

LAS GRANDES TRANSFORMACIONES URBANAS DE SEVILLA DURANTE LOS AÑOS PREVIOS A LA EXPOSICION UNIVERSAL

POR

VÍCTOR FERNÁNDEZ SALINAS

La inversión realizada con motivo de la Exposición Universal de Sevilla se acerca a la cifra del billón de pesetas. En esta cifra se engloban no sólo los gastos llevados a cabo dentro de la ciudad, sino todos aquellos que, de carácter municipal, metropolitano, regional o estatal, contribuyeron a mejorar la infraestructura de la ciudad y de la región para celebrar tal evento.

Por consiguiente, es necesario situar en un contexto amplio todas las transformaciones urbanas de Sevilla y no referirlas exclusivamente a su ámbito urbano. Así, por ejemplo, la nueva estación de Santa Justa no significa sólo una reestructuración de la red ferroviaria a su paso por la ciudad, sino también la llegada a Andalucía del tren de alta velocidad. Se trata, pues, de unos cambios que, gracias a la Exposición, han creado un campo de oportunidad nuevo, en un ámbito que trasciende la ciudad, y que plantea abundantes y variadas posibilidades de desarrollo en el contexto de las relaciones económicas y sociales de Andalucía.

Víctor Fernández Salinas. Departamento de Geografía Humana. Universidad de Sevilla.

Estudios Geográficos
Tomo LIV, n.º 212, julio-septiembre 1993

La Sevilla que se abre a los años ochenta

Sevilla, lo mismo que la mayor parte de las ciudades españolas que habían experimentado un fuerte incremento demográfico durante las décadas centrales de la centuria, arrastra aún durante gran parte de los años ochenta la desfavorable herencia de una estructura física poco correcta desde el punto de vista urbano, con graves carencias en su red viaria, saturación de tráfico, altas densidades en barriadas obreras e incluso en las destinadas a clases medias y acomodadas, y un gran déficit de equipamientos deportivos y culturales,¹ lo que en su conjunto configura una ciudad escasamente atractiva para el despegue de actividades productivas innovadoras.

Desde la segunda mitad del decenio de los cincuenta, Sevilla había experimentado un destacado proceso expansivo que se traduce en la ocupación de la periferia norte, este y sur de la ciudad. Este crecimiento, no obstante, se realiza sin una coherencia interna para dotar de estructura general al conjunto urbano y sin una cualificación de los nuevos barrios que, sin la articulación necesaria entre sí y con el centro de Sevilla y sin elementos generadores de referencias para la identificación de sus vecinos, proporcionaron un modelo de ciudad de baja calidad, incluso en las barriadas pretendidamente destinadas a clases sociales desahogadas. Paralelamente, la ciudad antigua, tanto el casco como los arrabales históricos, acusan durante aquellos años las duras circunstancias que impone la generalización de un proceso especulativo que no se contrarresta con medidas protectoras del abundante y valioso patrimonio arquitectónico y cultural de una ciudad como Sevilla. Así, mientras en la mitad sur del casco histórico o en Triana se produce la sustitución indiscriminada del caserío histórico, bien por intereses comerciales y financieros, como sucede en el primero de los ámbitos,² bien por un afán de construcción de viviendas

¹ Para conocer las carencias de Sevilla desde las décadas centrales de la centuria ver GONZÁLEZ DORADO, Antonio: *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*, Sevilla, Banco Urquijo, 1975; MARÍN DE TERÁN, Luis: *Sevilla: centro urbano y barriadas*, Sevilla, Excmo. Ayuntamiento, 1980 y FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor: *La reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad y Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1992.

² En relación al centro comercial y financiero tradicional de Sevilla ver: VEGA BENAYAS, Sofía: *El centro urbano de Sevilla*, Sevilla, Diputación Provincial, 1989.

por parte de empresas inmobiliarias de tamaño pequeño y mediano, en el segundo; en la mitad norte o en arrabales como el de San Bernardo, su creciente marginalidad o una legislación urbanística con pretensiones destructivas, provocaron la degradación y abandono de amplias zonas urbanas.

