

## **PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA METRÓPOLI SEVILLANA. LA FUNCIÓN DEL PAISAJE.**

**Foro en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Noviembre de 2017.  
Damián Álvarez Sala**

*RESUMEN: La reforma urbana de Sevilla iniciada en los años 80 y aun no concluida es comparable a la acaecida durante la dominación almohade, a la producida en los siglos XVI y XVII, y a la que ya en el XIX la hizo salir de la decadencia, recuperar el puerto y ser de nuevo una ciudad internacional. En todas ellas, con visos casi de refundaciones, han jugado un papel determinante la existencia una idea rectora o 'proyecto' y la conciencia activa del paisaje: tanto de la obsolescencia del que motivará la intención de reformar, como del paisaje imaginado de la renovación perseguida. Reactivar la reforma actual e inconclusa de Sevilla precisa actualizar el proyecto de ciudad a la luz de una conciencia crítica de su paisaje.*

En cada momento de su historia, cualquier ciudad es resultado de un doble proceso de construcción: de infraestructuras, edificaciones y servicios, y de normas de convivencia. Estos procesos, siendo continuos, presentan coyunturas en las que la concurrencia de grandes proyectos y de recursos para ejecutarlos trasciende la consideración de cada uno de ellos en la composición de un proyecto general de ciudad; a veces, con visos de 'refundación'. La imagen del proyecto de renovación -el nuevo paisaje perseguido- servirá en tales circunstancias no solo a la concertación de las distintas actuaciones -en una ejecución que puede durar décadas y enlazar varias reformas parciales- sino también a la movilización de los recursos para llevarla a cabo.

En su evolución de más de 2000 años se han dado en Sevilla diversas coyunturas de proyecto y reforma general, encontrándonos todavía, de hecho, en la que responde a su entidad reciente de metrópoli de más de un millón de habitantes y capital autonómica. Una reforma todavía inconclusa iniciada formalmente en los primeros años '80 que tuvo un impulso decisivo en las obras asociadas a la Exposición Universal de 1992 y en el proyecto de ordenación del área metropolitana de la Junta de Andalucía de 1989, y que parece haber ido perdiendo claridad en la definición y alcance de sus objetivos, interés de los ciudadanos, fuelle financiero, dirección y determinación política.

Antecedentes de similar envergadura a la reforma contemporánea de Sevilla son:

\* Los 50 años intermedios de los cien de dominación almohade, tras la catastrófica inundación de 1168, con los califas Abu Yacub y Abu Yussuf y los ingenieros Ben Basso y El Gomarí, que renovaron la ciudad, proporcionándole el esplendor acorde a sus condición de capital de Al Andalus, y determinaron su dimensión y condición de núcleo compacto ordenado y defendido para los siguientes setecientos años. Entre otras actuaciones, se ejecutaron la muralla de 6 kilómetros de desarrollo, el puente de barcas, el alminar y la mezquita Aljama, la alcazaba y los jardines palaciegos, la Torre del Oro (1220) y la traída de agua.

\* La reforma renacentista y barroca, como gran ciudad de la cristiandad, realizada en y sobre la ciudad islámica, principalmente entre 1400 y 1600. Se construyeron la catedral y el cuerpo de campanas de la Giralda, las iglesias y conventos de las órdenes religiosas, el Alcázar y los palacios de la nobleza, el Archivo de Indias y un nuevo tipo de espacio público: la Alameda de Hércules y las plazas delanteras de las casas palacio. El espacio extramuros se colonizó con monasterios y edificios públicos, como las Atarazanas (al final del s.XIII) o el Hospital de la Sangre, cuando lo exigieron sus dimensiones o sus funciones específicas. La perspectiva y la geometría se introdujeron como contrapunto en la trama orgánica de la ciudad medieval.

*El plano de Francisco de Coelho de 1771 describe, superpuestas, estas dos grandes reformas, la almohade y la cristiana, con el núcleo urbano diferenciado nítidamente del paisaje rural y ordenado con la disposición secuencial de sus principales edificios hacia el ámbito portuario, o ‘compás de las naos’, entre la Torre del Oro y el puente de Barcas, abierto aguas arriba hacia el Aljarafe. La vista de 1638 de Matus Merian ‘Hispalis vulgo Seville urbis toto orbe celeberrima...’ expresa la intención de renovación cristiana y europeísta de Sevilla que se cierra con la peste de 1649 y el inicio de su decadencia económica.*



