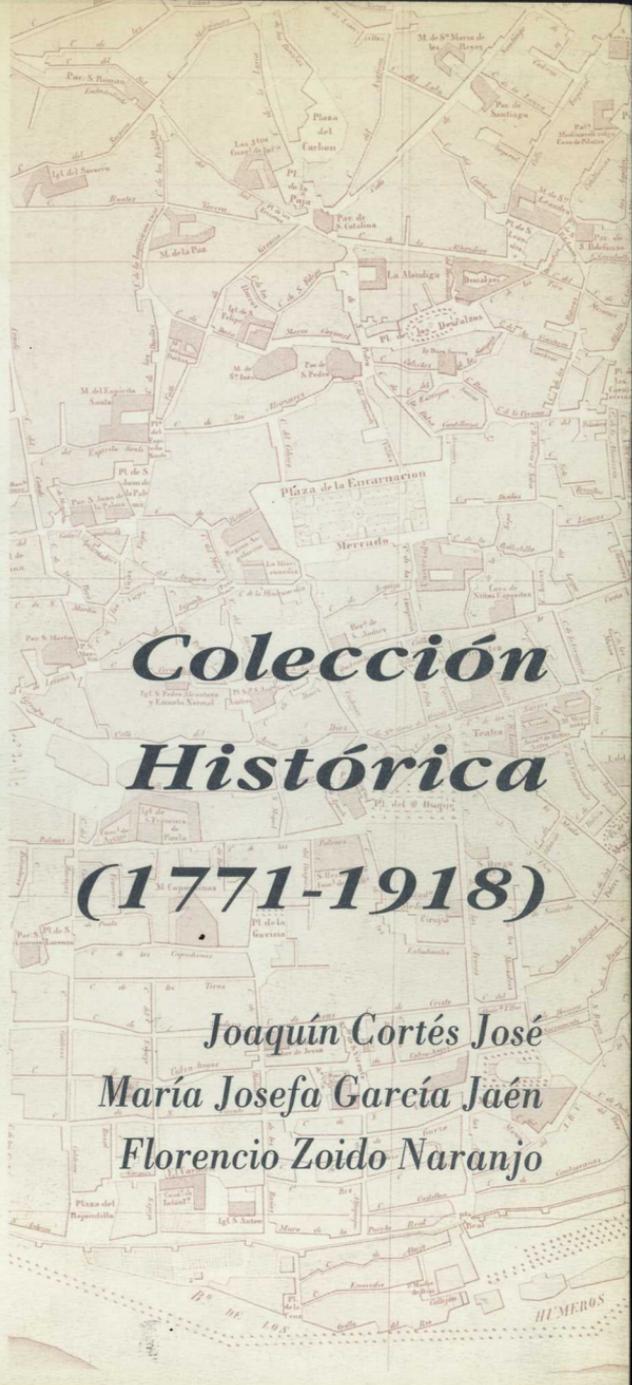
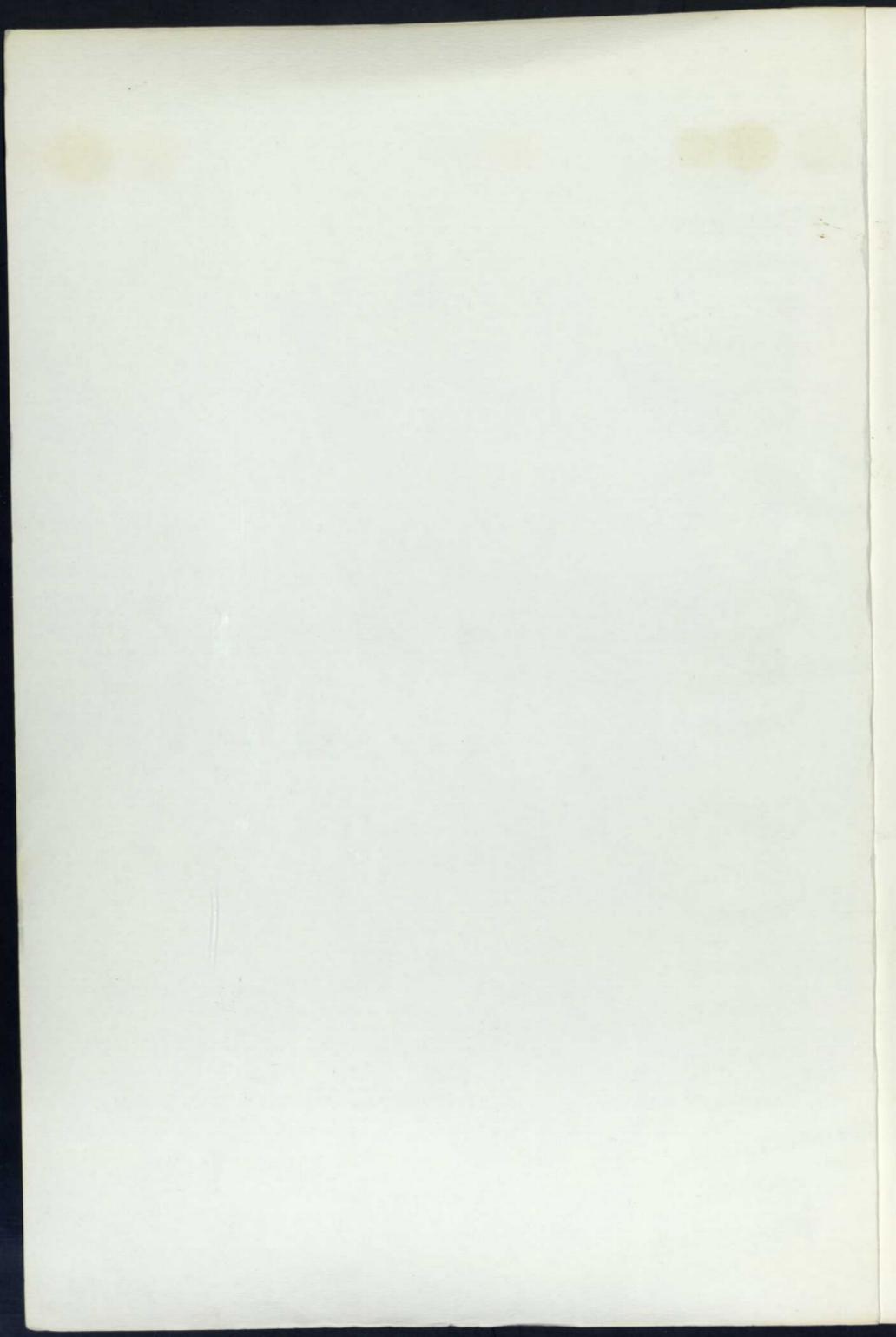


Planos de Sevilla



***Colección
Histórica
(1771-1918)***

*Joaquín Cortés José
María Josefa García Jaén
Florencio Zoido Naranjo*



Planos de Sevilla
Colección histórica
(1771 - 1918)

Sevilla, 1992



R. 8769

1873



Planos de Sevilla

Colección histórica

(1771 - 1918)

INDICE

• *Introducción*

• *La ciudad y su imagen cartográfica*

• *La transformación urbana de Sevilla
en el periodo 1771-1918*

J. Cortés José

Sevilla, 1992

Plano de Sevilla
Colección histórica
(1771 - 1918)

Edita: Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Sevilla y Editorial MAD S.L.

© Copyright: J. Cortés José, M. J. García Jaén, F. Zoido Naranjo.

Imprime: Gandolfo y Editorial MAD S.L.

Diseño y Dirección Gráfica: IRIS. G. Recacha.

*Distribuye: Editorial MAD S.L. Pol. Merka-Renta c/ B, naves 1 y 3.
Tlfno.: 95.5615820. 41500 Alcalá de Guadaíra, Sevilla.*

D.L.: SE - 1.632 - 1992

ISBN: 84 - 86526 - 07 - 8

La edición de la Colección de antiguos planos de Sevilla forma parte de los trabajos del equipo pluridisciplinar constituido en 1981 a iniciativa del Concejal D. Manuel Fernández Flores y que, agrupado en el Centro Municipal de Documentación Histórica, realizó como primera y más importante labor el *Diccionario Histórico de las Calles de Sevilla*, que será próximamente coeditado por la Corporación Municipal y la Concejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Esta segunda edición de la Colección de Planos muestra, al igual que las ediciones de los siglos XVIII y XIX, los cambios de planta, su caracterización de forma, caligrafía de impresión, etc. También muestra el aumento por un autor de un relieve al ya mencionado, tanto para la construcción de los edificios y para las instalaciones y equipamiento a lo que se acompaña a la Colección Histórica de Planos de Sevilla.

Agradecimientos de la Editorial:

A D. Alfonso Braojos Jefe de la Hemeroteca Municipal de Sevilla
 y a D. Marcos Fernández Director del Archivo Municipal de Sevilla, por su inestimable colaboración en la presente edición.

Con ello se pretende dar algunos principios: facilitar la consulta de unos importantes documentos para el conocimiento de la ciudad y contribuir a que se conserven los documentos originales.

El estudio directo de los planos que se reproducen es difícil, fundamentalmente por su dispersión. Las principales instituciones responsables de reunir y conservar esta clase de documentos han prestado tradicionalmente mucha atención a mapas, planos e libros diversos que a estas expresiones y maneras.

Esta dispersión y las dificultades derivadas de la forma y el tamaño han hecho frecuentes que estos documentos se hayan tenido las condiciones inadecuadas de depósito y custodia. Se han perdido muchos planos y los que se conservan están generalmente muy deteriorados porque a han sido plagiados o incorrectamente copiados a lo largo de los siglos.

La edición de los dos planos incluidos en la presente obra a saber: *Sevilla en 1771* y *Sevilla en 1918*. En primer lugar, mostrar las transformaciones de la ciudad tradicional en una imagen de su evolución. Aunque desde muchos años se ha formado la zona histórica del espacio urbano, en el periodo urbano de Sevilla se han producido cambios de gran importancia en la estructura física de la ciudad.

INDICE

- Introducción
- La ciudad y su imagen cartográfica
 F. Zoido Naranjo
- La transformación urbana de Sevilla en el periodo 1771-1918
 M. J. García Jaén
- La cartografía sobre la ciudad de Sevilla (1771-1918)
 J. Cortés José

En la primera parte se muestra la evolución de la ciudad tradicional en una imagen de su evolución. Aunque desde muchos años se ha formado la zona histórica del espacio urbano, en el periodo urbano de Sevilla se han producido cambios de gran importancia en la estructura física de la ciudad. En la segunda parte se muestra la evolución de la ciudad tradicional en una imagen de su evolución. Aunque desde muchos años se ha formado la zona histórica del espacio urbano, en el periodo urbano de Sevilla se han producido cambios de gran importancia en la estructura física de la ciudad.

Por otra parte se precisa decir que en la presente obra se reproducen los planos reproducidos en la Colección de Planos de Sevilla. En primer lugar, mostrar las transformaciones de la ciudad tradicional en una imagen de su evolución. Aunque desde muchos años se ha formado la zona histórica del espacio urbano, en el periodo urbano de Sevilla se han producido cambios de gran importancia en la estructura física de la ciudad.

Investigaciones de la Editorial
A. B. Alfonso Bruguas jefe de la Biblioteca Municipal de Sevilla
y a E. Torres Fernández Director del Archivo Municipal de
Sevilla por su inestimable colaboración en el presente estudio.

INDICE

- Introducción
 - La ciudad y su imagen cartográfica
 - La transformación urbana de Sevilla en el periodo 1771-1918
 - La cartografía sobre la ciudad de Sevilla (1771-1918)
- J. Cortés José
4-70-8000-20-7285



escala urbana, se han elegido doce planos procurando conciliar varios criterios: conseguir intervalos regulares, dar cabida en la colección a planos representativos del proceso urbano y por sus propias cualidades gráficas.

En el período abarcado la planimetría general de la ciudad evoluciona significativamente; desde los errores de tamaño y forma de las manzanas del noroeste de la ciudad existentes en los primeros planos de la serie, se llega a la inclusión de la topografía metro a metro, o a la representación de los patios o incluso de las plantas de algunos edificios. Sin embargo, los últimos documentos de la colección son manifiestamente los peores planos incluidos en la misma; la serie contiene también la evolución de la cartografía como técnica y en lo que se refiere a su utilización.

Los planos reproducidos proceden del Archivo Histórico Municipal de Sevilla, Biblioteca Nacional, Biblioteca de la Universidad de Sevilla y Servicio Geográfico del Ejército (dirigidos en el momento en que se realizó la selección por D^a. Eulalia de la Cruz Bugallal, D^a. Elena Santiago Páez -Directora del Servicio de Cartografía-, D^a. Rocio Caracuel Moyano, y el Coronel D. José Romeo Rotaech, Jefe de la Agrupación Topográfica del Servicio Geográfico del Ejército), o han sido cedidos por D. Manuel Fernández Floranes y D. Florencio Zoido Naranjo. A todos ellos agradecemos las facilidades dadas para la reproducción de los originales.

Finalmente, queremos también expresar nuestro agradecimiento a la actual Corporación Municipal de Sevilla, por facilitar esta segunda edición, particularmente a su Alcalde-Presidente, Sr. Dn. Alejandro Rojas-Marcos, y a la Delegada de Cultura, D^{ña} Enriqueeta Vila.

Sevilla, Noviembre 1992.

Los autores.



la ciudad y su imagen cartográfica

La ciudad es el hecho unitario más complejo producido por los hombres. Italo Calvino ha reflejado esa condición del hecho urbano evocando una multitud de ciudades invisibles desde el recuerdo de una sola de ellas. A la complejidad urbana le corresponde la dificultad de su aprehensión y reflejo escrito o gráfico.

Una leyenda, que ha merecido la dedicación de una tesis doctoral, cuenta cómo el rey Fernando III tuvo que subir a la Giralda para poder apreciar el tamaño y la composición por barrios de Sevilla. No en vano esta ciudad fue, durante mucho tiempo, una de las más extensas y variadas en su estructura física y social.

Sobre Sevilla se dispone de una abundante iconografía, recogida en varias importantes publicaciones. En ella, hasta mediados del siglo XVIII, se representan principalmente algunos edificios constituidos en símbolos de la ciudad, asimismo destacan ciertas figuraciones primitivas muy simplificadas pero fuertemente evocadoras de la ciudad completa, escultóricas o pictográficas, y la ausencia de representaciones planimétricas.

Las investigaciones realizadas sobre Sevilla permiten disponer actualmente de un elenco de imágenes esculpidas, dibujadas o pintadas y reproducidas mecánicamente, que contribuyen poderosamente al conocimiento de la historia de la ciudad, particularmente en lo que se refiere al establecimiento de las formas y a la localización de los hechos; además, toda imagen parcial de la realidad implica una selección y en las reproducciones no mecánicas se eligen los motivos representados y la manera de reflejarlos, revelándose así capacidades técnicas, preocupaciones o intereses dominantes respecto a la ciudad en los distintos momentos históricos y de los individuos, grupos sociales e instituciones que realizan la representación.

La Colección Histórica de Planos de Sevilla es una muestra muy parcial pero significativa de esa iconografía. Doce planos realizados durante siglo y medio es un conjunto escaso de documentos, pero contiene gran cantidad de información relativa a la ciudad objeto de representación y a su percepción.

En el período considerado, tanto la ciudad como la cartografía experimentan grandes cambios; la Colección contiene un doble valor: reproducir con localizaciones bastante exactas las transformaciones urbanas y servir de ejemplo de la evolución y utilización de la cartografía urbana.

A finales del siglo XVIII Sevilla desborda ya claramente un recinto amurallado que se conserva completo principalmente por razones institucionales, económicas y de defensa contra las inundaciones; importantes actuaciones producidas en la periferia extramuros durante esta centuria evidencian que el espacio acotado por las murallas había sido rebasado en la fecha del primer plano conocido de Sevilla, aunque queden en él importantes superficies libres de edificación. Espacios y edificaciones tan significativos como los paseos públicos, las reales fábricas, y el palacio de San Telmo indican que la valoración dada al espacio extramuros no es ya la de localización forzosa de actividades insalubres, nocivas o peligrosas que vemos en imágenes anteriores, como en las vistas de Sevilla incluidas en el "Civitas Orbis Terrarum" del Siglo XVI.

Durante el Siglo XIX Sevilla, como tantas otras ciudades europeas, sufre grandes transformaciones físicas: la implantación de varias líneas de ferrocarril, la realización de importantes obras hidráulicas para defensa de las inundaciones, encauzamiento del río y portuarias, el derribo de las murallas y la reurbanización y ocupación de los espacios liberados, la apertura y ensanchamiento de plazas y calles, el derribo o la sustitución de usos de edificios y espacios libres desamortizados, son los principales motivos de los cambios urbanos que se reflejan y apoyan en una cartografía urbana cada vez más detallada y rigurosa.



A comienzos del siglo actual, la Exposición Iberoamericana supone una causa de especial incidencia en la transformación urbana, directa e indirectamente, realizada como una ocasión para dar nuevas funciones a una ciudad que pretende ser ciudad turística o "ciudad de invierno" según expresión de la época. En esta etapa la representación cartográfica de la ciudad ya está disociada según el usuario: la cartografía técnica es un producto para uso del especialista y existe cartografía simplificada al alcance de todos.