A lo anterior, y sobre todo desde los años setenta, hay que añadir las consecuencias negativas de la conformación de un área metropolitana aún menos organizada que la propia ciudad.³ Esta cuenta al menos con numerosos documentos de planificación urbanística, sobre todo desde que en 1946 se aprobase su primer plan general de ordenación y se continuase con el plan de 1963. La consolidación del área metropolitana prolonga los problemas, que hasta entonces sólo afectaban a la capital, a los pueblos y ciudades cercanas; en ocasiones incrementados por las expectativas especulativas que crearon los crecimientos rápidos de municipios como Mairena del Aljarafe, Dos Hermanas o Tomares, entre otros. Estos núcleos, de tan fuerte expansión física y demográfica, no se benefician casi nunca de mejoras en la conexión general metropolitana; de hecho, sólo se crean situaciones ventajosas de accesibilidad a Sevilla en aquellas localidades en las que se amplían o desdoblán las carreteras generales, autopistas o autovías junto a las que se ubican. Tal es el caso de muchos municipios del Aljarafe. Por otro lado, estos pueblos también se vieron afectados por una débil dotación de equipamientos y por un fuerte proceso de descaracterización de sus núcleos tradicionales, de aspecto rural muy marcado hasta entonces.

Sevilla es una ciudad que llega a los años ochenta con una gran concentración de las funciones centrales en su casco histórico (comercio, finanzas y administración), en menoscabo de una periferia extensa, desorganizada y poco equipada, sobre todo en relación a dotaciones culturales y zonas verdes. Entre el centro y la periferia, incluyendo en ésta a la ciudad que se expande desde los años cincuenta y al área metropolitana, la red

³ Sobre el área metropolitana versan los siguientes títulos: ALMOGUERA SALLEN, Pilar: *El área de Sevilla como sistema metropolitano*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional, 1989 y las publicaciones de la Dirección General de Urbanismo de la Junta de Andalucía con propuestas para este ámbito territorial: *AREA METROPOLITANA: Propuesta para la coordinación de las políticas urbanísticas municipales*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1984 y *Directrices para la coordinación urbanística (avance)*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1989.