Mataus Merian ,1638: ‘Hispalis vulgo Sevilleae...’ Plano de Fco de Coelho, o ‘de Olavide’, 1771

\* El tercer antecedente es la reforma para la recuperación de la economía y el prestigio de Sevilla como gran ciudad ‘moderna’, portuaria e industrial- desde la tercera década del siglo XIX –bajo el impulso del asistente Arjona- hasta el cierre del cauce en Chapina en 1951: con la recuperación del canal de navegación, el nuevo puerto, el puente de Triana, la llegada del ferrocarril, el derribo parcial y urbanización del entorno de la muralla, los paseos públicos ribereños; y, ya en el siglo XX, el Parque de M<sup>a</sup> Luisa, la Exposición Iberoamericana, el desarrollo de la red ferroviaria, los planes definitivos de encauzamiento y defensas de avenidas, y el puerto sobre la dársena de Tablada, independizado del cauce vivo del río. Con el recrecimiento de muros y el cierre en Chapina (1951) la superficie defendida pasó de 260 a 1559 has.

*El dibujo de Alfred Guesdon c. 1860, aunque incluye solo las reformas e innovaciones hasta esa fecha, expresa bien el proyecto de ciudad capital, portuaria e industrial, rodeada de hermosos paseos públicos junto al río y con un rico patrimonio histórico; imagen que servirá de emblema y pauta a las actuaciones urbanísticas hasta la Exposición Iberoamericana y la construcción de la dársena y el nuevo puerto.*



Alfred Guesdón c. 1860. Vista de Sevilla desde el sur.



Gabinete de Estudios Metropolitanos, 1987. Plano 1:5000 de La Cartuja.  
Parque de M<sup>a</sup> Luisa, puerto y área de reformas entre 1900 y 1950

### **Sevilla, metropoli y capital de Andalucía: un proyecto político y urbanístico inconcluso.**

Desde su primitivo asentamiento sobre un altozano dentro del cauce de avenidas del Guadalquivir hasta hoy -cuando su tamaño y funciones son incomparablemente mayores- Sevilla ha mantenido pautas estructurales en su desarrollo: *la constitución binaria, a una y otra margen del río, la permanente adaptación al régimen y a la navegabilidad de éste, y la articulación de las redes de comunicaciones en el lugar de paso del mismo*, un tramo de estrechamiento del cauce de avenidas extraordinarias de unos 12 kilómetros entre el pie del Aljarafe y las terrazas de la margen izquierda.

Estas pautas han sido determinantes cuando en coyunturas favorables la ciudad ha afrontado reformas estructurales para adaptarse a cambios en las condiciones de vida de sus habitantes y apoyar sus estrategias económicas y políticas. Tal ha sucedido en la reforma general iniciada a principios de los años '80 para adaptarla a su condición de capital de Andalucía y metrópoli extendida sobre los municipios de su entorno

territorial; reforma que recibirá un impulso decisivo con las obras asociadas a la Exposición de 1992.

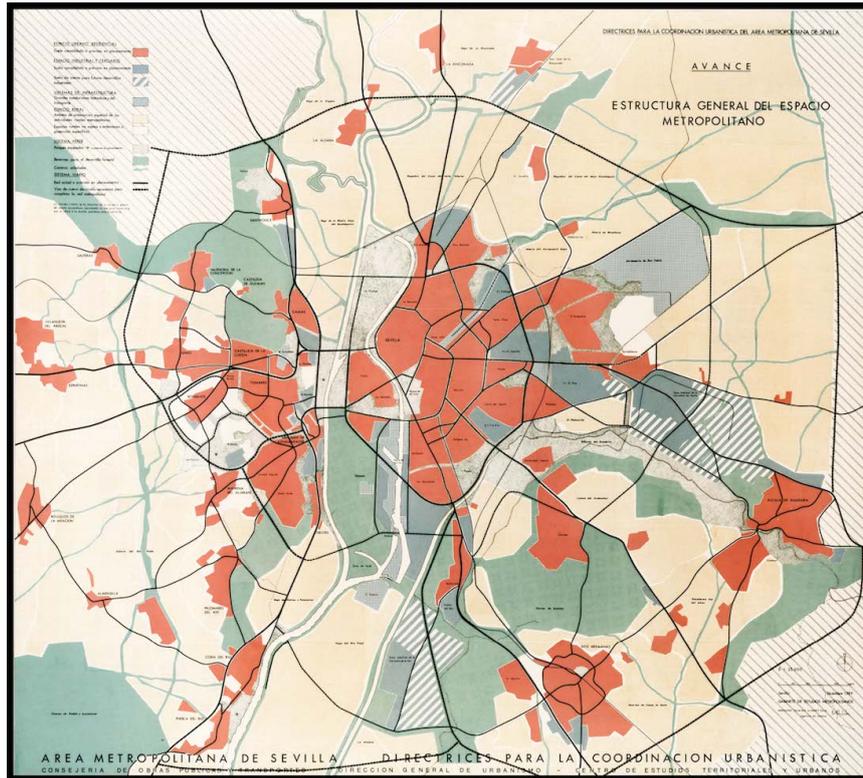
Entre 1960 y 1990 se había duplicado la población hasta superar el millón de habitantes mientras se multiplicaba por tres el suelo urbano, y el ámbito real de actividades y relaciones cotidianas se expandía y dispersaba sobre una veintena de municipios. El territorio necesitado de ordenación común comprendía núcleos de población, espacios rurales intermedios y elementos del soporte natural: todos ellos componentes de la ciudad real y obligados participes en su necesaria reforma. El contacto urbano continuo con el río, cuyo paso seguía siendo el puntual de Chapina, alcanzaba los ocho kilómetros.

