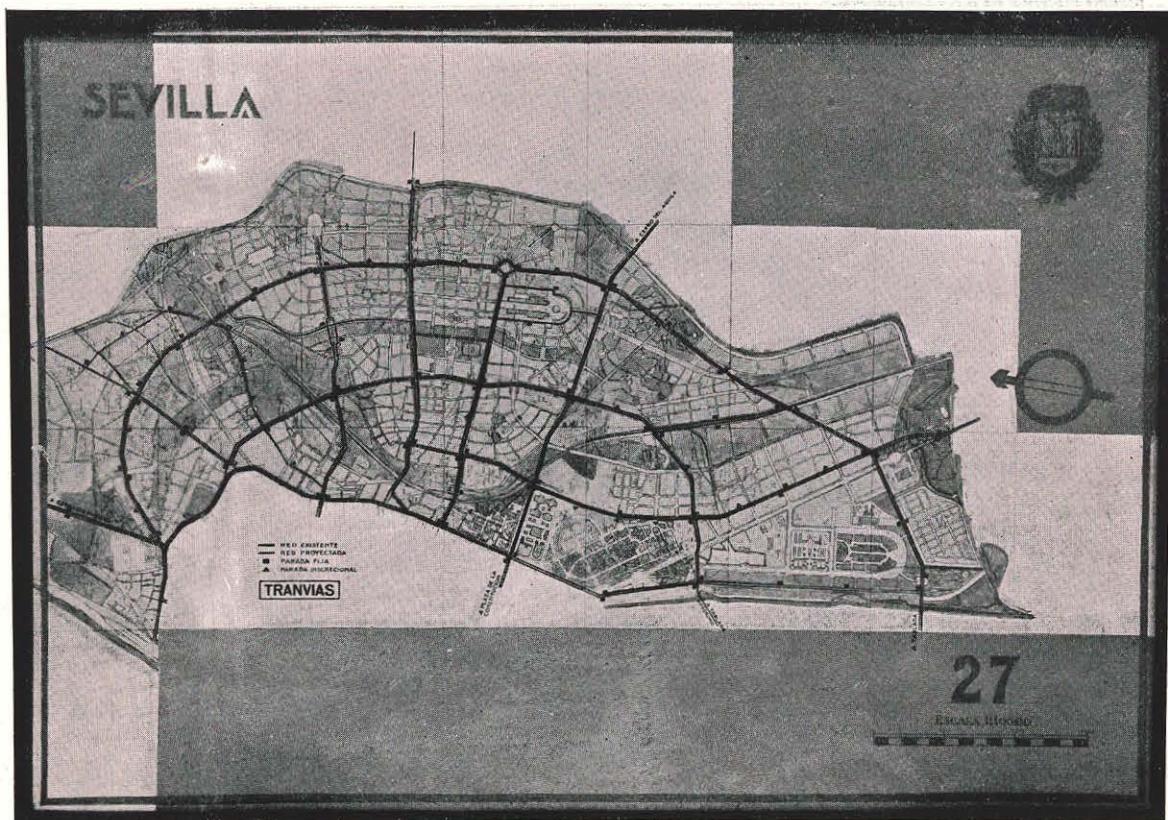


Se proveerá la necesidad de crear zonas libres para su aplicación a jardines, paseos y plazas, etc., etc., estableciendo baños públicos y lugares para el ejercicio del deporte, y situando estos espacios en las zonas de cota más baja de la proyectada zona de ensanche, aprovechando las cuencas antiguas y creando así dos superficies verdes en forma de cuña, enlazadas por una vía-parque que completa el sistema de éstos al unir los antiguos ya existentes con los proyectados.