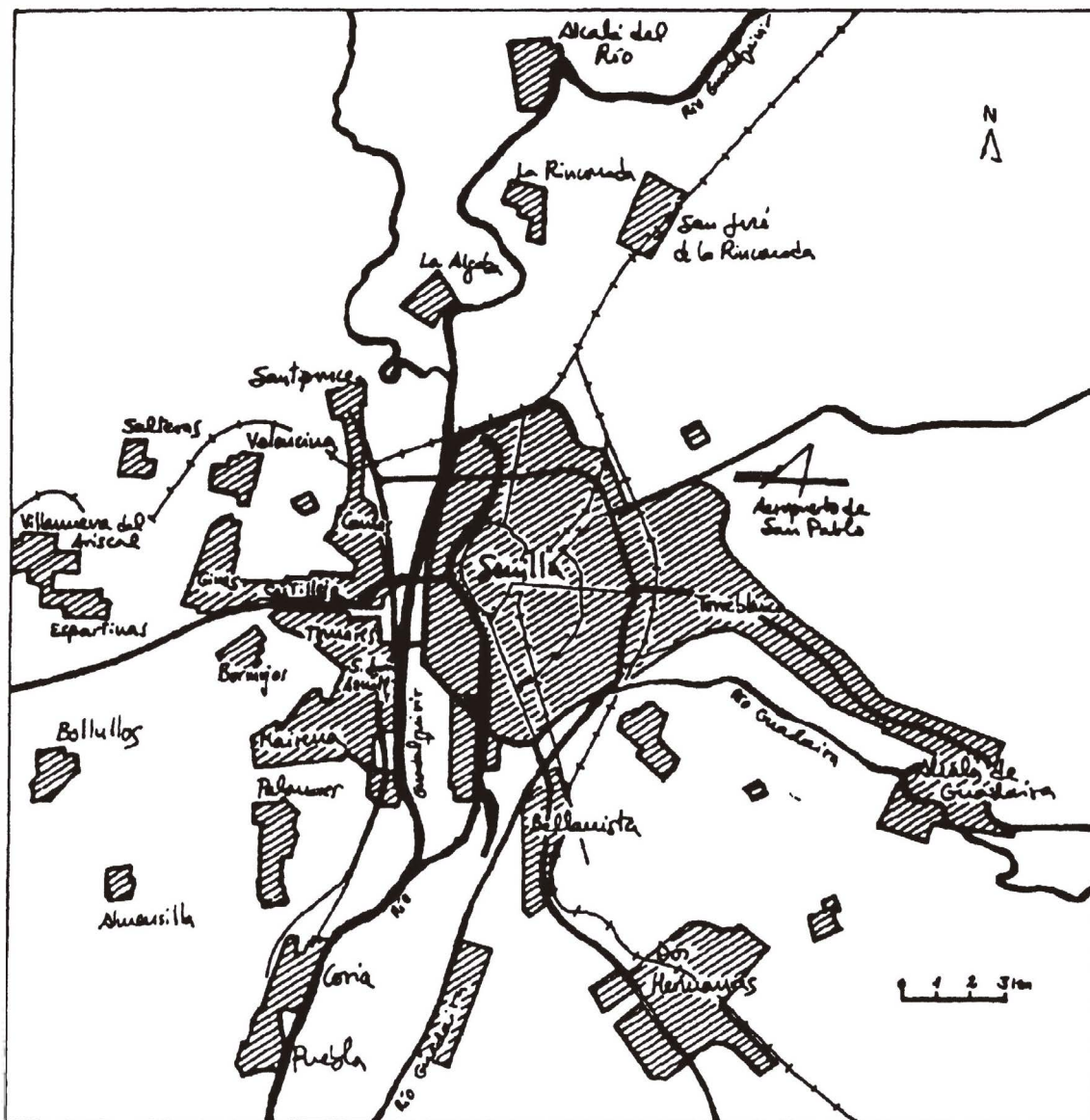


FIGURA 1.—El contexto metropolitano de Sevilla

viaria es insuficiente y provoca una saturación de tráfico, que afecta sobre todo al centro.

La segunda mitad del decenio de los ochenta señala un importante cambio en la tendencia anterior. Sevilla, como otras muchas ciudades españolas, ya llevaba algunos años en el empeño de resolver sus graves carencias de dotaciones urbanas. La consolidación del papel de Sevilla como capital regional de Andalucía, dentro del nuevo modelo de organización territorial del Estado español, la evolución favorable de la economía durante aquellos años y, muy especialmente, la decisión de celebrar la Exposición Universal en la incorrectamente denominada *Isla de la Cartuja*, abren un proceso de fuerte transformación urbana que se concreta sobre todo en:

a) La expansión hacia el noroeste, como resultado del desplazamiento hacia occidente del cauce del Guadalquivir tras la apertura de la Corta de la Cartuja en 1984, libera de los riesgos de inundación a un vasto sector llamado *La Cartuja*, seleccionado como solar de la Exposición Universal de 1992.

b) El crecimiento físico de la ciudad, principalmente en el Polígono Aeropuerto, situado al nordeste, y en Los Bermejales, hacia el sur.

c) La creación de una infraestructura viaria adecuada para la articulación de la trama interna de la ciudad y la conexión de ésta con la red de accesos, tanto aquellos que enlazan Sevilla con las principales ciudades andaluzas, con el resto de la península y con el norte de Africa, como los que la ligan con los distintos núcleos que forman su área metropolitana.

d) La construcción o renovación de las principales terminales de transporte en la ciudad, incluyendo en este apartado la reorganización de la red ferroviaria a su paso por la ciudad.

e) La recuperación de parte del patrimonio arquitectónico.

f) La cualificación de nuevos sectores urbanos no situados en el casco histórico.

La incorporación de La Cartuja a la ciudad

Al observar el plano actual de Sevilla, aquello que llama más poderosamente la atención al compararlo con planos anteriores es su expansión

hacia el noroeste, el sector denominado La Cartuja. Las circunstancias por las que pasa la incorporación de este espacio a la ciudad son analizadas en otro capítulo de ese volumen. Se esbozarán aquí, por lo tanto, sólo aquellos aspectos generales de la integración de este sector que afectan al conjunto urbano.

Desde el punto de vista formal, el plano actual de Sevilla apunta hacia una disposición raiocéntrica que, aunque irregular, contrarresta la tendencia al desarrollo hacia el este y convierte a la dársena del antiguo cauce del Guadalquivir en la espina dorsal de su plano, desde la que se ofrecen las mejores perspectivas paisajísticas urbanas, tanto en sus ámbitos históricos, como en aquellos más relacionados con el puerto o con la parte norte de la ciudad. La operación de ocupación de la Cartuja no implica sólo el desplazamiento del Guadalquivir más al oeste, sino que se configura como una de las obras de recualificación paisajística de mayor entidad de las llevadas a cabo en las ciudades españolas durante los últimos años, aprovechando para ello las ventajas que ofrece la dársena, que coincide con el cauce tradicional y con el puerto. Al contrario, el nuevo cauce del río, nueva trasera de la ciudad, ha sido desaprovechado como recurso paisajístico, ya que no se vincula a él ninguna de las nuevas referencias urbanas, tan abundantes, con las que se dota a la Sevilla de la Exposición Universal.