En el marco de competencias derivado de la constitución de 1979, el proyecto de ordenación metropolitana partió de la necesidad de integrar en un espacio y un paisaje continuos y conexos la ciudad fragmentada por el proceso espontáneo de expansión sobre los municipios vecinos, el trazado y la obsolescencia de las redes ferroviaria y de carreteras –en especial en el paso territorial del río- y el final de la construcción del sistema de encauzamiento y defensas de avenidas.

La ausencia de planificación de tal expansión y la impronta sobre el territorio de las grandes infraestructuras habían producido confusión en el paisaje, ruptura de la continuidad y conectividad del espacio y procesos de conurbación. La observación del paisaje en cualquiera de sus ámbitos, hacía sentir la necesidad de introducción de orden estructural y claridad en lo que se denominaba impropia ‘aglomeración’.

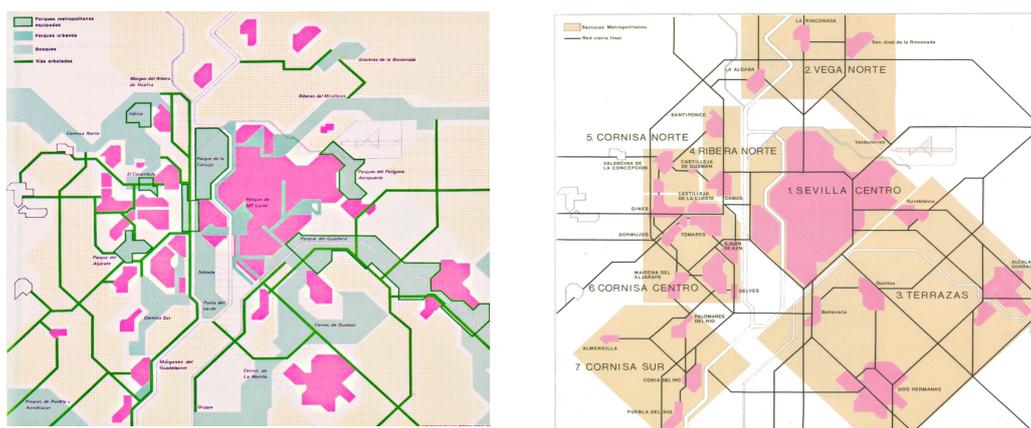


Gabinete de Estudios Metropolitanos. Vuelo en Diciembre de 1983



Directrices para la coordinación urbanística del a.m. de Sevilla, 1989

Para reconducir el proceso de crecimiento disperso a un orden general, reconocible y estable, las ‘Directrices para la coordinación urbanística en el área metropolitana’ aportaron un modelo basado en la articulación de lo distinto en un espacio común, continuo y conexo, mediante el desarrollo de dos sistemas ‘conjuntivos’: el de comunicaciones y transporte público, y el de espacios libres, con una organización en sectores de la estructura y la gestión metropolitana.