En síntesis, se podría decir que en el período abarcado por la Colección de Planos se producen las variaciones que llevan la ciudad histórica, reducida prácticamente al espacio comprendido por las murallas en el que permaneció durante seis siglos, a convertirse en una gran ciudad contemporánea de la que, al final de esta etapa, veremos ya incipientes su dimensión y algunos de los rasgos básicos de su estructura urbana, cambio que la cartografía urbana ha ido reflejando y, en cierto sentido, posibilitando. La imagen cartográfica de Sevilla sufre un proceso evolutivo que es, a la vez, técnico y social. En los comienzos el plano es inexperto y orientado al poder o gobierno urbano, conforme se perfecciona, se difunde y gana en utilización técnica y ciudadana.

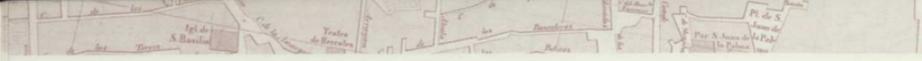
Los primeros planos de la ciudad se conocen por los nombres de las autoridades a los que están dedicados, Olavide, Lerena, Infante Don Carlos, Arjona. Son iconos muy emblematizados con cartelas y edificaciones simbólicas; desde el punto de vista técnico son expresiones torpemente realizadas, rellenando progresivamente el hueco de un perímetro predibujado y en las que la tercera dimensión o relieve, que caracteriza a la verdadera cartografía topográfica, no aparece o está tratada gráficamente de forma inexperta; existe, sin embargo, un propósito de reproducir fielmente la realidad no escatimándose detalles respecto a la forma de calles, manzanas y dotaciones de los espacios públicos. Esta cartografía refleja "las mejoras realizadas" en la ciudad. En definitiva, se trata de planos urbanos sobre los que se asienta la administración de una ciudad crecientemente regulada e intervenida desde el poder.

El hallazgo y estudio recientes de las imágenes de los principales núcleos urbanos españoles realizados por Wyngaerde para Felipe II, ha revelado con especial rotundidad que el gobierno de las ciudades se apoyó en representaciones que, posteriormente, habían sido tomadas en consideración sólo por sus valores estéticos.

La relación entre el levantamiento de una planimetría ortogonal, aunque torpe y deficiente, la administración minuciosa de la ciudad, particularizada en cada una de sus calles, manzanas y casas que ahora se rotulan y numeran oficialmente y en las que interviene progresivamente la autoridad haciéndose cargo de su limpieza, empedrado y alumbrado, etc., representa un acto de comprensión y gobierno urbano que va más allá de la regulación mediante ordenanzas generales y se convierte en un precedente interesante de lo que será más adelante el urbanismo. Estos planos, en los que se mezclan las atribuciones y figuras emblemáticas del poder y el ejercicio minucioso del control de la ciudad como hecho concreto, representan con expresividad ese momento previo a las grandes transformaciones físicas y sociales de la ciudad derivadas de la revolución industrial, que exigieron un planteamiento teórico y una respuesta operativa reglada, técnica y administrativa, que desde finales del siglo XIX se denomina urbanismo y que se convertirá en motor principal de la vida pública local y en primera demanda de cartografía urbana.

En la Colección de Planos aparece, tras estas primeras representaciones tan cercanas al gobierno de la ciudad, un segundo conjunto cartográfico con características propias, fundamentalmente su carácter técnico, en el que se mantienen algunos rasgos del primer grupo comentado y se apuntan otros del tercero y último que estableceremos. En realidad, la secuencia histórica de la Colección es tan continua (un plano cada doce años por término medio), que es preciso un cierto ejercicio de abstracción para llegar a las interpretaciones que aquí se hacen.

En este segundo conjunto, en cierto modo también etapa, que respecto a la colección presentada podríamos fijar en los dos últimos tercios del siglo XIX, aparece una cartografía urbana caracterizada principalmente por su componente técnico, tanto de la planimetría en sí como de su utilización, frente al carácter más político del primer grupo o más divulgador del tercero.



entre la guía urbana y el plano urbano es la causa que explica la existencia de la mayoría de los incluidos en la Colección; el plano de 1868 de Manuel Álvarez-Benavides y el de 1910 de Antonio Poley representan especialmente esta orientación de la cartografía urbana por sus características y por el perfil profesional de sus autores.

Los planos-guía, así podrían denominarse, son iniciativas con más sentido económico que institucional o técnico, generalmente a instancia de funcionarios municipales o empresas próximas al poder local, dirigidos a la sociedad en general mediante su venta. Tanto los planos como las guías, a las que frecuentemente acompañan, son de un valor medio como documentos que describen la realidad urbana; las guías de Sevilla, que han sido estudiadas por F. Aguilar Piñar y otros historiadores, no son un material histórico riguroso en su información, responden a la necesidad de comunicación a los forasteros y los habitantes de un lugar progresivamente complejizado por su dimensión creciente y su diversidad funcional y social. El plano que las acompaña tiene características similares en su función de localizar los hechos urbanos de forma asequible para cualquier usuario.

Por último, el plano del Congreso Nacional de Riegos de 1918 puede ser tomado como símbolo definitivo de la difusión y divulgación de la cartografía en un momento en que la ciudad, en vísperas de su primera exposición internacional, recibe multitud de visitantes a los que se proporciona un medio para reconocerla y recorrerla. Esta costumbre se ha mantenido y profundizado hasta convertir la cartografía urbana en objeto de distribución gratuita y de fomento de la mejor imagen de la ciudad.

En definitiva, esta Colección Histórica de Planos de Sevilla nos muestra no sólo la dinámica de la ciudad en una etapa crucial de su historia, sino también la evolución de la imagen cartográfica de la ciudad; en su inicio una imagen inexperta y reservada al uso de un poder absoluto, que avanza significativamente en el gobierno a la vez global y concreto de la ciudad; la cartografía urbana se perfecciona como representación de un hecho complejo a mediados del XIX, se convierte en soporte técnico imprescindible del proceso de transformación urbana y, en el siglo XX, se difunde a la sociedad convirtiéndose en instrumento de la vida cotidiana y manteniendo, de forma especializada según su escala, la condición de medio básico para el conocimiento, la intervención técnica y el control público de la ciudad.



la transformación urbana de Sevilla en el periodo 1771 - 1918

Durante el periodo que abarca la colección de planos históricos (1771-1918), en Sevilla se lleva a cabo una serie de reformas urbanísticas de gran trascendencia para el futuro de la ciudad. Las decisiones tomadas a lo largo de estos años, encaminadas fundamentalmente a mejorar las condiciones de habitabilidad de la población y a desarrollar nuevos sistemas de transporte y comunicación, han sido necesarias y acertadas, pero algunas de estas decisiones no han estado exentas de errores en su aplicación. La implantación del ferrocarril, su trazado, las obras hidráulicas para el control de ríos y arroyos, la creación de nuevos paseos y las obras necesarias para realizar la Exposición Iberoamericana del año 1929, han condicionado el crecimiento y el devenir de la ciudad hasta nuestros días.

Sevilla ha pasado, de tener a finales del siglo XVIII una apariencia de ciudad medieval -con un tejido urbano muy poco evolucionado, sometida a grandes calamidades naturales, con graves problemas de saneamiento e higiénicos- a convertirse, a finales del siglo XIX, en la capital de una amplia región eminentemente agrícola, centro administrativo y primer nudo de comunicaciones del Suroeste peninsular. Todo ello, unido al hecho de haber sido una ciudad históricamente vinculada con países iberoamericanos, la hacían idónea para acoger la Exposición del año 1929. Esta última circunstancia supondrá un desafío urbanístico para la ciudad que le permitirá crear nuevas infraestructuras que articularán su crecimiento hacia el Sur, donde se desarrollará uno de los fragmentos de la ciudad mejor resueltos y de más calidad urbana.

La Sevilla del siglo XVIII: la ciudad del plano de Olavide

La Sevilla del siglo XVIII que refleja por primera vez el plano de 1771, estaba formada por un extenso y multiforme tejido medieval sustentado, formal y funcionalmente, en grandes edificios singulares. Entre los edificios residenciales, por lo general de gran pobreza, sobresalían dominando el espacio urbano multitud de conventos, iglesias y casas palaciegas. El trazado irregular de las calles en la ciudad intramuros, estrechas, largas y tortuosas y la escasez de plazas o espacios amplios para el esparcimiento, congestionaban la trama urbana y hacían el tránsito por la ciudad muy dificultoso.

La muralla, formada por un tapial ininterrumpido de varios kilómetros de recorrido y que contaba con quince vanos, dos postigos y trece puertas, encerraba un caserío, según los padrones de contribución del año 1777, de unas 11.000 casas, la mayoría en estado ruinoso y multitud de solares (sólo en la collación de San Vicente se contaban 50).

Fuera del recinto amurallado algunos barrios se adosaban a la muralla: La Cestería, la Carretería y el Baratillo en el Arenal; Los Humeros junto a la Puerta Real; el Arrabal de la Macarena al Norte, frente a la Puerta del mismo nombre y, en el borde oriental, los barrios de La Calzada, San Roque y San Bernardo. Separado por el río, el Arrabal de Triana formaba un núcleo independiente conectado con la ciudad sólo a través del Puente de Barcas; en este barrio sobresalía un edificio singular, el Castillo de San Jorge, sede de la Inquisición hasta el año 1782.

A las deficiencias sanitarias y urbanísticas de la época se unirán, en el caso de Sevilla, una serie de calamidades naturales que no hicieron sino acentuar los problemas: los continuos desbordamientos del río y de los arroyos provocaron inundaciones catastróficas en los años 1758,



1784 y 1796 y obligaron al cuidado y reforzamiento intensivo de las murallas, único sistema defensivo con el que contaba la ciudad. Por otro lado, los incendios también eran frecuentes y, en ocasiones, arrasaban manzanas completas del Casco Antiguo. El más sobresaliente se produjo en el año 1792, que provocó la destrucción de los archivos y almacenes de la Aduana de Sevilla. Por último, el terremoto del año 1755 provocó el deterioro de más de 5.000 casas y la ruina de unas 300; según datos de la época una sexta parte del suelo urbano quedó convertido en ruinas y solares.

Para remediar en parte esta situación de continuo deterioro se tomarán medidas como las que dictamina el Marqués de la Ensenada, que ordena la edificación de los solares, fija plazos a los propietarios para su ejecución y prohíbe expresamente que se construya extramuros. En este contexto, una de las operaciones urbanísticas que realizó el Asistente Olavide fue la construcción de un barrio entre la Pajería y la Puerta del Arenal, sobre la antigua mancebría. Las obras se desarrollaron bajo los órdenes del Arquitecto Molviedro, entre los años 1772 y 1778, y en él se levantan edificios significativos, casas nobles y viviendas precedidas de amplias calles.

La apariencia urbana del siglo de Olavide estaba determinada desde siglos anteriores: la Catedral, los Reales Alcázares, los muelles del puerto, la Audiencia Provincial, el Ayuntamiento y multitud de conventos e iglesias. No obstante, en este siglo se realizan importantes obras de restauración y reforma y se construyen edificios singulares y emblemáticos. En este sentido se reparan edificios religiosos y se construyen otros nuevos como la Iglesia de San Luis, San Bernardo, Santa Marina, esta última con restos de estilo mudéjar. Se procede asimismo al adentramiento y arreglo de algunas calles que se adoquinan y al empedrado de algunas plazas como la de San Francisco y Encarnación; también se construyen y reparan los mercados de la Feria (1719) y el del Alfóli de la Sal (1724). El paseo de la Alameda de Hércules se reforma totalmente por Larumbe, en el que se plantan 1.600 álamos. Fuera ya del Casco Antiguo se construye el Palacio de San Telmo (terminándose entre 1724-34) como Escuela de Pilotos y Navegantes y la Fábrica de Tabacos (1728-1758), los almacenes de Segura (1735), la Plaza de Toros (1760) y el Cuartel de la Puerta de la Carne (1776). Se organizan paseos entre el río y el muelle, destacan el de Las Delicias entre la Barqueta y el Husillo Real, el del Malecón entre San Laureano y la Puerta de Triana; el paseo del Arenal se reforma y adecenta con bancos de piedra y árboles; entre la Torre del Oro y la desembocadura del Arroyo Tagarete se adecentan los márgenes del río con hileras de álamos y asientos.

En esta época la ciudad carece de medidas que garanticen la limpieza pública de escombros y basuras, las viviendas carecen de agua corriente y el vertido de aguas residuales se realiza a través de pozos negros. Las primeras medidas que se adoptan para acabar con esta situación se adoptan en 1758, cuando el Marqués de Monterreal impone un canon por vecino para que se barran las calles una vez al mes. Pero fue Olavide quien, en 1767, establece un Reglamento General de limpieza de las calles por semanas y exige el pago de un canon a los propietarios de los inmuebles y no a los inquilinos. También fija lugares especiales para el vertido de escombros fuera de la muralla, frente al Hospital de la Caridad, junto a la Venta de Eritaña, en la Cruz del Campo, delante del Hospital de la Sangre y junto a la Torrecilla en Triana.

El abastecimiento de agua se realizaba a través de los Caños de Carmona por un acueducto que traía el agua desde Alcalá de Guadaíra hasta la Puerta de Carmona, donde se instalan y mejoran los depósitos y el registro para la distribución del agua al resto de la ciudad. El alumbrado público era muy rudimentario, los intentos de comprometer a los vecinos para que pusieran farolas en sus ventanas fracasaron y, sólo con Olavide, esta situación mejora, pero hay que esperar a 1791, con el Asistente Dávalos, para que se establezca un primitivo servicio público de alumbrado, el Ayuntamiento colocará farolas por su cuenta e impondrá un pago de contribución al vecindario.

La Sevilla que Olavide encuentra padece graves problemas de salubridad y carece de los más elementales servicios urbanos, bajo su mandato se realizan las primeras reformas urbanísticas de la ciudad, se crean reglamentos y ordenanzas con el fin de resolver estos proble-



mas. En este sentido, Olavide manda levantar un plano que recoja fielmente el trazado de todas las calles de la ciudad, ordena la rotulación de calles y plazas y organiza administrativamente la ciudad en cuarteles y barrios con la intención de establecer medidas de control de la población, limpieza, alumbrado público etc. Bajo su administración la ciudad se enriquece por la atención especial prestada a los espacios públicos, paseos, jardines, etc.

Las reformas urbanas de la primera mitad del siglo XIX

La primera mitad del siglo XIX es una época negra para la ciudad. Las epidemias causaron estragos entre la población, que no experimenta ningún crecimiento. Por otra parte, el comercio se debilita en la época de dominación francesa y la industria incipiente no representa mucho en el conjunto de la economía sevillana. La ciudad cuenta con una fuerte burocracia civil y militar y sigue siendo cabecera de una amplia región agrícola.

Desde un punto de vista urbanístico se producen muy pocas intervenciones de reforma y mejora en los servicios. La situación financiera que atraviesa el Ayuntamiento a causa de la fuerte presión que ejerce la Hacienda Real llega a producir una quiebra entre los años 1817-1823. Las únicas intervenciones se realizan bajo la administración francesa (1810-1812) y durante el mandato del Asistente Arjona (1825-1833).

Con el deseo de transformar la capital andaluza en una ciudad de corte europeo y con el fin de acabar con los problemas de salubridad, la Administración francesa propone la apertura de nuevas calles, plazas y otros espacios de dominio público. Para ello, se determinó el derribo de la iglesia de Santa Cruz y de la Magdalena para levantar plazas sobre esos solares. La Actuación más destacada fue el derribo del Monasterio de las Agustinas Recoletas de la Encarnación en el Barrio de Pedro Ponce, para alzar un Mercado Central que fue proyectado junto a la ordenación de las calles y plazas de sus alrededores por el francés Meyer.

Después de 1812 se produce un colapso en las operaciones urbanísticas del Ayuntamiento, no obstante, se mantiene la preocupación por mejorar las condiciones de los mercados de abastos existentes y se inaugura el Mercado provisional de la Encarnación en el año 1820 y la Plaza de Abastos de Triana en 1825. También se intenta mejorar las condiciones del alumbrado público, todavía muy precario y rudimentario.

El Asistente Arjona (1825-1833) detiene el proceso de decadencia de la ciudad y realiza obras de reformas urbanísticas orientadas a embellecer la ciudad y elevar la calidad de vida de los ciudadanos. La amplitud de los proyectos urbanísticos de Arjona suponen realizaciones que modificarán esencialmente la fisonomía de la ciudad. Sus trabajos se realizan en el Casco Antiguo y extramuros. Lleva a cabo una determinada política de edificación en el Casco Antiguo, manda levantar planos de todas las calles para que sirvieran de modelo a las nuevas construcciones, que debían acomodarse a la alineación prevista. Aprovecha el derribo de casas ruinosas y soportales para ensanchar calles y plazas. Procede al empedrado y embaldosado de numerosas calles. También realiza numerosos trabajos de afianzamiento de las murallas recuperando lienzos junto al río.

Pero el testimonio más duradero de la obra de Arjona son sus paseos y jardines. En el interior del Casco mejora la Alameda de Hércules con nuevas plantaciones de árboles, fuentes y arrecifes, también construye los jardines del Duque. Fuera del Casco repone los paseos que se extendían entre la muralla y el río. En la Puerta de Jerez traza, en 1830, los Jardines de Cristina en honor a la esposa de Fernando VII. De forma trapezoidal, con una alameda de salón en el centro, los jardines se convierten en punto de cita de la alta sociedad sevillana. Más al Sur proyecta las Delicias Nuevas: una amplia avenida conduce hasta una plaza circular de la que arrancan nuevos paseos que vertebran los jardines, en ellos Arjona realiza plantaciones exóticas siguiendo el modelo europeo de crear jardines botánicos.