De otro lado, teniendo en cuenta la importancia que supone para la ciudad la asunción de la Cartuja, el aspecto que más llama la atención es la escala metropolitana de los usos, recreativos y científicos, que se plantean en este sector.⁴ La conformación de un parque temático y un centro de innovación tecnológica sobre parte del solar de la Exposición Universal y la construcción del parque del Alamillo proporcionan un amplio espacio de contenido muy variado desde el punto de vista del equipamiento urbano, espacio que satisfará una demanda que trasciende la de la propia ciudad e, incluso, la de su área metropolitana. Se pretende aprovechar el campo de oportunidad generado durante 1992 y proyectarlo hacia el futuro, bien en relación a la oferta de usos recreativos y deportivos citados, bien con el objetivo de crear un potente centro de innovación, de carácter público y privado, cuya producción se instituiría como una de las actividades básicas

⁴ Entre los usos planteados en la Cartuja también se encuentra el administrativo. La llamada Torre Triana, voluminosa obra del arquitecto Sáenz de Oiza, acogerá en su día varias consejerías de la Junta de Andalucía.

de la ciudad. La escala y características de los usos de esta zona, absolutamente nuevos en Sevilla, explican la diferenciación funcional y paisajística de este vasto espacio urbano, aún en conformación.

La decidida expansión física de la ciudad durante la segunda mitad del decenio de los ochenta

La expansión de Sevilla, además de la ocupación de La Cartuja con motivo de la Exposición Universal, se relaciona sobre todo con tres ámbitos concretos. El primero de ellos, Pino Montano, es un sector situado al norte de la ciudad y cuya construcción se remonta a los finales años setenta y primeros ochenta, aunque todavía no ha concluido su colmatación. De desarrollo más cercano en el tiempo hay que citar el Polígono Aeropuerto y Los Bermejales. El primero de ellos es un amplio sector de 900 hectáreas, cuya ocupación se inicia en los años ochenta, tras resolver los conflictos del trámite administrativo previos a su urbanización. En la actualidad, este sector aún dispone de amplios sectores por urbanizar. Por su parte, Los Bermejales, cuya urbanización se inicia a finales de los años ochenta, aún no se ha ocupado, aunque las primeras fases de su construcción se encuentran ya completamente terminadas.

La nueva red viaria

La ampliación y mejora de la red viaria constituye la transformación urbana más destacable, tanto desde el punto de vista de las ventajas que significa para el desenvolvimiento del tráfico, como desde el punto de vista morfológico y paisajístico. Son el arranque de importantes procesos de renovación y proporcionan recorridos urbanos que descubren perspectivas nuevas de la ciudad y, sobre todo, junto a los puentes construidos para mejorar la conexión entre las márgenes de los cauces histórico y actual del río, dotan a Sevilla de referencias paisajísticas de fuerte impacto.

El modelo de renovación viaria aplicado no es nuevo; de hecho ya aparece recogido en documentos de planificación muy anteriores, sobre todo en los planes de ordenación urbana de 1946 y 1963. Sin embargo, y debido al desarrollo incompleto de aquellos planes, no se construyó el sistema viario en forma de anillos concéntricos que perseguía mejorar las conexiones tangenciales de los distintos barrios. El resultado fue una