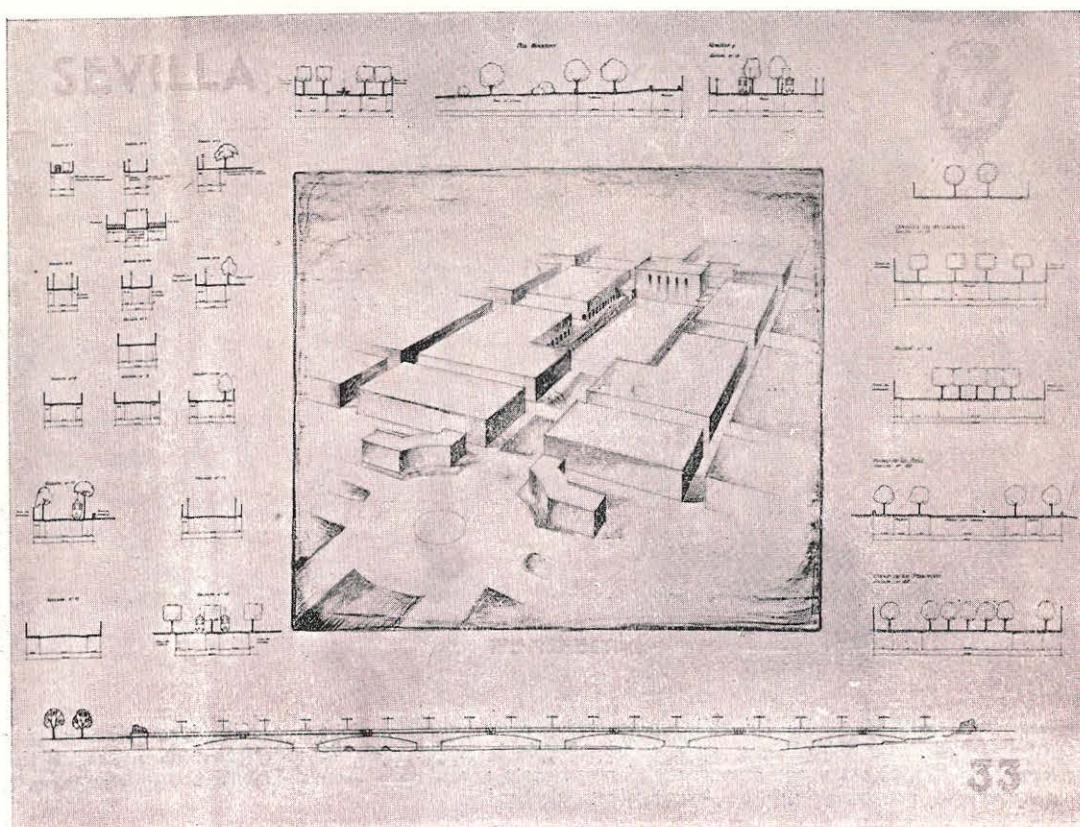


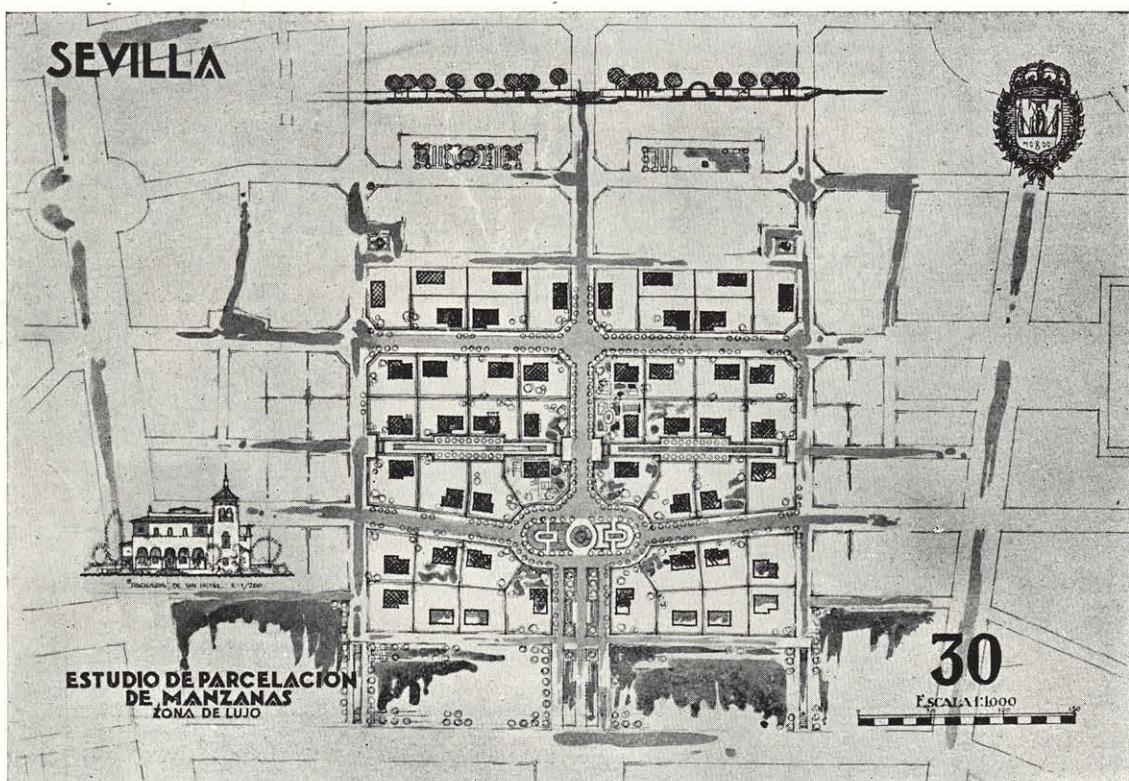
En la maqueta y en el plano aerofotográfico puede analizarse el esquema principal viario y los enlaces del conjunto del sistema proyectado.





RED DE TRANVIAS PROYECTADA EN LA ZONA DE ENSANCHE.—SECCIONES DE VÍAS.





Los perfiles trasversales de todas las calles proyectadas, con el estudio de sus perfiles longitudinales, el estudio de la red de alcantarillado, electricidad, gas, agua y tranvías de la nueva zona, la parcelación de manzanas tipo en cada una de las zonas de vivienda del nuevo ensanche y el presupuesto aproximado correspondiente a éste, completan el proyecto presentado al concurso convocado por el Ayuntamiento de Sevilla.