En su obsesión por proteger la salud pública dentro y fuera del municipio, Arjona realiza arreglos en el alcantarillado, prohíbe las pocilgas a menos de media legua de la muralla, extiende el servicio de limpieza al Barrio de Triana, procede a la limpieza de cloacas, hussillos y arroyos y deseca algunas lagunas interiores y exteriores. Por último, aumenta la red de cementerios de la ciudad que cuenta en estos momentos con el de San Lázaro, San Sebastián y Triana.

Su preocupación por el alumbrado público le llevó a mejorar y modernizar el que existía intramuros, extendiéndolo al Arrabal de Triana en 1827. Para evitar abusos del vecindario en materia de limpieza, alumbrado, saneamiento e higiene en general, crea un reglamento de policía urbana en el que establece diferentes sanciones en razón a la gravedad de su incumplimiento.

En otro orden de cosas realizó obras de reformas urbanísticas orientadas a mejorar la infraestructura externa de la ciudad y los accesos: en 1825 remoja la calzada exterior entre la Puerta de la Carne y la Puerta Nueva, mejora el Camino Real y la Cuesta de Castilleja, pavimenta la calzada de Eritaña y, en 1830, repasa la calzada de la Cruz del Campo.

Las transformaciones de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX

La ciudad mejora sensiblemente desde 1850, prospera comercialmente debido a la promoción de puerto fluvial y a la implantación del ferrocarril y también a las inversiones de capital que realizan importantes familias que se instalan en Sevilla: los Ibarra, Pickman, Bonaplata, Balbontín, Portilla, que invierten parte de su capital en la creación de núcleos fabriles. En esta época se toman medidas salubristas que intentan mejorar los servicios urbanos, pero la ciudad queda al margen de los procesos de industrialización y urbanísticos que se desarrollan en esta época en otras ciudades, tales como los planes de ensanche reticulares o el rompimiento de los Cascos Antiguos.

El Ayuntamiento de Sevilla acomete obras de recualificación urbana: ajuste de alineaciones, apertura de plazas y mejora de las existentes, etc. La ley de libre contratación de alquileres (1842) impulsa la construcción de parcelas vacías en el Casco y estimula la renovación del caserío. En este contexto tiene lugar una cierta renovación tipológica, se construyen los Pasajes de González Quijano y Balvanera, nuevos modos de residencia para clases humildes. Se renuevan los estilos tradicionales en la arquitectura, se construyen casas palacios: Yanduri, Casa Rosa, la del Conde de Palomares, el Costurero de la Reina... Se proyectan también obras férreas como el mercado del Barranco y la pasadera del Agua.

Uno de los acontecimientos más importantes, junto a la planificación de la Ronda, por su trascendencia en la configuración de la ciudad fue la implantación del ferrocarril con tres estaciones. En este sentido, la construcción del corredor ferroviario de San Jerónimo-Plaza de Armas jugó un papel fundamental en la colonización del Sector Norte de la ciudad y en la transformación morfológica de la franja occidental del Casco, reforzando al mismo tiempo su condición de borde y sellado de la ciudad.

Sevilla se convertiría en el curso de 30 años en el gran nudo ferroviario del Sureste español con 5 líneas fundamentales que la unían con Córdoba, Jerez-Cádiz, Alcalá de Guadaíra, Huelva y Mérida. Pero el absurdo trazado en torno al Casco Antiguo se convertirá, con el paso de los años, en el auténtico protagonista de esta vasta operación. El llamado "dogal" ferroviario planteará a la ciudad un complejo conjunto de problemas urbanos que se han prolongado hasta nuestros días.

La ubicación de la estación de Córdoba en las inmediaciones de Plaza de Armas se justifica por la proximidad al Puerto y a la Aduana, lo que abreviaría el tiempo en los transportes de mercancías; además, el Puente de Isabel II, comunicaría la estación con Triana, arrabal de gran actividad artesanal y de donde partían los caminos que comunicaban a la ciudad con



Extremadura; finalmente, se encontraba a escasa distancia del Centro, donde se desarrollaba la vida administrativa, comercial y cultural de la ciudad.

En cambio, el emplazamiento de la estación de Cádiz en el Prado de San Sebastián, sólo podría entenderse por la pretensión de la burguesía gaditana de alejar lo más posible el ferrocarril del Puerto de Sevilla, pues la línea a Cádiz se concebía como un nexo de unión de Madrid con el mar, Sevilla sería un lugar de paso al puerto de Cádiz.

La competencia entre ambas sociedades se salda con un compromiso por el cual se programa edificar las estaciones de Plaza de Armas y San Bernardo más una tercera de empalme en San Jerónimo, situada al Norte y cuya misión era la de articular los tendidos de una a otra.

A finales del siglo pasado y ante la fuerte demanda de los servicios ferroviarios, sobre todo de los de mercancías, se ve la necesidad de construir estaciones definitivas, pero habrá que esperar hasta la segunda década de este siglo para que efectivamente se construyan. La estación de Plaza de Armas se levanta entre 1899-1901, de estilo neomudéjar, fue diseñada por el ingeniero portugués Santos Silva y dirigida por Nicolás Suárez y Alvíz. Desde esta época las instalaciones de Plaza de Armas han ido ampliando su superficie y sus servicios con la construcción de naves, talleres y depósitos para mercancías, paquetería, etc.

La elección del lugar para las estaciones del ferrocarril tan próximas al Casco Histórico ha supuesto la sustitución de la histórica barrera de las murallas por las del ferrocarril, que no sólo cerca la ciudad sino que además corta el sistema radial de caminos dificultando de este modo las conexiones entre las distintas partes de la ciudad y con el Casco Antiguo en particular.

Una vez levantadas las tres estaciones, el trazado ferroviario de Sevilla queda definitivamente determinado. Por el Norte, la línea Sevilla-Córdoba se apoyará sobre la margen izquierda del río en dirección Norte hasta encontrar la estación de San Jerónimo. A causa de este trazado, la ciudad se verá privada del río fundamentalmente por el levantamiento de la tapia de protección del ferrocarril de la calle Torneo.

Por el Este, el trazado de la línea a Cádiz dio lugar a un auténtico foso que separaba el casco de los barrios históricos de San Bernardo y San Benito, lo que obligó al establecimiento de pasos a nivel y subterráneo y a la construcción de puentes sobre el ferrocarril. La ciudad quedará enclaustrada entre los fosos ferroviarios por el Norte, parte del Oeste, todo el Sector Este y también por el Sur con el trazado que unía la Estación de San Bernardo con el puerto; este último trazado fue levantado por obvias razones urbanísticas al abrigo de la Exposición Iberoamericana del año 1929. Estas transformaciones pueden observarse en el plano del año 1884 levantado por el Ejército.

Por otra parte, la construcción del corredor Plaza de Armas-San Jerónimo, además de anular con una tapia las relaciones de la ciudad con el río, implicó el derribo en 1863 de los lienzos de muralla que iban desde la Puerta Real hasta la Barqueta, sustituyéndolos por un muro paralelo al río e inmediato a las vías. Poco después, en 1869, las murallas se derribaron definitivamente quedando la ciudad en una difícil situación frente al peligro de las inundaciones, especialmente en la zona de contacto con el codo del Meandro de San Jerónimo, el punto más débil y amenazado de todo el sistema de defensa contra las inundaciones. El arrabal de los Humeros y el arrecife de Torneo quedaban de esta forma dentro del recinto protegido. La existencia de este muro, sin embargo, fue corta, derribándose tras la apertura de la Ronda de Torneo.

La preocupación por la mejora de la navegación del río Guadalquivir había estado presente desde mediados del siglo XIX. Los proyectos de Corroza y las obras encargadas a Pastor y Landero dieron excelentes resultados: se mejora el calado del río y las condiciones generales para la navegación; asimismo, la construcción de los muelles del Puerto, en 1870, entre la Torre del Oro y el Puente de Triana, los proyectos de un nuevo sistema de defensa de Sanz y Larumbe, la preocupación por mejorar la navegación y los accesos portuarios de Molini, unidos al tendido del ramal portuario del ferrocarril, crearon un nuevo valor en esta margen del río convirtiendo aquella franja de terreno, al igual que la calle Torneo, en un



lugar idóneo para la localización de industrias y almacenes. El alza que experimentó el precio del suelo llevó al Ayuntamiento a la parcelación de los espacios libres que existían entre el viejo caserío y las plataformas de los muelles, proyectando una serie de manzanas que redujeron los amplios paseos y arbolados que existían hasta esos momentos. Este ensanche, sin embargo, no respondió a ningún proyecto global y las grandes avenidas características de los ensanches burgueses de la época quedaron reducidos a dos calles cortas y relativamente estrechas (Marqués de Paradas, calle Arjona). Igualmente, más hacia el Sur, una serie de manzanas configuraron la calle Adriano adosándose algunas edificaciones a la Maestranza y otras aproximándose a la Casa de la Moneda, reduciendo considerablemente los espacios libres al borde del río.

Esta transformación morfotológica y funcional que experimenta el borde Oeste de la ciudad, hace que ésta comience a crear sus nuevas zonas de esparcimiento en los jardines y arboledas situados al Sureste del casco, iniciándose de este modo el progresivo distanciamiento de la ciudad con el río que llega hasta nuestros días.

Durante la segunda mitad del siglo XIX no se llega a producir una auténtica clasificación del espacio urbano, no obstante, desde 1850 empieza a producirse una cierta organización que va a repercutir decisivamente en la génesis y calidad de los posteriores ensanches. Conocer este fenómeno es imprescindible para comprender la naturaleza selectiva de numerosas intervenciones que se realizarán posteriormente.

Si puntuáramos sobre un plano las distintas reformas urbanas que se han producido desde 1800 en adelante, comprobaríamos cómo todas las plazas que se crean, las calles que se ensanchan, las pavimentaciones, etc., en general, las obras de mejora, se realizan siempre en la mitad Sur del Casco Histórico, en tanto que la mitad Norte ha estado al margen de estos procesos. Fuera del Casco, esta dicotomía se reproduce de igual modo, mientras el Sur había sido elegido por Arjona para construir sus jardines, en él se desarrolla la Exposición del 29 y se proyecta el primer ensanche cuidado y de calidad de la ciudad, en el Norte se concentran servicios urbanos que por sus características marcarán negativamente este sector: Hospital de las Cinco Llagas, la Leprosaría de San Lázaro, el Cementerio de San Fernando, el Psiquiátrico de Miraflores. No es extraño, por tanto, que la ocupación se haya producido con un retraso considerable respecto a otros sectores de la ciudad y que los núcleos residenciales que se han construido se hayan dirigido siempre a aquellos grupos sociales con menor poder adquisitivo.

El primer tercio del siglo XX

Dos grandes proyectos elevarán el ritmo vital de la ciudad: la construcción de la Corta de Tablada y los preparativos de la Exposición Iberoamericana del año 29. Entre 1920 y 1930, en Sevilla se realizan importantes inversiones por parte de la burguesía agraria y del Estado. La ciudad se convierte en un foco importante del sistema nacional de carreteras y en centro regional de comunicaciones aéreas con la apertura del aeródromo militar de Tablada. Este conjunto de obras atraen oleadas de inmigrantes rurales que provocan un fuerte crecimiento demográfico y graves problemas de alojamiento. Surgen en la periferia los primeros núcleos de chabolas, el hacinamiento era frecuente, el paisaje urbano se deteriora paulatinamente. La necesidad de planificar estos nuevos crecimientos se verá limitada, especialmente por la ausencia de planes de reforma y ensanche que organicen la construcción de barrios periféricos.

Las obras para la construcción de la Corta de Tablada comienzan en 1909. El proyecto era indispensable para mantener la navegación en el puerto, incluía la construcción de nuevos muelles y un puente basculante. La obra, asociada desde el principio a la organización de la Exposición, termina en 1926.

La idea de Rodríguez Caso de celebrar un certamen hispanoamericano es bien recibida en 1909. Dicho certamen serviría para impulsar las relaciones mercantiles entre España e



Iberoamérica y debería comercializarse a través del puerto de Sevilla. Tras un concurso el Ayuntamiento premia el proyecto de Aníbal González.

El Ayuntamiento escoge para emplazar la exposición el Parque de María Luisa, obra de Forestier, inaugurado en el año 1914, y otros terrenos al Sur. Sobre éstos se levantan pabellones a expensas del arbolado y se autoriza la construcción de un hotel en los Jardines de Cristina.

De entre las grandes obras de urbanización que se realizan destaca el Paseo de La Palmera, gran eje que vertebra 136 has. sobre las que se levantan 137 pabellones y las instalaciones agrícolas y ganaderas propias de la muestra. Entre esta arteria y el río se construyen la Avenida de la Raza y la de la Reina Victoria. Al otro lado de La Palmera se prolonga el Camino de San Sebastián con la Avenida de la Borbolla y Manuel Siurot, en sentido trasversal se traza la Avenida de Portugal, María Luisa, Eritaña. El conjunto de estas vías estructuran este espacio sobre el que, en las décadas siguientes, se desarrollará el ensanche meridional, destinado a grupos de alta renta que empiezan a construir a principios de este siglo palacetes y casas-jardín en general.

El Ayuntamiento concentra sus esfuerzos en prolongar hacia el Sur la Sevilla representativa, en este sentido la articulación física entre el vértice Sur del Casco y el ensanche meridional se cuida al extremo; se desvían los cauces de los arroyos Tagarete y Tamarguillo y se elimina el ramal ferroviario que enlazaba la estación de San Bernardo por el puerto. Otra operación importante destinada a facilitar un cómodo acceso al centro de la ciudad es la apertura de la actual Avda. de la Constitución.

Mientras el Ayuntamiento promueve directamente el ensanche Sur, el capital inmobiliario impulsa el crecimiento al Este. En las proximidades al Casco se consolida en estos años el peor fragmento de la ciudad: se colmatan los alrededores de las vías del tren con una amalgama de talleres, pequeñas fábricas, almacenes y casas de vecinos, generándose sendas barreras que reducen las conexiones centro-periferia a tres puentes: la Enramadilla, Luis Montoto y Eduardo Dato. Más allá, el ensanche Este queda estructurado por tres antiguos caminos: la calle Luis Montoto, Avenida de Eduardo Dato y actual Ramón y Cajal. En los bordes de estos ejes se levantan construcciones aisladas, pero en general está vacío hasta llegar al Barrio de Nervión, que significaría la primera transformación de suelo rústico en urbano promovido por capital privado, perfilándose como soporte del ensanche burgués de la capital andaluza.

Más allá de Nervión, el cauce del Tamarguillo separa espacios ocupados por grupos sociales diferentes. La misma empresa inmobiliaria que promueve Nervión adquiere terrenos que divide en pequeños lotes y vende a los inmigrantes, es el germen del Cerro del Aguila.

Ante los graves problemas de alojamiento que padece la ciudad, las asociaciones obreras crean patronatos que se demuestran inoperantes y, como último recurso, edifican chozas y chabolas en terrenos de nadie hacia el Norte y Nordeste del casco. Estos focos aislados, carentes de agua, luz, etc., se apoyan en la Carretera de Carmona: el Fontanal, La Corza, que promueve el Ayuntamiento; en el Camino de Miraflores: La Barzola, Arbol Gordo, construido por la Caja Nacional de Previsión y dos parcelaciones ilegales: El Polo y Los Carteros. Más allá de estos núcleos de chabolas, también se produce el primer crecimiento de San Jerónimo en 1910 y de Triana en 1917.

Pero si bien el primer tercio del s. XX supuso para Sevilla el reconocimiento como ciudad incorporada al desarrollo a través de la Exposición Iberoamericana de 1929, el crecimiento demográfico experimentado en estos años provocó la aparición de nuevos núcleos de población dispersos y desconectados entre sí. El escaso control ejercido sobre estos nuevos asentamientos originaría graves problemas urbanísticos a la ciudad que tardará décadas en solucionar.

El primer punto que se debe considerar es el de la independencia de la prensa. En un país donde la prensa no es independiente, no puede haber libertad de expresión. En España, la prensa ha sido siempre dependiente del poder, y esto ha sido una de las causas de su debilidad. En el extranjero, la prensa es independiente, y esto ha sido una de las causas de su fuerza. En España, la prensa ha sido siempre dependiente del poder, y esto ha sido una de las causas de su debilidad. En el extranjero, la prensa es independiente, y esto ha sido una de las causas de su fuerza.

El segundo punto que se debe considerar es el de la libertad de expresión. En un país donde no hay libertad de expresión, no puede haber libertad de pensamiento. En España, no hay libertad de expresión, y esto ha sido una de las causas de su debilidad. En el extranjero, hay libertad de expresión, y esto ha sido una de las causas de su fuerza. En España, no hay libertad de expresión, y esto ha sido una de las causas de su debilidad. En el extranjero, hay libertad de expresión, y esto ha sido una de las causas de su fuerza.

El tercer punto que se debe considerar es el de la libertad de pensamiento. En un país donde no hay libertad de pensamiento, no puede haber libertad de acción. En España, no hay libertad de pensamiento, y esto ha sido una de las causas de su debilidad. En el extranjero, hay libertad de pensamiento, y esto ha sido una de las causas de su fuerza. En España, no hay libertad de pensamiento, y esto ha sido una de las causas de su debilidad. En el extranjero, hay libertad de pensamiento, y esto ha sido una de las causas de su fuerza.