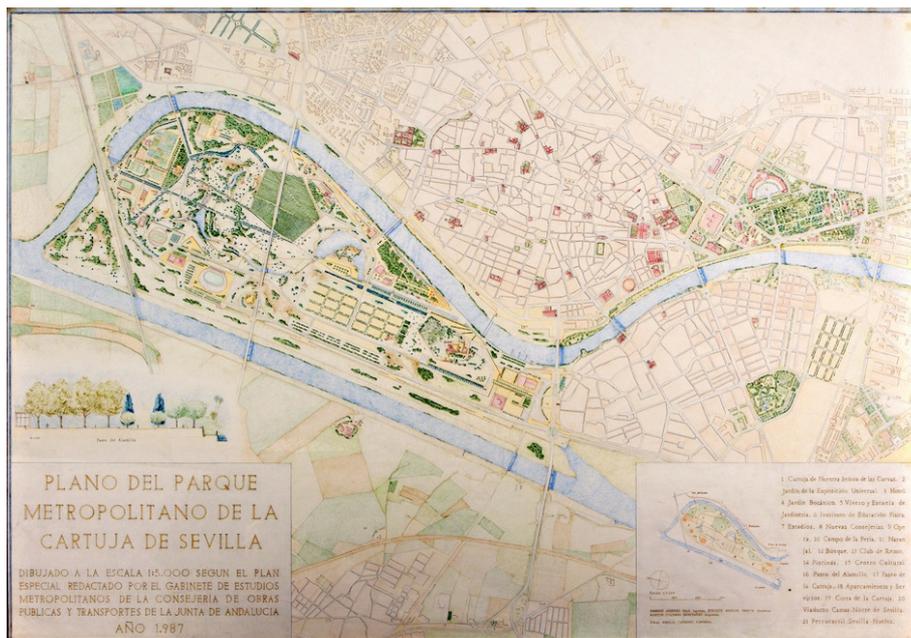
Directrices para el a.m. de Sevilla: Sistema de parques y bosques y Sectores metropolitanos

Con estrategia distinta a la de ‘anillos verdes’, el sistema de espacios libres se organizó como un entramado de corredores interiores, según la red hidrográfica y conjugado de la red viaria. En él, los espacios naturales vacantes –antiguos cauces, riberas y escarpes- debían ser el soporte de las plantaciones (bosques mediterráneo y de ribera,

principalmente). Al 'sistema verde' correspondería la integración articulada de ámbitos internos y la inhibición de los procesos de conurbación. La red fluvial y los suelos defendidos de avenidas tras la construcción de la corta de La Cartuja eran recursos señalados para la inmediata aplicación del modelo metropolitano en una interpretación contemporánea de las constantes de la ciudad.

Los principales proyectos del modelo metropolitano se ejecutaron entre 1985 y 1995 de manera concertada con las obras de la Exposición Universal. Entre los de mayor interés por su aportación estructural y paisajista destacan el dispositivo múltiple de pasos viarios, ferroviario y de transporte metropolitano sobre el río y la vega, la ordenación y acceso al sector central del Aljarafe, y la ordenación de los suelos del antiguo 'ACTUR' de La Cartuja con la recuperación del cauce y del paisaje histórico del río en Chapina.

El proyecto general metropolitano –las 'Directrices'– se elaboró simultáneamente a los proyectos básicos de los tres ámbitos supramunicipales principales: el área del 'Actur' de La Cartuja, el sector central del Aljarafe, y la cuenca urbana del Guadaira. El Plan Especial de La Cartuja se aprobó en 1987 para hacer posible en los plazos previstos el proyecto de la Exposición Universal.



Plan Especial de La Cartuja. Gabinete de Estudios Metropolitanos, 1987

Como había sucedido en las otras grandes reformas del pasado, en la actual y todavía inconclusa, la imagen del proyecto de renovación jugó un importante papel como estímulo y guía de concertación para las costosas intervenciones, hasta el punto que en la recuperación del río en Chapina y el meandro de San Jerónimo y de sus riberas en La Cartuja y Torneo ha encontrado la ciudad su paisaje contemporáneo por excelencia (1). Y fue precisamente el estado visualmente confuso que presentaba el lugar antes de la intervención, el más insistente reclamo para la reforma. También en el sector central del Aljarafe, el paisaje, testigo del desorden incipiente, fue el primer

reclamante de la intervención de ordenación, armada en los años posteriores con el nuevo acceso viario y la primera línea de metro. (2)