En consecuencia, para que España sea una nación libre y fuerte, es necesario que se logre la independencia de la prensa, la libertad de expresión y la libertad de pensamiento.



la cartografía sobre la ciudad de Sevilla

Desde el plano de 1771, que representa por primera vez la totalidad de la ciudad, la información en general de los mapas de Sevilla variará sustancialmente poco hasta el último cuarto del siglo XIX, en que se diversifica y se incrementa la producción planimétrica sobre la ciudad.

En cuanto a la evolución de las técnicas cartográficas en los años que abarca la Colección, hay que distinguir igualmente dos períodos separados en los años sesenta del mismo siglo. En esos años se experimenta un cambio en las técnicas y metodología aplicada en los levantamientos topográficos.

Desde entonces la confección de los mapas no sufrirá otro cambio revolucionario hasta los años cincuenta del nuevo siglo con la aplicación de los sensores remotos: la restitución fotogramétrica, a la que sucederá la restitución digitalizada y la cartografía automática, cuya tecnología experimental se inicia en la segunda mitad de los años ochenta.

La estética de aquellos años se sustituye por la rapidez en el proceso de levantar y reproducir los mapas, y por la exactitud de la representación que ofrecen las nuevas técnicas cartográficas.

La temática y la información

En los primeros cien años se hace una cartografía de tipo emblemático, generalmente son mapas murales que suelen constar de elaboradas cartelas, donde se incluye el nombre y la heráldica de los patrocinadores o la dedicatoria a los altos cargos políticos e Instituciones de las Artes, las Ciencias y las Letras. Los márgenes se suelen ilustrar con estampas que muestran los edificios, las plazas o el puente nuevo que gozan en ese momento de una mayor carga simbólica. En cuanto a la información planimétrica, se señalan los edificios reales, nobles, religiosos o de beneficencia, mientras que se representa con poca precisión los espacios periurbanos.

Es la única cartografía de la ciudad, por lo que con frecuencia se suelen encontrar ejemplares utilizados en informes, expedientes, etc, para señalar por ejemplo, hasta donde llegaron las aguas en la última inundación, las nuevas divisiones en distritos de la ciudad, ordenación del tráfico o itinerarios de los nuevos sistemas de transporte urbanos.

En el último cuarto de siglo se hace la primera cartografía básica de la ciudad a escala 1:2.000, con la que se acometen las grandes obras de infraestructura de finales de siglo, los primeros grandes proyectos de urbanización de la periferia o la planificación de la Exposición Iberoamericana de 1929.

En la nueva cartografía los contenidos simbólicos de la ciudad dejan paso a la altimetría de curvas de nivel y puntos acotados, al rigor de la escala en el trazado de vías y manzanas, a la representación del mobiliario de calles y plazas o a señalar los espacios edificables de que dispone la ciudad. Junto a esa cartografía urbanística, menos conocida, se editan un gran número de planos divulgativos, incluidos en atlas, libros de viajeros y callejeros que, con una escala menor, representan fundamentalmente la ciudad turística o, con el nuevo siglo, la ciudad de la Exposición.



La técnica cartográfica

La cartografía a nivel nacional tiene un hito histórico con la creación del primer Cuerpo de Estado Mayor que tuvo como misión el levantamiento del Mapa de España y que data del 13 de agosto de 1796. En esa fecha nace el Real Cuerpo de Ingenieros Cosmógrafos del Estado para atender a la creación y organización del Observatorio Astronómico de Madrid y se le encarga la confección de la Carta Geométrica del Reino.

En Sevilla, el plano de Francisco Manuel Coelho (1771) y el de Tomás López (1788), "geógrafo de los Dominios de su Magestad" que copia y mejora al primero, se constituyen en los mapas base reproducidos una y otra vez. Son denominados por sus autores "planos topográficos" aunque sólo se aproximan al concepto de la Topografía moderna que formula en 1807 el francés Luis Puissant.

A finales del siglo XVIII la planimetría urbana que reproduce todo el casco de la ciudad se sigue haciendo, bien mediante la perspectiva de manzanas y murallas destacando en mayor tamaño algunos edificios, o bien representando los elementos fundamentales del plano con símbolos convencionales: las manzanas, plazas y paseos, arbolado, fortificaciones, etc. En cambio, para reproducir los espacios periurbanos se recurre a símbolos morfográficos para el relieve, caminos o huertas; se desprecia la precisión de la escala, de la toponimia y de la calidad de representación; en definitiva, es un espacio con un tratamiento diferente a la ciudad.

Desde mediados del siglo XIX los planos de la ciudad reflejan los avances de la cartografía. Hasta esa fecha, a excepción del Atlas de Tomás López, poco más se había hecho para levantar un Mapa General del Reino y menos sobre los planos detallados de sus ciudades. La guerra de La Independencia promueve una nueva conciencia de la importancia del conocimiento geográfico y su representación cartográfica, y requiere que exista una entidad capaz de proporcionar documentos históricos, informaciones geográficas, mapas y planos. Para aportar este material se hace responsable al Estado Mayor, sus afanes geográficos se plasman en el establecimiento del Depósito de la Guerra, órgano que recibirá un impulso definitivo en 1842. Junto a él nace la Brigada Topográfica de Ingenieros con la especial misión de atender a la formación de los planos correspondientes a las plazas fuertes, terrenos fortificados y zonas militares importantes. Por decreto de 4 de enero de 1870, tomó el relevo en la tarea de confeccionar el Mapa de España la Comisión General de Estadística, germen del actual Instituto Geográfico Nacional.

De estos años son los trabajos que hicieron en colaboración el jienense, militar y cartógrafo Francisco Coello de Portugal y Quesada, autor del Atlas de España y sus Posesiones de ultramar (1848-1868), y el pamplonica, político y jurista Pascual Madoz, que a su vez publica la obra Diccionario geográfico estadístico e histórico de España y sus posesiones de ultramar (1848-50).

Desde un punto de vista técnico, todo esto se concreta en el trazado de la triangulación geodésica nacional que se conecta con las de Francia y Argelia. Se generaliza la utilización de los nuevos instrumentos ópticos de telemetría como el taquímetro, se implanta el Sistema Métrico Decimal (1875) con el que se normalizan las escalas, se fijan los símbolos convencionales topográficos para la planimetría, la hidrografía y la orografía. La cartografía básica de los núcleos de población no se entiende separada del territorio. Los planos de las ciudades suelen comprender, además del núcleo, amplios espacios de su periferia, que, a diferencia de los anteriores, las huertas, los caminos, las ventas, etc, se representa con la misma precisión que los cascos. La calidad de la delineación de los planos manuscritos va asociada con frecuencia a la estética de la tradicional técnica de la aguada.



Los planos de Sevilla de 1771 a 1918

Las primeras imágenes de la ciudad

En 1564 se publica, posiblemente, la primera vista de Sevilla en *Civitatis Orbis Terrarum*, de Braun y Hogenberg, un atlas de planos y vistas panorámicas de las principales ciudades del mundo. Desde dicho atlas se dispone de una variada colección de vistas de la ciudad realizadas en diversas técnicas pictóricas y gráficas en general, y cuya tradición ha llegado hasta nuestros días con llamativas proyecciones axonométricas. Estas imágenes ofrecen una visión reiterativa de la Ciudad y su Río, "el Arenal" y sus inmediaciones, donde se concentran la actividad económica y uno de los lugares de ocio más populares.

De la ciudad cosmopolita de los siglos XVI y XVII no se dispone de ningún plano que recoja toda la ciudad. No es extraño que la prosperidad del siglo XVI demandara el levantamiento de un plano de Sevilla, al igual que el de otras importantes ciudades de Europa; así en la Escribanía de Cabildo número XII de ese siglo (en el Archivo Municipal de Sevilla), figura la petición de permiso, para levantar un plano de la ciudad. De su autor, el capitán Cristóbal de Rojas, se sabe que ingresó en 1598 en la Academia de Matemáticas y Arquitectura Civil y Militar (fundada en 1584 y dirigida por Juan de Herrera) y que hizo un tratado sobre fortificaciones; pero del plano no se sabe si se llegó a hacer. Lo que se conserva de ese siglo sólo son algunos fragmentos del Alcázar y sus inmediaciones, como la Puerta de Jerez, y de las conducciones de traída de agua a Sevilla.

En el siglo XVII debió haber poco interés para acometer la realización de una obra costosa como era levantar un plano del extenso casco de Sevilla. En las primeras décadas se aprecia un retraimiento de la economía por la competencia de Cádiz, la Guerra europea y las nacionales sumen a Andalucía Occidental en una crisis económica irreversible, a lo que hay que añadir la peste de 1649 que merma y arruina a su población.

Los primeros planos de Sevilla. Siglo XVIII

En el siglo XVIII Sevilla es una ciudad grande y provinciana (de 60.000 a 65.000 habitantes). La ejecución del plano conocido como de Olavide (1771) es una obra más de las muchas que impulsan en la ciudad los distintos monarcas de esta centuria, en que Sevilla se convirtió en Corte de España cuando Felipe V hizo de los Reales Alcázares su residencia habitual (1728 a 1731).

Desde los últimos años del siglo anterior, se habían creado instituciones científicas como la Escuela de Náutica de San Telmo (1697) y el Real Colegio Médico (1699), a lo largo del nuevo se fundarán las Academias de Bellas Artes y la de las Buenas Letras, y se establecerán fábricas para los monopolios Reales.

Se promueven numerosas obras, se levantan, a veces, edificios monumentales como el palacio de San Telmo (1724-34), la Real Fábrica de Tabacos (1728-58), Real Fábrica del Salitre (1760), Real Fundición de Artillería (reformada en 1760), Real Almacén para Maderas del Segura (1735), Casa de la Moneda (1790) y además se proyectan nuevas factorías y nuevos muelles. Tanto las nuevas instituciones como las obras traen a Sevilla el personal más calificado del Cuerpo de Ingenieros Militares de España e incluso algunos de Francia y Portugal.

SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:2600. 1771.

Plano topográfico de la M.N. y M.L. Ciudad de Sevilla: Se levantó y se abrió por disposición del Sr. D. Pablo de Olavide ... / F. Manuel Coelho; Joseph Amat lo grabó. — Escala [ca. 1:2660] Escala gráfica 600 varas castellanas [= 19 cm]. — Madrid, 1771.

Un mapa en cuatro hojas: grabado a tinta negra sobre papel; montado en pliego de 93 cm x 130 cm, hoja 86 cm x 107 cm + tiene en los márgenes índice toponómico de puertas, edificios, etc. Orientado con rosa de los vientos y lis, con el norte al oeste del mapa.

Premiado por la Real Academia de San Fernando.

El original reproducido procede del Servicio Geográfico del Ejército, Arm. G Tbla. 7^a Carp. 2^o núm. 407.



PLANO N^o 1: 1771

El plano de Sevilla de 1771 de Francisco Manuel Coelho muestra esta nueva ciudad. A la hora de su ejecución se encontró una parte de la ciudad levantada para los proyectos antes enumerados. De esas fechas datan numerosos planos parciales del sector sur de extramuros, desde la Puerta de Triana a la de la Carne, que incluyen parte del Casco y del barrio de Triana. Del resto de la ciudad no se conoce ninguna cartografía equivalente a la anterior, por lo que se hubo de levantar completamente de nuevo. Es precisamente en la mitad septentrional del casco donde se encuentran las mayores imprecisiones y deformaciones en la representación. Sobre su autor, Coelho, lo poco que sabemos es que participó revisando las obras de cimentación realizadas por Ignacio Salas de la Fábrica de Tabacos (1741), antes del nuevo proyecto de los ingenieros Diego Bordick y Sebastian van der Borch, y que hizo un plano de Madrid antes que el de Sevilla.

Este mapa de la ciudad es más conocido por el nombre de su promotor D. Pablo de Olavide (1725-1803), que ocupó el cargo de Intendente y Asistente desde septiembre de 1767 a diciembre de 1775. Siguiendo las Ordenanzas de Carlos III, expuestas en la Real Cédula 1769, dividió la ciudad en cincuenta cuarteles que, a su vez, se dividieron en barrios y manzanas, ordenó la numeración de las casas, llevó a cabo, asimismo, una política ilustrada de modernización de la urbe: niveló y acondicionó las calles, instaló alumbrado público, ordenó la circulación, construyó malecones, dictó el primer reglamento de limpieza pública y nombró alcaldes de barrio.

Los asistentes anteriores como los condes de Miraflores, La Jarsa, Ripalda, o Larumbe y Monterreal habían hecho notables mejoras en la ciudad pero no llegaron a generalizarse tanto sobre toda Sevilla como las de Olavide. No es extraño pues, que Olavide necesite y encargue un instrumento tan importante como un plano que represente toda la ciudad.

El manuscrito del plano se debió realizar al menos dos años antes de su edición, entre otras razones porque el foso y los puentes de la Fábrica de Tabacos se terminan en 1770 y en el plano están sin concluir. El mapa es de bella aunque insegura traza. En el ángulo inferior derecho hay un enmarcado en cuyo interior aparecen la dedicatoria y los autores del plano. En los márgenes laterales hay un índice toponómico de los principales edificios civiles y religiosos, así como de las puertas y postigos.



No se aprecian elementos topográficos significativos sino aisladamente, en las zonas exteriores a la ciudad aparece un relieve morfográfico que semeja desniveles del terreno, que han sido relacionados con diversas implantaciones de época romana. La distorsión que se observa en las manzanas situadas en el cuadrante superior izquierdo se explica por la técnica empleada en la representación cartográfica, dado que se trata de la zona de cerramiento del plano.

En estas fechas el casco queda perfectamente delimitado por la muralla, en la que se abren las diferentes puertas y postigos y donde se pueden contar los torreones que la guarnecían. En algunos sectores queda disimulada por la edificación adosada a uno y a otro lado del muro. La remodelación que sufre el sector en torno a la nueva Fábrica de Tabacos afecta también a la ciudad de intramuros con la apertura de una calle Nueva, a costa de la huerta de la Alcoba de los Reales Alcázares, y una Puerta Nueva en la muralla (1757 y 1759), denominadas una y otra como de San Fernando.

En el norte de la ciudad, entre las Puertas de Córdoba y Macarena, se encuentra la recién abierta Plaza del Pumarejo dotada con una fuente abastecida por los caños de Carmona. En este mismo sector de la ciudad el plano recoge las flamantes reformas de la Alameda del asistente Larumbe (1764-65). Coelho las recoge con especial minuciosidad: seis pilas, poyetes, arbolado, dos pares de columnas donde se pueden identificar los Hércules y los Leones y la alcantarilla mayor, destinada a canalizar las aguas que confluían a la Alameda.

No son las únicas plazas que se remodelan y pavimentan y que el autor del plano las distingue dibujándolas con fuentes. La Magdalena y San Francisco ya disponían en el siglo XVIII de estéticas fuentes de mármol, la última se dotará en 1717 de una nueva rematada de un Mercurio de bronce (apreciable en el plano). La de la Encarnación se empiedra y se le instala una fuente central de mármol (1720) y la Plaza de Pilatos se reacondiciona con una fuente de pila de mármol (1757). Todas estaban abastecidas por los caños de Carmona, a excepción de la Alameda que lo hacía de la Fuente del Arzobispo.

En el interior de algunas manzanas se reproducen con fachadas abatidas las parroquias, iglesias, conventos, beaterios, colegios, hospitales y casas notables de la ciudad. También se representan las huertas existentes dentro de la ciudad y algún solar. Su distribución espacial y el predominio de uno u otro tipo de edificios o de espacios sin construir, es un estudio interesante pero que no tiene cabida en estas líneas.

La toponimia que recoge es la de la ciudad gremial del Medioevo, con una mayor concentración en la mitad sur frente a la norte, donde se mezclan topónimos asociados a las actividades agropecuarias (Huertas, Aceituno, Peral, Morera) con algunos religiosos y con personajes muy asociados a ese sector de la ciudad y más o menos conocidos para el resto (Rubios, Sorda, Martín Sánchez).

Fuera de las murallas, la ciudad está ceñida por el río Guadalquivir y el arroyo Tagarete que confluyen junto a la Torre del Oro. Sobre el río aparece una de las islas o alfaques largamente existente frente al barrio de los Humeros, aunque su situación y número varía a lo largo del tiempo hasta que desaparecen definitivamente a finales del siglo XIX, quizás a causa de que las primeras cortas van haciendo más rápida la corriente en el curso final del río.

El mencionado arrabal de los Humeros es uno de los ocho que había en Sevilla. Coelho sólo representa con exactitud los que se encuentran frente al río, en su margen izquierda, Humeros, Cestería y Carretería y sólo esboza el de Triana, en la margen derecha, donde señala al Castillo de la Inquisición y al Convento de los Remedios como edificios más significativos. Del resto de los arrabales, se representa de un modo más cuidado el de San Roque, se traza ligeramente el de la Macarena y no aparece nada de La Calzada y San Bernardo. Este hecho no es algo casual, la Sevilla de Olavide es la ciudad de intramuros, persistiendo el concepto medieval de la ciudad como recinto rodeado de murallas.