No obstante la magnitud de las actuaciones realizadas, la gran reforma contemporánea de Sevilla, equiparable a las producidas en los siglos XII, XVI y XIX para impulsar y acompañar al crecimiento del potencial económico y político de la ciudad, es todavía hoy una reforma inconclusa. Sus ejes principales no han culminado su desarrollo, a pesar del gran avance experimentado en todos ellos. El paso único del río, es ahora un paso múltiple carretero, ferroviario y de metro, extendido sobre todo el contacto fluvial de la ciudad en un tramo de más de 8 kilómetros, pero faltan los pasos extremos, norte y sur del sistema. La gran conquista de la ciudad, el metro, cuenta con una sola línea, ahora en prolongación hasta Alcalá, sin que pueda operar aun de acuerdo con su lógica concepción de red. El puerto, que supo renacer de su casi extinción en el siglo XIX, parece haberse rendido demasiado pronto ante los problemas ambientales, difíciles pero probablemente resolubles, que plantea el dragado del canal de navegación. El desarrollo del sistema de parques y bosques, esencial en la defensa de la habitabilidad de la metrópoli de más de un millón de habitantes, y una de las principales innovaciones de la reforma, avanza muy lentamente y sin una concepción global que garantice su aportación real a la mejora de la salud pública y del medio ambiente. La consideración del paisaje como indicador del desorden en la ocupación del espacio se ha desatendido; y, en fin, a pesar de la vigencia de un Plan Subregional de Ordenación de la Aglomeración (3), aprobado en 2009 sobre ¡46! municipios, no hay rastro del proyecto de autoridad metropolitana, ni apenas reflejo en los medios de un proyecto que ha ido perdiendo fuelle a la vez que imagen, pero que sigue siendo necesario concluir.

Para ello, es imprescindible recuperar la conciencia pública de su utilidad, y conseguir que el proyecto de la Sevilla contemporánea, metrópoli y capital de Andalucía, vuelva a ser un objeto de interés de primer rango para las administraciones, renuentes siempre a enfrentar los problemas de concertación entre municipios que conlleva la realización de un proyecto de orden superior.

Sevilla, 17 de octubre de 2017

(1) Llanos, ocultos a la ciudad durante un siglo, segregados del resto de la vega por la nueva 'corta' y su muro de defensa, y pertenecientes a dos municipios, los terrenos de La Cartuja eran un 'no lugar' abocado a ser consumido a pedazos, comenzando por los flancos más próximos a la ciudad y a golpe de oportunidad. Contra tal amenaza, y para ser aplicado con la mayor celeridad, el Plan Especial de Ordenación se redactó con definición de proyecto básico, proporcionando forma y unidad orgánica a la totalidad del sector, desde su fondo y en continuidad con los dos cauces del río. Sobre la planicie inicial se modeló una depresión interior, unificadora por su configuración en 'cuenco' del completo espacio del sector. Este se organizó como composición de ámbitos parciales, sin ruptura de la escala general, única en la ciudad, quedando vertebrado visual y orgánicamente, por la ría que recorre el fondo de la depresión. Colinas y vaguadas equilibraron internamente el movimiento de tierras. En el relieve modificado se dispusieron las masas de forestación -con predominio de especies autóctonas- y los paseos y jardines, y se inscribió la red viaria. El ajuste y 'tensado' del orden general quedó asignado a la arquitectura de una red de 'enclaves' de edificación y usos intensivos distribuidos por todo el sector.

(2) Las expansiones de los cascos urbanos producidas a partir de los años cincuenta dañaron la visibilidad y la inteligencia del espacio, rompiendo sus formas de contornos nítidos y oscureciendo su relación con el campo. En Sevilla, las obras de encauzamiento y la urbanización de los suelos defendidos de inundaciones determinaron el abandono de la lógica histórica de ocupación del territorio. Durante décadas, el curso del río fue, en sus cambios, difícil de entender para los no iniciados. Y lo mismo podría decirse del 'campo', muchos de cuyos caminos habían sido desviados por los nuevos cauces. La libertad de movimientos, basada en la comunicación clara y universal entre sus ámbitos internos -lo que hace a la ciudad, frente a la mera reunión de construcciones-, no existía ya sino con graves limitaciones.

(3) La 'aglomeración' en las grandes ciudades es un efecto localizado pernicioso de los procesos no planificados de crecimiento. Pero es un problema que tiene solución en el proyecto y su desarrollo ordenado y no debe confundirse con la ciudad que lo sufre, y que aunque defectuosa o necesitada de reformas será siempre 'ciudad', 'polis' o 'metropolis', no 'aglomeración' como descuidadamente la suelen denominar hoy la geografía y la administración pública.