Dicha concepción se desmorona, de hecho, desde la primera mitad del siglo XVIII, los espacios periurbanos se remodelan y se acondicionan como paseos o arrecifes, utilizando el tér-

mino de la época. Las obras de arrecifado consistían fundamentalmente en la construcción de malecones, poyetes y arbolados que tenían como función primordial la de defensa contra las inundaciones y la de consolidación de la margen del río, además de la de paseo y ocio.

El sector sur de la ciudad será el más beneficiado de dichas actuaciones urbanísticas. En 1745 se hace un juego de pelota junto al Pópulo y en 1757 se inicia la construcción de la plaza de toros, que aparece en el plano, y que sustituye a la provisional que se había montado a principios de siglo. El arrecifé entre la Puerta Real y la Torre del Oro es el resultado del cambio de uso del antiguo espacio portuario entre el río y la muralla, cuya remodelación inicia el asistente Larumbe y que, en una primera fase, culmina con la creación de los paseos del Arenal y las Delicias (este último debido al asistente Dávalos) y en la construcción de un nuevo muelle frente al palacio de San Telmo, que se recogen en el plano de 1771. A estas obras hay que añadir la elección de este sector para la edificación del mencionado palacio de San Telmo y de la Fábrica de Tabacos.

El sector occidental, desde la puerta de la Barqueta hasta el barrio de los Humeros, también se beneficia de las actuaciones en las márgenes del río del último cuarto de siglo. Las acometidas periódicas del río hacían necesaria con frecuencia la reconstrucción de malecones y arrecifes. En este primer plano del siglo XVIII se reproduce una amplia alameda que se prolonga hasta el Patín de las Damas, frente a la puerta de la Barqueta, un paseo muy frecuentado por los sevillanos. En las fechas en que Coelho realiza el plano se acometen nuevas obras en este sector, que recogerá Tomas López en su plano de 1788.

En el norte destaca el especial tratamiento que tiene la representación del parcelario rústico o de las huertas, que dentro del plano sólo es equiparable al espacio al este de la ciudad que se encuentra a lo largo de los Caños de Carmona y en ambas márgenes del arroyo Tagarete. En cuanto a edificios sólo se destaca el Convento de Los Capuchinos.

En el este y sureste se concentran los establecimientos que por su función o sus dimensiones no son admitidos intramuros, como el matadero, el rastro, la Real Fábrica del Salitre (capaz de abastecer de pólvora a todo el Reino) o la Real Fundición de Artillería, que no se representa en el plano.

SEVILLA, Ciudad. Plano de población. 1:3200. 1788.

Plano geométrico de la ciudad

de Sevilla: Dedicado al Exmo.

Sr. D. Pedro López de Lerena

/ Tomás López de Vargas. —

Escala [ca. 1:3217] Escala

gráfica de 600 varas castella-

nas [= 19 cm]. — Madrid calle

Atocha, frente Aduana vieja

manzana 159 núm. 3, 1788.

Un mapa en seis hojas: graba-

do en tinta negra; montado en

un pliego 86 cm x 143 cm,

huella 86 cm x 107 cm.

Ginés de San Martín dibujó el

barrio de Triana en 1786.

Orientado con rosa de los

vientos y lis, con el norte al

oeste del mapa.

El ejemplar reproducido pro-

cede del Archivo Municipal

Sevilla Sig. II - 5 - 8.





PLANO Nº 2 : 1788

En 1788 se edita en Madrid un nuevo plano de la ciudad. Su autor, Tomás López de Vargas y Machuca, "Geógrafo de los Dominios de Su Majestad" que desde 1755 dedicó su vida a cartografiar los territorios de la Península. M. Marcel, estima que su obra constituye un total de 521 mapas, cuyos manuscritos y ejemplares de las ediciones príncipe se conservan en la Biblioteca Nacional. Entre sus obras está el "Atlas de España" que es una colección de mapas editados, en su mayoría individualmente, como el de los reinos de Sevilla (1767), Jaén (1787), Granada (1795) y Córdoba (1797). Realizó también una labor científica divulgadora con algunas publicaciones como: "Principios Geográficos aplicados al uso de los mapas (1775-1783) (II tomos), "Cosmografía abreviada. Usos del plano celeste y terrestre" (Madrid, 1786).

El plano de Sevilla no es una de sus obras originales, es una reproducción del trabajo de Francisco Manuel Coelho al que se le han añadido las últimas obras en la margen izquierda del Guadalquivir y el plano del barrio de Triana, tal como lo explica Tomás López en la nota del recuadro del ángulo inferior izquierdo. En dicha nota se dice, además, que el plano de Triana lo había mandado realizar el asistente Pedro López de Lerena en 1786 a D. Ginés de San Martín a "escala grande". No se tienen noticias sobre el original del plano de Triana, para incorporarlo al suyo Tomás López debió reducirlo de escala y reproducirlo con la misma técnica pictórica, no obstante se puede observar ciertas diferencias como, a título anecdótico, que el sombreado de las manzanas se hace en sus fachadas N y W mientras que en el casco se hace en las S y W, y que los edificios significativos no se presentan con fachadas abatidas.

El plano de 1788 es menos conocido y con frecuencia es confundido con el de 1771, para diferenciarlo se suele denominar plano de Lerena por estar dedicado a este Asistente. D. Pedro López de Lerena (1734-1792) toma su cargo de Sevilla en 1782 y llegó a ocupar los de Secretario de Hacienda y de la Guerra y Ministro de la Gobernación. Figura en la historia de la ciudad como uno de los más esforzados combatientes de su secular enemigo, las inundaciones. El mapa representa parte de las obras de infraestructura y embellecimiento que se deben a la iniciativa del Asistente Lerena, aunque en la fecha de su edición ya había dejado el cargo.

En 1783 Sevilla sufre una nueva inundación que destruye gran parte de las obras de defensa y embellecimiento de la margen izquierda del Guadalquivir. El nuevo plano recoge la ciudad que surge al otro lado de las murallas con sus rehabilitados o nuevos paseos que miran al río con desconfianza. El plano de Lerena sitúa con mayor precisión el Paseo del Arenal (actual Cristóbal Colón), alineado con la plaza de toros y el barrio de la Carretería y no con la orilla del río como aparece en el de Olavide. Tomás López lo describe como Alamedas y Malecones de piedra, desde el almacén del Rey hasta la torre del "Lorito", con asientos en toda su extensión y cinco entradas o salidas para el paso del público, ejecutada de piedra de sal y pez, con sus "alefrices" y tablonés, para el tiempo de avenidas del río.

Se representa también el Paseo de las Delicias, o de la Bellaflor como se conocía en la época, que iba desde la Torre del Oro hasta la venta de Eritaña, próxima a la confluencia del Tamarguillo en el Guadalquivir. Nuevos arrecifes conducen, por un lado, de la Puerta de Jerez al Palacio de San Telmo y, por otro, de la Puerta de Triana con el Paseo del Arenal y el puente de barcas. Entre la Puerta Real y el Almacén Real de Maderas del Segura se realizan nuevas obras de arrecifado próximas a la muralla, que se suman al ya existente junto al río.

En el sector occidental se pueden ver las nuevas obras de defensa cuyos malecones, según indica Tomás López, se continúan por el norte hasta el Hospital de la Sangre. Los trabajos afectan también a las murallas desde la Puerta de San Juan a la huerta de Hernando Colón. Lo que no se puede apreciar es la remodelación tanto del Patín de las Damas, que se dota de bancos y de una escalinata que desciende hasta el embarcadero del río, como de la alameda junto al río conocida como Paseo del Blanquillo.

Las defensas contra las inundaciones que acomete el asistente Lerena incluyen el barrio de Triana, con la construcción de unos malecones a lo largo de la calle Betis. No se llegaron a concluir, la riada de 1786 destruyó lo hecho hasta el momento.



La preocupación por los arrabales de la ciudad es una constante a finales de siglo. La población sobrepasa los 80.000 habitantes y el crecimiento de Sevilla lo soportan en parte los barrios de la periferia, por lo que se inician trabajos de rehabilitación.

El plano de 1788 no recoge ninguna modificación morfológica en el interior de la ciudad, pero lentamente se mejoran las infraestructuras de la ciudad: se reparan y construyen nuevos husillos, se empedran calles y plazas y se comienza a instalar el alumbrado público de gas (Alameda de Hércules 1792).

La primera mitad del siglo XIX

Con el nuevo siglo la ciudad sufre una epidemia de peste de gran mortandad, en 1821 la población se había reducido a 75.000 habitantes. En el primer tercio de la centuria, Sevilla pasa por ajetreados acontecimientos de carácter político, militar y natural. Participó en el alzamiento de 1808 y constituyó la Junta Suprema de España y de las Indias. De febrero de 1810 a agosto de 1812 estuvo gobernada por los franceses. En 1816 y 1823 hubo grandes inundaciones y en 1833 una epidemia de cólera.

La Sevilla de finales del XVIII había crecido demográfica y económicamente. Se había industrializado en la rama textil del algodón, de la lana y en la fabricación de paños. En los planos del s. XIX, que representan la periferia, se suelen encontrar topónimos de huertas o establecimientos que hacen referencia a lavaderos de lanas y otras fibras (cáñamo y palma) situados a lo largo de la traída de agua de los Caños de Carmona y de la Fuente del Arzobispo (actual calle Miraflores).

A partir de los años veinte se reactiva la economía mercantil de la ciudad gracias a la navegación a vapor, que permite transitar de nuevo por el Guadalquivir. La Compañía, en primer lugar, y el Gobierno Central posteriormente, se encargarán de elaborar una serie de estudios y trabajos hidrológicos que conducen a la ejecución de las primeras cortas (Merlina y Fernandina), que mejoran y reducen los tiempos de navegación por el río.

Esta reactivación de las actividades portuarias culmina a mediados de siglo con el ingeniero de caminos Canuto Corroza que concibe a Sevilla y su puerto como un centro regional capaz de impulsar un desarrollo económico en un amplio territorio de Andalucía. A partir de los años treinta se levanta una abundante cartografía sobre el río (desde algunos kilómetros antes de Sevilla y hasta su desembocadura en Sanlúcar de Barrameda), del puerto y de los territorios adyacentes a su paso por la ciudad. Los espacios urbanos se extienden hacia el sur conforme se prolongan las actividades portuarias a lo largo de las márgenes del río.

Desde la edición del mapa de D. Tomás López a la del plano de D. José Herrera Dávila (1832) han transcurrido cuarenta y cuatro años, y no hay noticias de que se hubiera publicado otro plano de la ciudad. No obstante, de 1827 se conserva en el Archivo Municipal de Sevilla -en un estado que requiere una urgente restauración- un magnífico manuscrito titulado "Plano de la M. N. y M. L. Ciudad de Sevilla de sus arrabales y alrededores" que está firmado por Manuel Spinola. Está hecho con la técnica de la aguada sobre papel entelado.

En este mapa se recoge una nueva concepción del territorio de Sevilla. El núcleo no ocupa el centro del ámbito representado. El río constituye un eje de norte a sur que divide el plano longitudinalmente en dos. El cauce del arroyo Tamarguillo (actual Ronda del Tamarguillo) y el de la Madre Vieja del Guadalquivir constituyen los límites este y oeste, respectivamente, del territorio representado. Por el sur se extiende hasta la antigua desembocadura del río Guadaira, mientras que por el norte sólo lo hace hasta las huertas sobre las que se levanta la actual barriada de San Jerónimo.

El plano aporta por primera vez una rica información planimétrica y toponímica sobre el amplio territorio periurbano. La toponimia de los caminos, lugares, arroyos, huertas, ventas, ermitas, molinos, puentes, etc, se ubican en el espacio con precisión. La planimetría da infor-

mación somera sobre la topografía, pero es mucho más rica sobre la distribución espacial de los usos del suelo, la actividad económica, o sobre los puntos de captación y traída de aguas. El casco, en cambio, es un mapa mudo que reproduce el de 1771 con algunas modificaciones como la apertura de nuevas plazas.

El mapa de Spínola sirve de base para numerosas planos que recogen, en mayor o menor medida, los alrededores de la ciudad y que a partir de ahora será una constante en casi todos los planos.



PLANO Nº 3 : 1832

En 1832 D. José Herrera Dávila publica la "Guía de Forasteros" donde se incluye el "Plano Topográfico de la Ciudad de Sevilla. Y de sus inmediaciones hasta una distancia de 1200 varas de radio".

Está dedicado al Asistente D. José Manuel de Arjona (1781-1850) que desde 1825 fue intendente del ejército de Andalucía y Asistente de la ciudad de Sevilla, desde esa misma fecha a 1833. Arjona es artífice primero y principal de la serie de obras que en su siglo pretenden una Sevilla moderna. Realizó reformas urbanas diversas; así, por ejemplo, las de abastecimiento y control de la distribución de aguas, y de las mejoras de abastos y mercados; dictó nuevas normas para el tratamiento de la basura y limpieza de la red de alcantarillado, procedió a la construcción y al adecentamiento de paseos y jardines.

José Herrera Dávila es uno de los primeros editores de "Guías de Forasteros" que junto a J.M. Montero de Espinosa o J.M. Moreno y Gálvez comienzan a publicar este tipo de obras sobre Sevilla. Estas obras oscilan entre la descripción de los principales monumentos de Sevilla y lo que es propiamente un callejero, que facilita al viajero moverse por la ciudad.

El "Plano de Arjona" es complementario a la obra, que tiene la doble finalidad de ser una guía artística y un callejero de apoyo. En el diseño planimétrico se han reducido las manzanas

SEVILLA, ciudad. Plano de población. 1:8300. 1832

Plano topográfico de la ciudad de Sevilla : Y de sus inmediaciones hasta la distancia de 1200 varas de radio / publicado por D. José Herrera Dávila quien lo dedica al Exmo. Sr. Dn. José Ml. de Arjona ; F. Suria lo grabó.— Escala [ca. 1:8360] Escala gráfica de 900 varas castellanas [= 9 cm].— (Imprenta del Diario de Comercio, 1832).

Un mapa: grabado en tinta negra sobre papel; 46 cm x 63 cm.

Orientado con rosa de los vientos de cuatro puntas y lis, con el norte al oeste del mapa.

Tiene índice de topónimos con explicación de su uso.

El ejemplar reproducido procede del Archivo Municipal de Sevilla Sig. II - 3 - 18.



para que en el viario se pueda rotular la toponimia (en este caso números de referencia), hay unos índices alfabéticos de nombres de calles, plazas y lugares, y una leyenda con otros códigos utilizados para identificar distintos tipos de edificios.

Por último, cuenta con un plano de situación de "sus cercanías" a menor escala que representa, entre otros elementos planimétricos, la red de caminos del espacio periurbano de Sevilla sobre los que da información toponímica y lugares de referencia (ventas, ermitas, puentes) así como de las huertas y sus aprovechamientos. Es el primer callejero con un plano de accesos a la ciudad. Tanto en el plano del casco como en el de cercanías, el único elemento topográfico que contiene es el entallamiento del cauce del Tagarete delante de la Puerta y muro de Jerez.

Reproduce el casco de 1771, con la apertura de nuevas calles y plazas, de las que omite el mercado de abastos de la Encarnación (levantado en 1820 en el lugar del antiguo convento que fue derribado en 1810). Las nuevas actuaciones urbanísticas y de embellecimiento en el Arenal y espacios próximos a San Telmo se recogen con gran detalle. Se ha derribado el primer lienzo de muralla, el que unía a la Torre del Oro con el resto de la ciudad, los arrecifes desde la Puerta Real hasta el arroyo Tagarete aparecen reordenados y ensanchados.

En el plano no se representa, aunque sí está ubicado, el "Paseo nuevo de Cristina" que, desde mediados de los años veinte (en 1825 se publica en el Diario de Sevilla un plano del proyecto), se termina en 1830. Hasta entonces fue conocido como Paseo de Apolo por una estatua de mármol que lo presidía. En este jardín aristocrático se distinguían los paseos destinados a carruajes y cabalgaduras de los de a pie. Tenía escalinatas, bancos de piedra con respaldos de hierro, jarrones de mármol, estatuas, fuentes y se aclimataron árboles exóticos de diversas especies.

La gran actuación urbanística de Arjona es la remodelación del Paseo de la Bellaflor que desde entonces se conoció popularmente como Delicias de Arjona, y que se representan de un modo muy esquemático en el plano de cercanías. Las obras se inician en 1826 y en 1829 estaban concluidas. Se respetó el antiguo paseo y aprovechando unos terrenos incultos, que se extendían entre la orilla del río y Bellaflor, construyó unos jardines. Mejoró las acometidas de aguas desde el río y utilizó una máquina de vapor, situada dentro de un templete gótico, para regar las alamedas y los parterres, con lo que logró formar un verdadero vergel al sur de Sevilla.

Dentro de la selección de planos de esta Colección, el de la periferia de Herrera Dávila, 1832, nos aporta por primera vez información sobre los arrabales de la Macarena, la Calzada y San Bernardo. La representación del barrio de Triana está distorsionada y desproporcionada con respecto al casco y como novedad recoge el murallón de las obras de defensa a lo largo de la calle Betis (terminadas en 1793) y el nuevo mercado de abastos de Triana en el lugar que ocupaba el Castillo de la Inquisición (demolido en 1825).



SEVILLA, ciudad. Plano de población. 1:4350, 1848. Plano de M.N. M.L. M.H. e I ciudad de Sevilla: con las mejoras hechas hasta 1848 / D. José Herrera Dávila; Mas-singer lo litografió.— Escala [ca. 1:4350] Escala gráfica 600 varas castellanas [= 11 cm].— Madrid : D. Bachiller, 1848.

Un mapa: litografía tinta negra sobre papel entelado; pliego 57 cm x 78 cm, mancha 49 cm x 69 cm.

Orientado con cruz y flecha con el norte al oeste del mapa.

En la cartela del título aparecen litografiados dos personajes.

Contiene: Vista interior del teatro nuevo de S. Fernando / Steinacher; Vista del puente nuevo colgante / Steinacher; vista Desde Triana / Manso; y plano de Cercanías hasta 1200 varas castellanas [= 3 cm].

El ejemplar reproducido procede del Servicio Geográfico del Ejército, Arm. G Tbla. 7^a Carp. 2^o núm. 410.

PLANO N° 4 : 1848

En 1848 D. José Herrera Dávila publica una guía donde incluye un nuevo plano plegado que también se venderá por separado en formato mural (el que se incluye en esta colección).

Está dedicado al sevillano D. Luis Sartorius (1820-1871), político y periodista que fundó *El Heraldo* y fue Ministro de la Gobernación en 1847. Fue protector de artistas y literatos, de lo que se benefició esta misma obra, tal como figura en la cartela el plano fue "Publicado con el auxilio y protección del Excmo. D. Luis ..."

La nueva obra publicada por Herrera Dávila mejora en todos los aspectos a la de 1832. Retoma el modelo del plano emblemático a imitación de los de Francisco Manuel Coelho y Tomás López. La cartela y los grabados que ilustran el mapa le dan una carga simbólica de cultura y progreso.

Es una copia del plano de Lerena de 1788, tanto en su base como en la técnica de representación. En las manzanas se observan las mismas distorsiones y mantienen la misma discrepancia en el sombreado de sus bordes que se comentaba en líneas anteriores. Tiene diferencias con respecto al plano base, se han representado también las plantas de los edificios pero sin el dibujo de las fachadas abatidas y a la hora de representar el foso de la Fábrica de Tabacos se aprecia una cierta indecisión, mantiene una parte del foso inacabado, tal como estaba en los planos de Olavide y Lerena, pero además dibuja uno nuevo completamente terminado y con uno de sus puentes.

Pero las diferencias que quiere reflejar Herrera Dávila entre la ciudad de aquellos años de finales del s. XVIII y la de mediados del s. XIX son otras. En el mismo título lo pone de manifiesto, el nuevo mapa recoge "...las mejoras hechas hasta 1848". A partir de los años cuarenta, hay una abundante planimetría de la ciudad de escalas equivalentes a 1:2.000, 1:1.000 y hasta 1:500. Son planos de plazas, calles o que comprenden un barrio o un amplio espacio que se ordena y se urbaniza; gracias a esa planimetría se puede analizar la ciudad con una cierta minuciosidad. La mayoría de esos planos están firmados por el artífice de esas transformaciones urbanas, Balbino Barrón.



La escala del plano de Sartorius sólo le permite contener información sobre las remodelaciones de las mayores plazas y de los paseos o arrecifes, que siempre van asociados a obras que no se pueden representar como las de alineaciones o de infraestructura: canalizaciones de agua, nuevas atarjeas y husillos, canalizaciones para el gas del alumbrado público o pavimentaciones de numerosas calles.

Herrera Dávila recoge en su obra otro cambio importante de los años cuarenta, el de la toponimia. En 1845 se oficializa el callejero de la ciudad con cambios en los antiguos nombres de las calles y plazas, o nuevas rotulaciones para las que no tenían (la guía de Moreno y Gálvez publicada en ese año lo recoge de un modo muy detallado).

Con los franceses se derriban en la ciudad una serie de iglesias con la intención de crear nuevos espacios abiertos en la trama medieval de la ciudad. Este es el caso de la plaza de Santa Cruz, de la Magdalena (que se urbaniza entre 1844-1850), Museo (en 1846) y Encarnación (construida en 1820). Otras plazas se abrieron con posterioridad, como la actual Cristo de Burgos, (que se derriba en 1830 y se urbaniza entre 1845-1865) o la Alfalfa (las Carnicerías desaparecen en 1837 y se acondicionará en 1859). Las antiguas plazas se remodelarán; entre las más significativas que recoge el plano, con mayor o menor detalle, están las del Salvador (1846), la del Triunfo (1848) y la Alameda.

En cuanto a las "mejoras" de extramuros, se centran en el sur, en el espacio comprendido entre la Puerta Real, o de Goles, y la Puerta de Jerez. La Puerta de Triana y el actual Paseo de Cristóbal Colón se urbanizan en 1846 bajo un proyecto de Balbino Barrón. En ese mismo sector se pueden ver las nuevas construcciones en torno a la plaza de Toros que forman el barrio del Baratillo.

Desde la mencionada Puerta de Triana a la Real se observan grandes transformaciones, el sector en torno a la actual calle Arjona se encuentra ocupado por el Campo de Bailén o Plaza de Armas (donde desde 1833 se instrúa el Ejército y se celebraban paradas militares) y por la fábrica de Gas. A partir de 1846 se comienzan a hacer arrecifes a lo largo de la ronda. En el plano se ven algunos, como el que va desde la Puerta de Carmona a la de la Carne y desde ésta a la de San Fernando que, si bien no se representa, tenía incluso instalado alumbrado público de gas (1847). En 1847 las tradicionales ferias de ganado se transforman en una feria de primavera y el Prado de San Sebastián comienza a conocerse como el Campo o Sitio de la Feria, que se inaugura oficialmente en 1848.

Otra novedad que ofrece el plano de 1848 para el estudio de la ciudad es la representación de los arrabales de la Macarena y San Bernardo que, si bien no se hace con precisión, es el primer documento donde se cartografía estos barrios a esa escala. Para el de Triana se reproduce el del plano de Lerena de 1788 sin añadir nada nuevo. En el río aparecen dos puentes, el de barcas, que está aún en servicio desplazado aguas abajo, y el nuevo de hierro de Steinacher y Bernadet, que se representa en una de las ilustraciones y que desde 1845 hasta 1852 se construye en la antigua ubicación del de tablas.

La segunda mitad del siglo XIX. La nueva cartografía

A mediados del siglo XIX Sevilla había superado los cien mil habitantes, se agravaban los problemas de salubridad de la ciudad y de la carencia de habitación. A la próspera economía agraria se suma la mencionada reactivación del comercio portuario que, junto al nuevo sistema de transporte del ferrocarril, refuerza la centralidad regional de Sevilla que abarca tanto a la región andaluza como a parte de Extremadura.

Se han creado nuevas instituciones científicas y culturales como la Escuela de Arquitectura (1844) y la Real Academia de Bellas Artes (1850), que se suman a las voces que muestran su preocupación sobre la economía y el urbanismo sevillano. Uno de los debates que más resonaron en sus salas fue el del ferrocarril, del que se discutía sobre la imperante necesidad de su implantación, sobre su trazado, sus estaciones, etc.



En 1852 se presenta el primer proyecto para unir Jerez con Sevilla mediante un "camino de hierro". En 1859 se inaugura el ferrocarril Córdoba-Sevilla, en 1860 Cádiz-Sevilla, en 1872 el de Alcalá de Guadaíra, en 1880 Huelva-Sevilla y en 1885 el de Sevilla-Mérida.

Asociado a los proyectos del ferrocarril se realizan importantes trabajos topográficos con los que se cartografía territorios a un nivel de detalle que hasta ahora nunca se habían representado. De estas fechas se encuentran planos de las pequeñas poblaciones incluidos en los proyectos del ferrocarril, si las poblaciones son mayores se reproducen amplias zonas por las que las atraviesa. De este modo, el espacio periurbano de Sevilla se vio estudiado y representado de un modo muy especial, debido a las distintas líneas que convergen en la ciudad, como se puede comprobar en los planos de población de estos años.

Desde 1848 se produce otro vacío en la secuencia planimétrica de la ciudad, que se explica en parte por dos Reales Ordenes (1848 y 1849) según las cuales el Ministerio de la Guerra se reserva "el levantamiento de planos de las ciudades o plazas con fortificaciones o murallas por razones de defensa nacional", sólo el Depósito de la Guerra del Estado Mayor, mencionados en líneas anteriores, podía confeccionar nuevos mapas.

En 1853 Carlos Santigosa edita un plano de la ciudad dedicado a la Sociedad Económica de amigos del País, que es dibujado y corregido por D. Manuel Alvarez Benavides y López. Este plano es el primero de una serie que autor y editor van publicando (1856, 1858, 1860 y 1865) con las modificaciones que experimenta la ciudad: sus plazas, sus calles, sus murallas y arrabales a lo largo de más de una década. Al ser la única cartografía de la ciudad, se encuentra con frecuencia incluida en expedientes de proyectos como el trazado de las primeras líneas de ómnibus que unían las estaciones del ferrocarril (1858), las nuevas divisiones en distritos de la ciudad y propuestas de ordenación del tráfico de carruajes (1860). En líneas generales, son una transcripción del dedicado a Sartorius de 1848.

El cambio de la Política española del "sexenio revolucionario" iniciado en 1868, produjo, entre otras muchas consecuencias, la autonomía municipal y la abolición de la Ley sobre Plazas fortificadas. Para el urbanismo sevillano significó el derribo de gran parte de sus murallas, que se había iniciado con la Puerta de la Barqueta (1858) con el pretexto del trazado del ferrocarril. Para la cartografía de Sevilla significó el inicio de un nuevo período muy productivo.

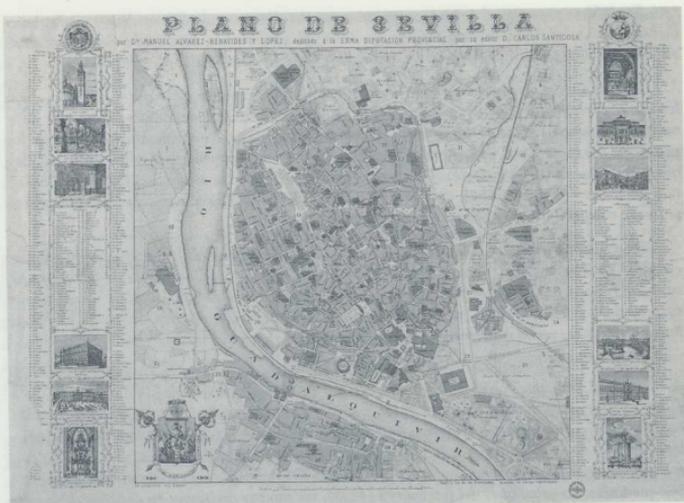
En los planos que se dibujan o editan a partir de ahora, hay que distinguir la cartografía oficial producida por el Depósito de la Guerra o del futuro Instituto Geográfico y Estadístico, de la cartografía derivada realizada por un grupo de técnicos, vinculados generalmente con el Ayuntamiento, que utiliza la primera como base de sus trabajos.

Los planos que siguen en la Colección son una muestra de esa doble producción cartográfica que son, en este caso, prácticamente coetáneos: el plano de Alvarez Benavides y Carlos Santigosa de 1868 y el del Estado Mayor de 1870.

Ambos planos tienen como antecedente los trabajos topográficos y los levantamientos que se hacen entre 1867 y 1868 por el capitán del Estado Mayor D. Rafael Lacaze y por el teniente D. Jorge Reilein. Comprende un amplio territorio en torno a Sevilla: hasta la Algaba por el norte, las poblaciones de la cornisa del Aljarafe por el oeste y por el este y sur hasta los límites municipales de entonces. Estos trabajos se materializan en unos manuscritos firmados en Fernán Núñez en 1869. Consta de un plano de triangulación en ocho hojas a escala 1:10.000 y uno en catorce hojas titulado "Sevilla y sus inmediaciones hasta una distancia de 9 Km.", a la misma escala que el anterior.

Las técnicas aplicadas permiten levantar y nivelar la planta de la ciudad con una precisión no alcanzada hasta el momento. Es un mapa representado mediante la proyección cónica Bonne, donde se señala la declinación magnética junto al norte geográfico, el relieve se representa mediante curvas de nivel y que utiliza la escala decimal. Todo eso nos permite conocer la ciudad sin las distorsiones en las dimensiones de las manzanas con que se venían representando desde el plano de Olavide, y la altimetría de los distintos sectores del casco urbano. En el resto del territorio que se representa en el mapa se distinguen elementos topográficos y los distintos usos del suelo rural.

SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:6500, 1868
 Plano de Sevilla: dedicado a la Excmo. Diputación Provincial por su editor D. Carlos Santigosa / D. Manuel Alvarez-Benavides y López.— Escala 1:6500.— Sevilla: Carlos Santigosa, 1868 (Sevilla: Impr. y Lit. de las Novedades, 1868).
 Un mapa: litografía b. y n. sobre papel; 66 cm x 78 cm. Con índice toponímico de plazas, calles, conventos, iglesias y edificios nobles.
 Contiene: vistas de la Giralda, Casa de Pilatos, Alcázar, Lonja, Plaza Infanta Isabel [Nueva], Monumento (Catedral), Alcázar, Plaza de la Constitución [San Francisco], Puente, Fca. de Tabacos y Torre del Oro. Dos escudos o medallones, a la izquierda de los Duques de Montpensier y a la derecha de la Sociedad Económica de Amigos del País.
 El ejemplar reproducido procede del Archivo Municipal de Sevilla Sig. II - 3 - 17



PLANO Nº 5 : 1868

El sevillano D. Manuel Alvarez-Benavides y López (1820-1889) es el primero que adopta estos avances de la cartografía, rompe con el diseño de sus anteriores planos de la ciudad y, en colaboración con el editor Carlos Santigosa, lanza en 1868 una nueva serie de nuevo formato y de mayor calidad planimétrica.

Alvarez-Benavides era funcionario municipal vinculado con las labores urbanísticas y estadísticas. Realizó una importante labor sobre la toponimia de la ciudad en un nomenclator que en esas fechas estaba sometido a constantes revisiones y cambios, sobre todo en ciertos sectores de la ciudad con mayor carga simbólica. Los resultados de esos trabajos se materializaron en una importante serie de planos de la ciudad, ya citada, que culminan con el manuscrito a la aguada titulado "Plano geométrico topográfico del Término municipal de Sevilla" de 1884 que realizó en colaboración con su hijo Alfonso (se conserva en el Archivo Municipal y urge su restauración). También publicó obras como "Nomenclator" de Sevilla (1871) y dos guías de la ciudad: "Explicación del Plano de Sevilla" (1874), y "El Práctico" (1876).

La orientación que tiene la ciudad en el plano es más correcta, el norte prácticamente coincide con el margen superior. Sin embargo, se aprecia una intención por el autor de disponer el río diagonalmente para poder representar la mayor parte de los paseos, barriadas y los nuevos trazados ferroviarios de la periferia.

Si se compara el plano de Sartorius con este de Carlos Santigosa, se puede apreciar las correcciones de la distorsión planimétrica mencionada en líneas anteriores (sobre todo en el sector en torno a la iglesia de San Gil). En el interior de la ciudad se recogen las últimas actuaciones urbanísticas, como la remodelación de la plaza de San Lorenzo (1853), la apertura de la Plaza Nueva (de la Infanta Isabel) bajo proyecto de Balbino Barrón (1854), Plaza Virgen de los Reyes (del Palacio Arzobispal) o la nueva alineación y loteo de los espacios residuales de Alameda de Hércules (1856), donde se observan nuevas calles y manzanas como la que ocupa "La Casa de las Sirenas" (1861-1864), que el autor del plano distingue representando la arboleda que la rodea.



La ciudad ha perdido parte de sus murallas, sobre todo al oeste y este, en otros puntos se han abierto portillos, como frente a la calle Feria. Hay arrecifes a lo largo de toda la ronda, incluso se pueden observar los resultados de las nuevas alineaciones antes incluso de que haya desaparecido aún la muralla. Dichos espacios, a veces, son aprovechados para jardines en un primer momento, como en la Florida junto a la Puerta de Carmona, hasta que son definitivamente edificados.

En estas fechas se oficializa y fija con una nueva toponimia el nomenclator de los arrabales de la ciudad. El Baratillo, Cestería y Carretería han sido reordenados y mejorada su urbanización (1848), los espacios que los separan están prácticamente colmatados. Así en 1857 se lotea el espacio exterior a la Puerta de Triana. En los planes de ordenación de otros barrios, como el de los Humeros y San Roque (1856), incluyen la parcelación de las huertas próximas; de este modo la antigua huerta de Colón, junto a los Humeros, aparece en el plano ocupada por tres manzanas. Sin embargo, en esa fecha no estaban totalmente construidas como se puede apreciar en el mapa siguiente de 1870, por lo que debe haber un error de grabación o del modo de representación de un espacio con nuevo trazado del viario pero sin edificar.

Triana también tiene arrecifes que señalan la infinidad de caminos que convergen hacia el flamante "puente de hierro", su territorio se prolonga hacia el norte incorporando el Monasterio de Santa María de las Cuevas, convertido en fábrica de productos cerámicos siguiendo la tradicional actividad trianera. Tanto éste como el resto de los arrabales que quedan por mencionar se cartografía con una fiabilidad planimétrica no conseguida hasta ahora (como se puede apreciar comparándolo con los planos anteriores). La Calzada es el último barrio que se incorpora a la planimetría de la ciudad, dentro de los planos incluidos en esta colección, con una escala adecuada para su estudio.

En el río aparecen por primera vez dos alfaques, uno de ellos unido a Sevilla por un puente. Con la llegada del ferrocarril se entubó parte del arroyo Tagarete, cuyos primeros proyectos datan de las primeras décadas del siglo, por ser un foco de infección y malos olores durante la mayor parte del año. El ferrocarril también atrae a sus proximidades una serie de actividades (almacenes, talleres, fábricas, cuarteles, etc) que hace que la periferia más próxima tome fisonomía urbana.

PLANO DE TRIANA

Este plano muestra la evolución urbanística de Triana desde el siglo XVIII hasta el presente. Se observan los límites de la muralla original y los nuevos desarrollos en los arrabales. El plano incluye la red viaria, los espacios verdes y las zonas industriales. La leyenda indica los diferentes tipos de suelo y las obras de infraestructura realizadas.

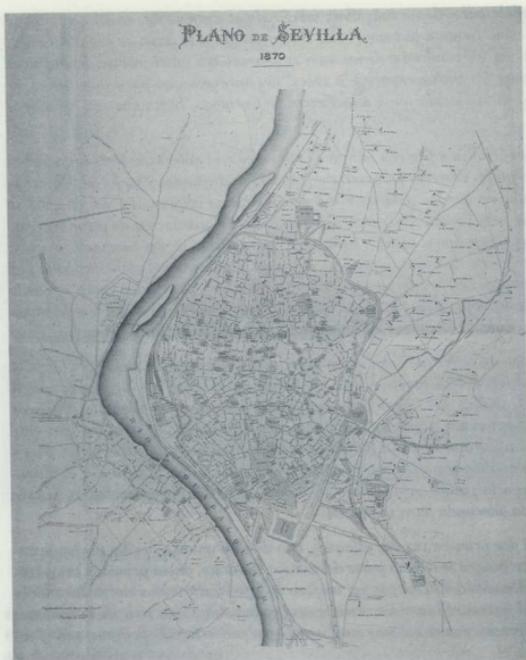
SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:5000. 1870.

Plano de Sevilla (levantado por el Cuerpo del Estado Mayor del Ejército: Comandante D. Pedro García Falcés, teniente D. Luis Moncada).—Escala 1:5000; proyección cónica.—1870.

Un mapa: manuscrito inv. col. papel entelado; 122 cm x 93 cm.

Las curvas de nivel equidistan 3 m.

El ejemplar reproducido procede del Servicio Geográfico del Ejército, Arm. G Tbla. 7^a Carp. 2^o núm. 430.



PLANOS N^{os} 6 y 7 : 1870 Y 1884

Un año después que Rafael Lucaze termine el "Plano de Sevilla y sus alrededores", se realiza el "Plano de Sevilla de 1870" en los mismos talleres del Depósito de la Guerra. Este mapa es una reducción de uno de la misma fecha levantado en ocho hojas y a escala 1:2.000 que está firmado por el comandante D. Pedro García Falcés y el teniente D. Luis Moncada. En 1884 se publica revisado y actualizado, tal como se recoge en el siguiente plano de la Colección (el manuscrito modificado se conserva en el Servicio Geográfico del Ejército).

Las diferencias de los dos mapas con los anteriores son claras y se aprecia lo dicho hasta el momento sobre la cartografía militar de estos años. La orientación correcta de la ciudad, indicada con una doble flecha con el norte magnético y geográfico, la altimetría mediante curvas de nivel, los elementos planimétricos como: río y arroyos, canalizaciones, puntos de captación de agua, caminos, ferrocarril, o la representación de las plantas de la mayor parte de los edificios significativos con los huecos de patio, etc, responden a la nueva concepción cartográfica mencionada. La técnica utilizada se constituirá en modelo para los planos de población confeccionados por el Instituto Geográfico y Estadístico hasta bien entrado el siglo XX.

Analizando su toponimia junto al de 1868, se puede observar lo dicho sobre los sucesivos cambios de la denominación de las plazas y las calles de la ciudad, al ritmo de cómo se suceden los acontecimientos políticos en estos años (ver Plaza Nueva). El ámbito territorial es prácticamente idéntico en ambos planos (algo más reducido en el último hacia el este). Entre las actualizaciones en el interior de la ciudad, que recogen los planos, lo más destacado son las nuevas ejecuciones del mencionado proyecto de alineación de la Alameda de Hércules.



SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:5000. 1884. Plano de Sevilla / levantado por el Cuerpo del Estado Mayor del Ejército.— Escala 1:5000; proyección cónica.— Madrid: Depósito de la Guerra, 1884.

Un mapa: litografía en negro y verde oliva; 90 cm x 72 cm. Equidistancia entre las curvas 3 m.

El ejemplar reproducido procede del Servicio Geográfico del Ejército, Arm. G Tbla. 7^o Carp. 2^o núm. 435.

Los lienzos de muralla y las puertas que subsisten son cada vez más reducidos, las alineaciones de otros tramos de la ronda se suceden, como se puede apreciar en el norte (la Resolana 1873), en el este (entre Puerta de Carmona y de la Carne 1870), y el oeste. Los distintos sectores de la ciudad reciben un trato diferenciado, mientras en el sur los jardines se conservan o se crean otros nuevos, como los Jardines de Eslava (actual hotel Alfonso XIII), los pocos que se han hecho en el este desaparecen y se ocupan con construcciones, como los existentes junto a la Puerta de Carmona (desaparecidos en 1873). No obstante, los sectores urbanos más dinámicos de la periferia están en torno a las estaciones y los que se encuentran al otro lado de la ronda en el norte y este, allí se levantan nuevos almacenes y establecimientos industriales atraídos por el ferrocarril.

Cuando se publica el plano de 1884 ya se ha inaugurado el ferrocarril Sevilla-Huelva, que cruza el río por un nuevo puente. El ramal al puerto, desde la estación de Córdoba, se extiende por los nuevos muelles ganando en longitud de uno a otro plano. En cambio, sólo el de 1870 recoge el trazado de las líneas de "Carruajes ómnibus" que unían las estaciones de ferrocarril y el centro de la ciudad.

El río de 1870 contaba con dos alfaques y se puede ver cómo el que es frontero a la Cartuja, servía para comunicarse con la ciudad mediante un embarcadero y un puente de barcas, que se ha referido en el plano de 1868 (en el lugar donde se encuentra hoy la pasarela de la Cartuja). En el plano de 1884 las dos islas han desaparecido, la gran inundación de 1875 y la disposición de los espigones cegaron los caños que las separaba de la ciudad, con lo que se gana un nuevo espacio a lo largo de Torneo.

Las inundaciones y los planos de Sevilla

Los sevillanos de finales de siglo XIX estaban acostumbrados, muy a su pesar, a las inundaciones periódicas. La administración de la ciudad tenía un cuerpo especial de funcionarios para vigilar, defender y remediar las consecuencias de las crecidas del río. Las murallas habían jugado una doble función defensiva: la militar y contra las inundaciones.

En el último tercio de siglo Sevilla estuvo totalmente desamparada ante el río, había perdido la práctica totalidad de su cinturón defensivo, como se puede ver en los dos planos que se presentan a continuación: el de Talavera de 1890 y el de Padura de 1891 (el mismo que el de la portada, reeditado en 1892).

En el mapa de Tomás López de 1788, se hace referencia a la riada de 1783 y se describen las obras de defensa fuera del recinto amurallado de la ciudad, desde la Puerta de la Barqueta al Hospital de las Cinco Llagas, por detrás del arrabal de la Macarena que debía de ser de los más castigados por el río: un malecón "hecho con tierra y calibras" (muro de defensa). También se ha mencionado, al hablar de esta obra, que en la urbanización (arrecifes) de los nuevos espacios fuera de las murallas y próximos al río siempre se disponía de algún tipo de dispositivo para parar las aguas en las crecidas: "muretes, ataguías en las aberturas", etc. La actual calle Torneo también contaba desde siglos antes con montículos y terraplenes, recrecidos periódicamente, para reforzar las defensas ante las deterioradas murallas de ese sector.

Tras el fracasado proyecto de defensas de Cárcer y Ochoa (1895), en 1903 se hará "El Proyecto de defensa de Sevilla contra las inundaciones" por el ingeniero Javier Sanz y Larumbe, del Depósito de la Guerra, del que se conserva un plano general de la ciudad y de un amplio territorio fechado en 1900 y a escala 1:9.000. Sanz y Larumbe crea el primer sistema de muros de defensa, al norte, este y sur, que sustituyen a las antiguas murallas. Tras ese proyecto se sucederán otros hasta que, en 1949, se desvíe el río desde Chapina a la Punta del Verde, quedando Triana incluida en el cinturón de defensas.

Durante los más de treinta años en que Sevilla estuvo indefensa contra las inundaciones se produjeron algunas de las avenidas más altas de su historia (1876, 1881 ó 1892).

SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:4000, 1890
Plano Taquimétrico de Sevilla y sus Afueras: Comprende cuantas reformas se ha hecho en la población hasta el día. Las alturas de nivel más principales, sus calles y un perfil de las que se encuentran por debajo de la riada ocurrida el 8 de Diciembre de 1876, referidas al nivel ordinario del río Guadalquivir. / D. Juan Talavera y de la Vega y Ricardo M^o Vidal y de Soto; dibujó en litografía M. Grima. — Escala 1:4000 (Lat. N. 37° 32' 35", Long. E. 0° 0' 51"). — Sevilla, 1890 (Sevilla: E. Pilat, 1890). Un mapa: litografía col. sobre papel; 96 cm x 127 cm.

Relieve expresado con puntos acotados en las vías públicas. Contiene: perfiles del puente y calles de la ciudad donde se representa la altura que alcanzaron las aguas en la riada de 1876.

El meridiano de referencia para las coordenadas del mapa es el que pasa por la Giraldá.

El ejemplar reproducido procede del Archivo Municipal de Sevilla Sig. II - 3 - 6





PLANO N° 8: 1890

Se podría hacer una colección con los planos de Sevilla que, de distinta manera, recogen información sobre las grandes inundaciones de la ciudad (planos de 1856, 1876, 1890, 1892 ó 1962). Generalmente, con una mancha de color se representan las zonas cubiertas por el agua, pero ninguno contiene un estudio tan detallado sobre las alturas que alcanzó el agua como el plano de 1890.

Juan Talavera de la Vega fue profesor de la escuela de Bellas Artes de Sevilla en 1857. Concejal republicano entre 1877 y 1880 trabajó como arquitecto, con carácter gratuito, en las tareas de reparación de los daños subsiguientes a las graves inundaciones de 1876, 1881 y 1892. Entre otras obras realizó las de cerramiento en el graderío alto de la Plaza de Toros y reforma en el Palacio de San Telmo. En diciembre de 1881 se le encarga la terminación de un plano iniciado por Javier Font a escala 1:1.000. Producto indirecto de este trabajo es el plano que se comenta. Murió en Madrid, su ciudad natal, en 1906.

El plano Taquimétrico de 1890 recoge un importante estudio topográfico sobre la ciudad. La altimetría se representa mediante puntos acotados, lo que permite leer directamente sobre las vías públicas su altitud y desniveles. El propósito de los autores es mostrar las repercusiones de la inundación en función de la altura alcanzada en cada calle o plaza de la ciudad. En los márgenes inferior y derecho se representan los perfiles longitudinales del viario a ambos lados del Puente de Isabel II, comparándola con el nivel que alcanzaron las aguas en 1856.

El rigor cartográfico de la obra hace que en una de las notas se advierta al usuario que "la necesidad de inscribir las acotaciones en los puntos de las calles ó que son correspondientes, ha hecho dilatar algunas de estas cuyo ancho es muy reducido; esta alteración introducida en el rigor geométrico de la escala, en nada afecta las distancias en el sentido longitudinal ni a cualquiera de los objetos coeales del plano, conviene por el contrario a su más clara inteligencia, ya sea bajo el punto de vista de las relaciones en particular, ó ya bajo las de conjunto en general".

El plano de Talavera y de Vidal de Soto es también un trabajo de diseño con claros valores estéticos. Sobre una mancha de distintos tonos de verdes de los espacios periurbanos, se destaca el negro de las manzanas, en las que se señalan con varios colores los establecimientos o edificios más significativos en la ciudad de 1890 y se intercalan los verdes de las plazas. La calidad y el cuidado del dibujo de los autores queda de manifiesto igualmente en el medallón con el escudo de la ciudad o en la proyección de las sombras de los puentes, con la que se consigue realzar el desnivel sobre el cauce del río.

SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:3.000. 1891

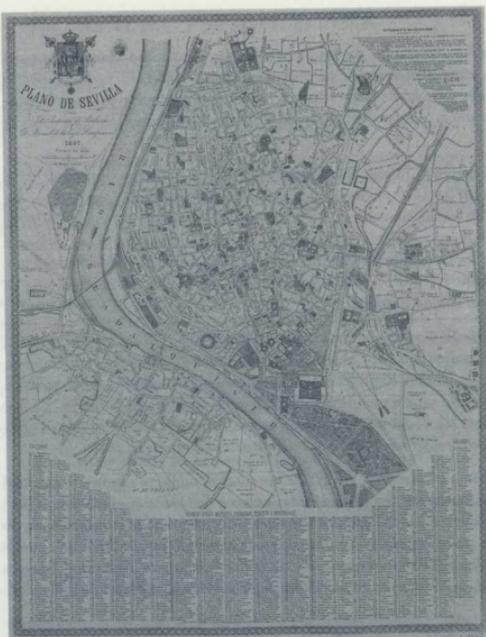
Plano de Sevilla / por D. Antonio de Padura y D. Manuel de la Vega-Campuzano.— Escala 1:3.000 (Long. O. de Madrid 2° 9' 39", Long. E. de Cádiz 0° 18' 15"; Lat. 37° 22' 57").— Sevilla: Ed. Gentil, 1891.

Un mapa: litografía en tinta negra y sépia; 61 cm x 46 cm. Contiene: un índice de calles y de edificios militares, religiosos, públicos e industriales.

Las alimetrías con curvas de nivel de metro en metro y tiene referencias a los puntos a partir de los que se han hecho las nivelaciones.

Orientado con doble flecha que indican la variación magnética.

El ejemplar reproducido procede de la Biblioteca Nacional Sig. M 14 v Sevilla.



PLANO N° 9: 1891

Un año después del plano Taquimétrico de 1890 se edita el de D. Antonio de Padura y D. Manuel de la Vega Campuzano. Antonio de Padura era delineante de profesión y accedió por oposición a la Jefatura de Obras Públicas de Sevilla. Fue fundador, junto a su hermano Francisco, de la Casa Padura. Con Manuel de la Vega Campuzano, administrador de la Catalana de Gas, se propone realizar un plano con unas características cartográficas que no ofrecía ningún otro de los publicados en Sevilla. Falleció en Sevilla en 1927.

El plano de Padura de 1891 tiene una gran similitud a los planos del Estado Mayor del Ejército de 1870 y 1884, que posiblemente le sirvieron de base. Además, hay una clara influencia cartográfica y conocimiento de los trabajos realizados hasta el momento por el Instituto, que desde 1870 tiene encomendada la tarea de levantar el Mapa Topográfico Nacional (en 1875 había publicado la primera hoja del 1:50.000), como demuestran las observaciones que hacen los autores sobre las referencias altimétricas del plano ("...altitudes referidas al nivel medio del mar en Alicante..."), la altitud oficial de Sevilla establecida por la placa colocada en la estación de Plaza de Armas del Instituto Geográfico y Estadístico, o la situación geográfica referida al meridiano de Madrid (además del de Cádiz o San Fernando).

La ciudad de la última década del siglo XIX que podemos observar en los planos de Talavera y de Padura, se ha modificado sustancialmente poco, nuevas construcciones y calles en los lugares ocupados por las murallas, apertura de nuevos pasajes (Vila y Andreu 1885), etc.



El de 1891 ofrece una mayor información sobre el casco, hay un mayor número de edificios señalados en las manzanas que se identifican mediante un número. Muchas de las plantas de los edificios están corregidas respecto al de 1884, tanto en su extensión como en la distribución de sus huecos de patios. Se destaca la de la catedral dibujando los rasgos básicos de su planta interior, donde se distingue el coro.

En la mitad norte del casco urbano se han reducido considerablemente el número y tamaño de las huertas dentro de la ciudad (huerta de los Toribios). Los jardines y las plazas están dibujados con especial detalle, tanto en el de 1890 como en el de 1891, aunque no siempre coinciden en la representación de su organización espacial (ver jardines del Palacio de San Telmo), se han hecho nuevos jardines y paseos como el delantero al Hospital Civil y Militar (Hospital de las Cinco Llagas), el de La Caridad o el Paseo del Pino (actual Paseo de Catalina de Ribera).

Tanto el centro como parte de la ronda está recorrido por las nuevas líneas de tranvías de tracción de sangre (cuya explotación se concedió en 1887 a Eduardo Argenti, y en 1897 se implantarán los primeros tranvías eléctricos, con una concesión a "The Seville Tramways Company Limited"). En el Archivo Municipal de Sevilla se conservan los expedientes de Tranvías, donde se encuentran numerosos planos parciales de la ciudad junto a estudios detallados de los perfiles de las calles por las que transcurren las líneas.

La cartografía del siglo XX

A comienzos de siglo la población de Sevilla era de 150.000 habitantes. El urbanismo sevillano se planteaba desde una doble óptica: la necesidad del saneamiento de la ciudad y el problema de la vivienda, que hacía pensar en un plan de ensanche de la ciudad.

El saneamiento de la ciudad y su cartografía

En 1881 se publica el "Plano Demográfico Sanitario de Sevilla" del doctor Ph. Hauser, junto a su "Estudio Topográfico, Sanitario y Estadístico de la ciudad de Sevilla" en el que se pone de manifiesto la mortandad diferencial de los distintos barrios de la ciudad. El plano temático de Hauser (que utiliza como base el realizado por Martínez Vélez en 1880), resume su estudio sanitario y constituye una primera propuesta de actuación urgente sobre la ciudad.

Las condiciones de salubridad de la ciudad eran bastante perentorias en el último tercio de siglo, las canalizaciones y los husillos eran insuficientes, la situación empeoraba en los meses de verano por la falta de agua corriente.

Cuando se producían las inundaciones empeoraban las condiciones de habitabilidad del caserío más humilde, las canalizaciones reventaban y los husillos se taponaban. Al retirarse las aguas aún se tardaban semanas para limpiar las calles y para que volviera la ciudad a la normalidad. La situación de los arrabales era aún peor, pues casi siempre se encontraban cerca de algún matadero, establecimientos industriales y otras actividades que no se permitían dentro de la ciudad al ser perjudiciales para la salud.

La política urbana de estos años es fundamentalmente higienista, la situación de Sevilla no es un hecho aislado dentro del contexto nacional. La Ley de Ensanche de 1876 obliga a la modificación de las Ordenanzas Municipales, que deben contener normativas concretas sobre higiene y salubridad de las viviendas y generales para toda la ciudad; y es obligada la consulta de la Junta Provincial de Sanidad para su aprobación.

En 1895 se publica la Ley de Obras de Saneamiento y Mejoras Interiores de las grandes poblaciones. En ese mismo año se inician una serie de proyectos que culminan con la implantación de una red de alcantarillado que llega a cada uno de los hogares sevillanos. Juan Manuel Zafra realiza unos planos de la ciudad, a escala 1:10.000, 1:5.000 y 1:1.250, para el primer

proyecto de alcantarillado de Sevilla, que estaba dirigido por el ingeniero jefe José M^o Cala Bernal. En 1900 José Ochoa y Parias hace el proyecto sobre colectores, instalación de máquinas de bombeo, tratamiento bacteriológico de las aguas y saneamiento del río Guadalquivir y arroyo Tagarete. En este último proyecto se incluye un plano general a escala 1:10.000 que posiblemente sirve de base al siguiente mapa que se incluye en la Colección: Sevilla. Plano General de Angel Pulido en 1902.

SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:3500. 1902.

Sevilla Plano General: División en secciones.- Zonas.- Subzonas.- Colectores.- Casa de máquinas.- Conducto de impulsión.- Cámaras. Toda la red hasta ahora replantada y en curso de ejecución con los diámetros de tuberías / Angel Pulido.— Escala [ca. 1:3500].— Madrid, 1902. Un mapa: litografía col. sobre papel; 58 cm x 65 cm.

El mapa está incluido en la obra del mismo autor titulado "Saneamiento de poblaciones españolas. Sevilla (Huelva, Cádiz, Málaga, Granada, Bilbao, Zaragoza, Valladolid, etc) Madrid, 1902.

El ejemplar reproducido lo ha cedido D. Florencio Zoido Naranjo, cc.



PLANO N^o 10: 1902

El plano de 1902 está incluido en la memoria realizada por D. Angel Pulido titulada "Saneamiento de poblaciones españolas. Sevilla (Huelva, Cádiz, Málaga, Granada Bilbao, Zaragoza, Valladolid, etc)", publicada en Madrid en 1902. Angel Pulido es el primer Director General de Sanidad y en su trabajo recoge una serie de estudios higiénico-sanitarios, relacionados sobre la depuración del agua y el sistema de canalización de la red de alcantarillado.

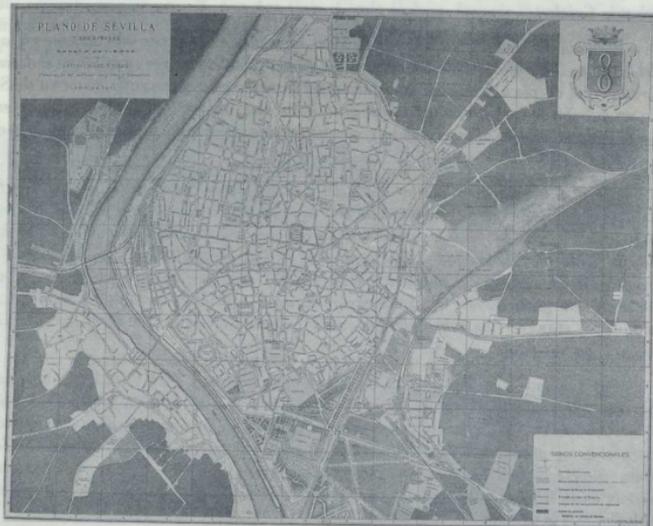
Este plano es peculiar por su orientación, que no tiene aparentemente explicación ya que hay otros que han utilizado la misma base y en cambio tienen la orientación tradicional de los mapas sevillanos: con el norte en el margen izquierdo del pliego (uno de 1904 y otro de 1906 de "Sevilla en la mano").

El plano nos presenta a la ciudad en un amplio territorio que en la próxima década se va a contemplar en diferentes planes urbanos como zona de expansión. Esta zona está marcada por tres grandes ejes, representados por la calle Oriente y los caminos a Alcalá de Guadaíra y de la Palmera (este último elegido para el desarrollo de la Exposición Iberoamericana).

Mientras en el casco se trabaja en las canalizaciones del alcantarillado, agua filtrada, luz, gas y teléfono, en la periferia quedan aún tramos del cauce del Tagarete sin entubar y lagunas como la de los Patos (en la actual calle Almadén de la Plata) sin cubrir. Las transformaciones se concretan en torno a la ronda, que se comienza a pavimentar con adoquines y la transitan las líneas de tranvías eléctricos.

Se incorporan al dominio público nuevos espacios cedidos a la ciudad, que se convierten en parques y paseos como parte de la huerta del Retiro (cedida en 1868), donde se hace el Paseo de Catalina de Ribera, o los jardines del palacio de San Telmo (cedidos en 1893) que Forestier transformará en el parque de María Luisa, que se abrirá al público en 1915 para constituir el centro de la Exposición de 1929.

Sevilla y el Instituto Geográfico Nacional



SEVILLA. Ciudad. Plano de población. 1:5000. 1910.

Plano de Sevilla y sus afueras / Antonio Poley y Poley. — Escala 1:5000. — Madrid: J. Palacios, 1910.

Un mapa: litografía col. sobre papel; 69 cm x 85 cm.

El mapa está incluido en la obra del mismo autor "Nomenclator conteniendo los nombres de las calles, dirección y numeración de parroquias a que pertenecen, juzgado de distrito y municipales. Además de un listado de los edificios más importantes y de los alrededores de Sevilla y públicos".

El ejemplar reproducido procede de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla.

PLANO N° 11: 1910

En 1910 se publica el "Plano de Sevilla y sus afueras" de Antonio Poley y Poley. Como figura en el plano, perteneció al Cuerpo Facultativo de Estadística del Instituto Geográfico y Estadístico. Realizó diversos trabajos en Andalucía, entre ellos este plano incluido en un callejero de la ciudad. A fines de 1909, Poley y Joaquín Guichot solicitan al Ayuntamiento de Sevilla una subvención para la elaboración de una guía de la ciudad, acompañada de un plano a 1:5.000. J. Guichot se retira de este proyecto, pero Poley continúa los trabajos y publica el "Nomenclator conteniendo los nombres de las calles, dirección y numeración de parroquias a que pertenece, juzgado de distrito y municipales. Además de un listado de los edificios más importantes y de los alrededores de Sevilla y públicos", Sevilla 1910.

Poley sólo utiliza dos colores en su plano para distinguir la ciudad de los espacios periurbanos, y una variación suave de tonos para diferenciar dentro de ellos distintas categorías.

Aunque respecto de los anteriores planos hay una sensible pérdida de calidades gráficas y planimétricas, el conocimiento de este plano tiene un interés específico. La red de tranvías representada muestra el que será durante décadas el esquema básico de circulación rodada en la ciudad, apoyada en el cruce del casco en sentido norte-sur y este-oeste y en la circunvalación de la Ronda. En los bordes de esta arteria de la ciudad, entre la Trinidad y el Prado de San Sebastián, se articula un tejido urbano continuo. Apoyado en el eje radial de la calle Oriente se insinúa el otro modo de crecimiento futuro de la ciudad.



Este plano nos ofrece la curiosidad de ser de los pocos que representa la planta de "la Pasarela", un edificio de hierro que desde las cuatro esquinas, de la confluencia de Industria con San Fernando (actual plaza de Don Juan de Austria), permitía el cruce peatonal por encima de la línea del tranvía.

El mapa de Poley de 1910, sirvió de base para otros que, de un modo simplificado o reducido, se utilizaron para el uso de forasteros y turistas, o para mostrar de un sólo golpe de vista la estructura de la ciudad, tales como son, por ejemplo, el incluido en la obra de C. Rocafort y C. Dalmáu, *España Regional*, Barcelona, 1900, y el plano llamado *Sevilla artística y útil*, de Joaquín Guichot.

El plano de Sevilla y sus afueras de 1910 no se puede enmarcar exactamente en la labor del Instituto Geográfico y Estadístico, pero los trabajos realizados por su autor en el desempeño de su cargo, da pie a reseñar la aportación del Instituto a la cartografía histórica de Sevilla. La producción de cartografía urbana de grandes escalas, abarca casi desde su creación en 1870 hasta la década de los años cincuenta y consiste en una importante serie de planos de la ciudad a escala 1:2.000, 1:1.000 y 1:500.

Previo al levantamiento de las hojas del 1:50.000 se realizaron los Trabajos Topográficos de todo el territorio que se componen de tres tipos de mapas: los de nivelaciones, casi exclusivamente de curvas de nivel; las planimetrías, con los ríos, caminos, toponimia, etc; y los planos de población, en los que se levantan cada uno de los núcleos urbanos a escala 1:2.000 mientras que los anteriores se hacen a 1:25.000. Los Trabajos Topográficos en Sevilla capital no se inician hasta 1894 y se prolongarán durante la primera década del siglo XX, cuyas minutas o manuscritos sobre pliegos cuadrículados se conservan en el actual Instituto Geográfico Nacional.

Parte de los resultados de estos trabajos se publicarán en 1928 y 1935, con los títulos de: *Sevilla. Plano de la Zona de Ensanche, y Sevilla. Zona Interior*. Entre 1943 y 1945 el Ayuntamiento de Sevilla encarga un nuevo plano de la ciudad que se levanta a la escala 1:500 para el casco urbano y Triana (40 y 47 hojas respectivamente) y a 1:2.000 para la Zona de Ensanche (17 hojas). Tanto los manuscritos de los primeros como de estos tres últimos se conservan en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Sevilla. Están delineados en tinta negra y coloreados a la aguada.

Los planos de los ensanches y la Exposición Iberoamericana

Unos años antes de la Exposición Iberoamericana de 1929 Sevilla tenía resueltos los problemas más generales de saneamiento de la ciudad, en cambio la falta de viviendas y las condiciones de la salubridad de las existentes continuaba siendo un problema sin resolver. En 1920 la población de hecho supera los 200.000 habitantes.

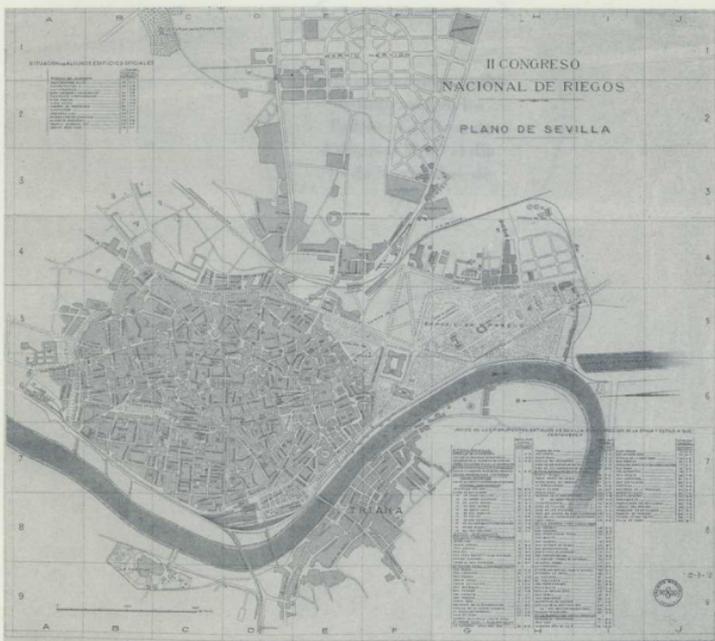
En estos años se van a elaborar los primeros Planes Urbanos. El plano se constituye en el instrumento fundamental del planeamiento, ya no sólo muestra cómo es la ciudad sino cómo va a ser o, al menos, cómo se pretende que sea. La producción planimétrica se incrementa y por cada plan se confecciona un nuevo plano de la ciudad.

La necesidad de planeamiento para crear un zona de ensanche para la ciudad quedó atenuada por las actuaciones urbanísticas que se realizaron a finales del siglo XIX en torno a la ronda, una vez derribadas las murallas, y por la ocupación de los espacios vacíos en el sector norte del casco.

Los primeros planes urbanos que comprenden toda la ciudad datan de principios del siglo XX. En 1892 hay una primera propuesta para actuar sobre la ciudad, del Alcalde Bermúdez Reina. En 1895 se presenta el Plan de Ensanche de José Sáenz López, que propone fundamentalmente intervenir sobre la ciudad antigua abriendo amplias avenidas y mejorando su higiene (Plano de Sevilla de 1893-95).

En 1900 Luis Lerdo de Tejada presenta Sevilla estación de invierno. Plan de reformas y mejoras, que se complementa en 1902 con el Proyecto de ensanche de la ciudad de Ricardo Velázquez Bosco (contiene el plano Proyecto de Ensanche de Sevilla y Estación Invernal de 1902 y a escala 1:2.500). En este proyecto la ciudad se expande hacia el sur, a continuación del Parque de María Luisa y a lo largo del nuevo canal, que será denominado de Alfonso XIII.

Dos años después, en 1904, José Gómez Millán elabora un plano con el Plan de Mejoras de Sevilla. De 1909 a 1911 Anibal González elabora su plan, así como la ordenación de la hacienda del Maestrescuela (el actual Nervión). Entre 1912 y 1915 se presentan cuatro planes firmados respectivamente por: M. Sánchez-Dalp, Conde Halcón, Ignacio Beyens y Colombi. Por último, Juan Talavera Heredia presenta en 1917 el Proyecto de ensanche exterior de Sevilla (con un plano a 1:10.000).



SEVILLA. Ciudad. Plano de Población. 1:10000. 1918.

Plano de Sevilla I II Congreso Nacional de Riegos.— Escuela 1:10000.— Madrid: Artes Gráficas Mateu, 1918.

Un mapa: litografía col. sobre papel; 45 cm x 50 cm.

El mapa está incluido en una guía facilitada a los congresistas y que consta de una síntesis geográfica y geológica, redactada por Francisco de las Barras de Aragón, unas notas agrarias, de Carlos Morales Antequera, y una guía artística basada en la obra de José Gestoso "Sevilla Monumental y Artística".

El ejemplar reproducido se conserva en el Archivo Municipal de Sevilla Sig. II - 3 - 19.

PLANO Nº 12: 1918

En las vísperas de la Exposición Iberoamericana se celebran en la ciudad varios Congresos y reuniones técnicas y científicas, atraídos por la propaganda y los trabajos previos al Certamen (Congreso de Arquitectos; IV Centenario del Descubrimiento del Pacífico; Congreso de la Unión Internacional de Ferrocarriles; etc.) y entre ellos el II Congreso Nacional de Riegos, donde se entrega el último plano incluido en esta colección.

Este plano acompaña a una guía que se facilitaba igualmente a los congresistas. La simplicidad y nitidez de su trazado responden a las exigencias de un plano callejero, pero su calidad y precisión de representación de la Sevilla de la Exposición y del ensanche justifica su presencia



en la Colección. La plaza de América se encuentra ya configurada, la de España muestra su planta en construcción y el canal de Alfonso XIII está representado en su última fase de conexión con el cauce del Guadalquivir.

El ensanche de la ciudad se concreta al este con el barrio de Nervión, en el que se muestra el proyecto de Aníbal González de 1911, y al sur en el del Porvenir que es un proyecto de Juan Talavera Heredia. Tanto uno como otro se plantean como "ciudad jardín" como se pueden ver en los "hotelitos" y casas-jardín que se hicieron en los primeros años.

En el casco urbano se ha iniciado la gran intervención urbanística de estos años, que conecta el "corazón" de la ciudad con la Exposición: la apertura de la Avenida (proyecto de 1906). En el plano de 1918 se puede ver el ensanche de la antigua calle Génova (terminada en 1917) y queda pendiente el tramo desde la Catedral a la Puerta de Jerez (1926).



Excmo. Ayuntamiento de Sevilla - Editorial MAD