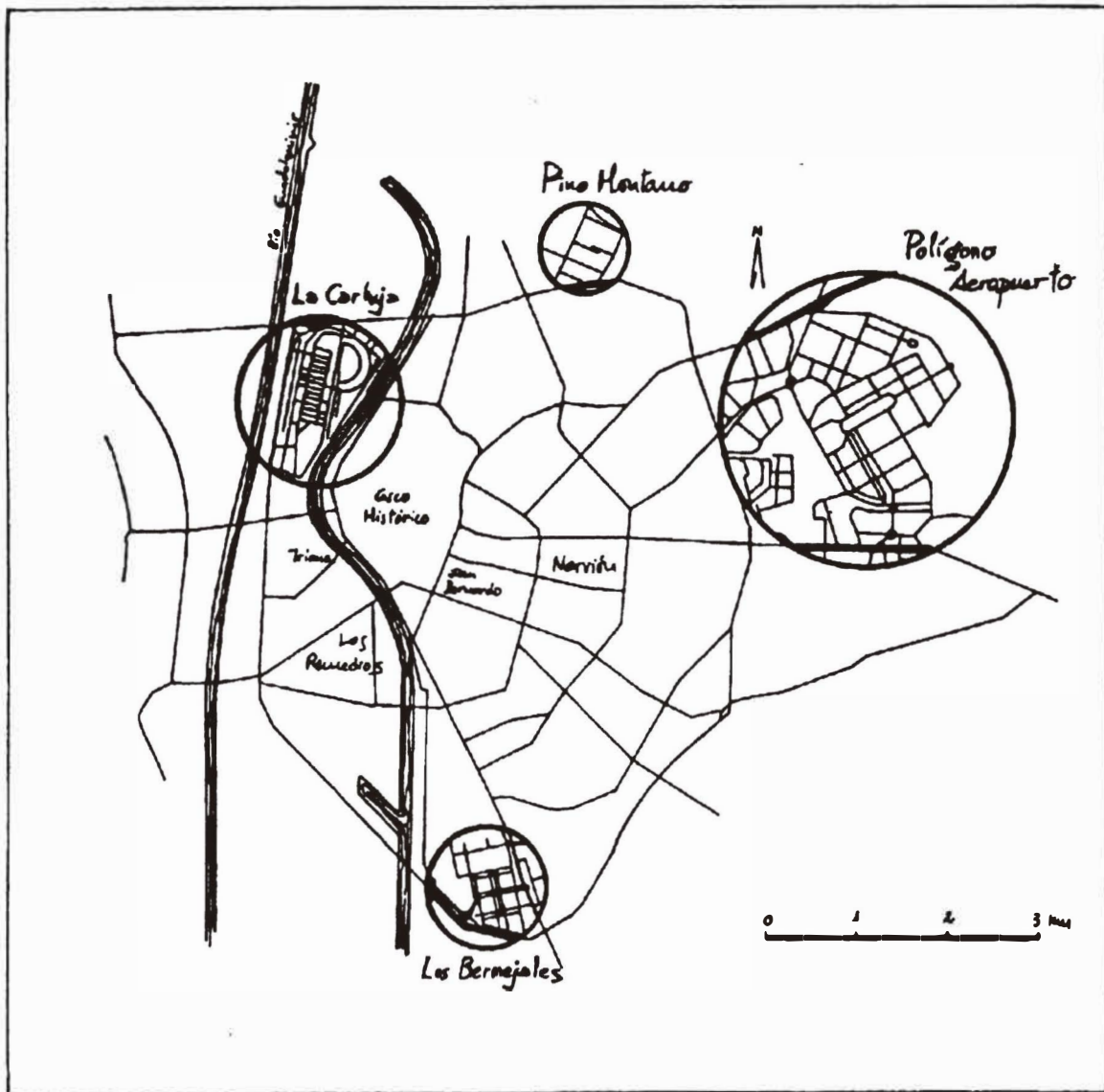


FIGURA 2.—Principales zonas de expansión urbana

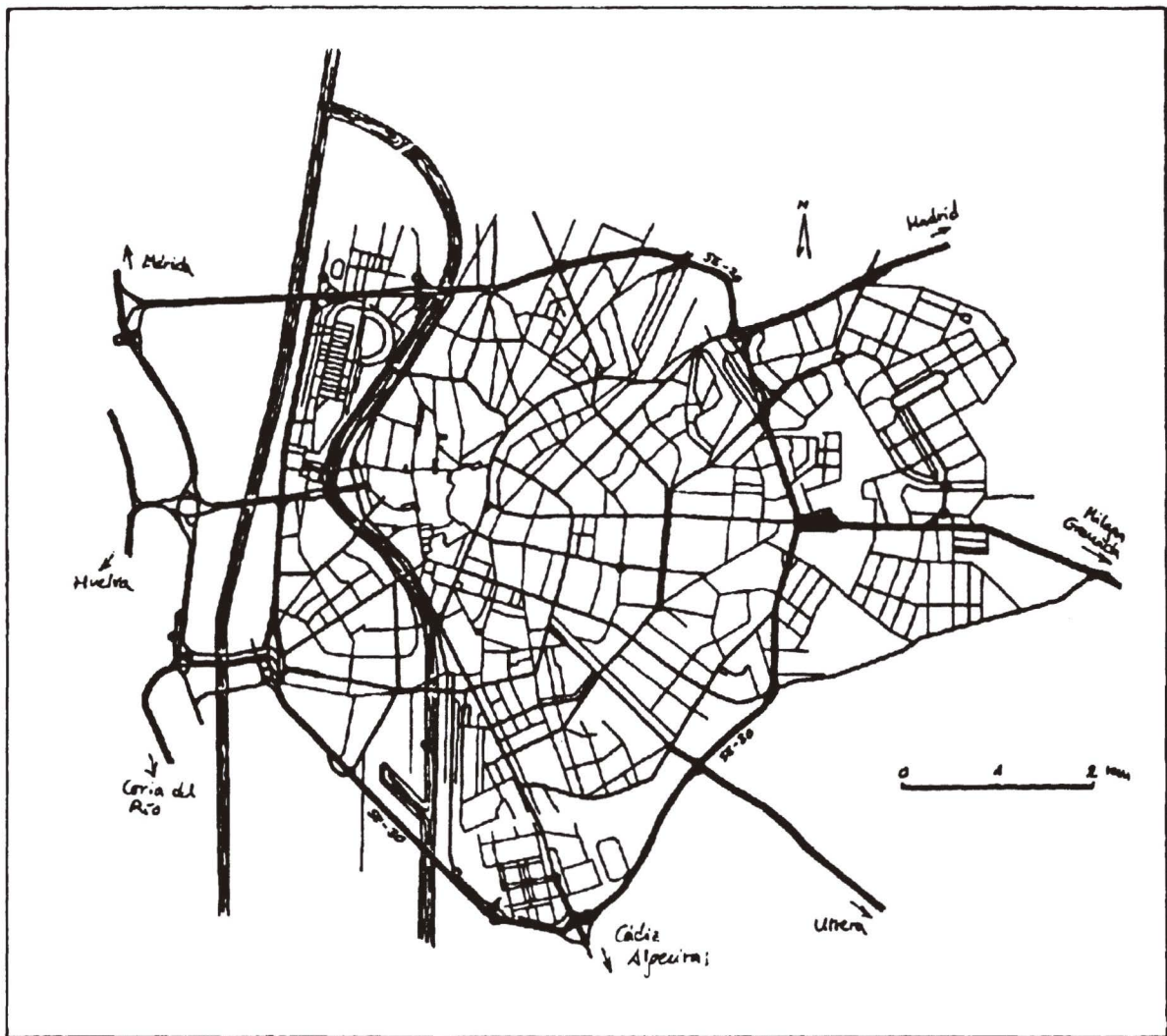


FIGURA 3.—Accesos y red viaria de Sevilla en 1992

estructura urbana apoyada en las avenidas de acceso a Sevilla, todas ellas muy congestionadas y que, a su vez, contribuían al caos circulatorio al confluir en la ronda histórica.⁵

La nueva configuración viaria está formada por una serie de rondas, hasta cuatro en la parte oriental de Sevilla, que proporcionan alternativas nuevas y más rápidas al tráfico urbano. La exterior, la denominada SE-30, actúa como una verdadera ronda de circunvalación de la ciudad, aunque, al no haber sido bien resueltas las conexiones de algunos de sus cruces, no puede ser calificada como vía rápida en su recorrido norte de la ciudad. No obstante, el hecho de que el tráfico en tránsito por Sevilla haya dejado de circular por las rondas históricas ha permitido descongestionar el anillo que rodea al casco antiguo.

Al margen de lo anterior, la nueva red también ha recuperado nuevos sectores para la expansión urbana. Uno muy amplio, que se extendía a lo largo de una larga franja entre la Carretera de Carmona y el barrio del Porvenir, con múltiples servidumbres urbanas a causa del antiguo tendido ferroviario, ha sido dotado con dos avenidas de dirección norte-sur y nuevas conexiones este-oeste, liberando vastas superficies de gran centralidad, lo que está produciendo un cambio destacado en esta zona.

Otro ámbito de notable transformación viaria es el situado al noroeste de la Carretera de Carmona, zona de alta densidad residencial y con una tradicional carencia de infraestructuras de todo tipo, que, entre otros problemas, congestionaba esta vía. La prolongación hacia este sector de la Ronda del Tamarguillo y la configuración de las nuevas rondas de Pío XII y la de Felipe II-San Lázaro, solventan uno de los peores problemas desde el punto de vista circulatorio de Sevilla.

Las grandes vías de acceso también han mejorado sustancialmente con la remodelación viaria, especialmente con la configuración de la gran ronda de circunvalación que supone la SE-30. Algunos puntos negros,

⁵ La obra de GONZÁLEZ DORADO, Antonio: *Op.cit.*, sigue constituyendo, pese a los años transcurridos desde su publicación un buen punto de partida para conocer las vicisitudes en que se desarrolla la expansión urbana durante los años del llamado *desarrollismo español*. MARÍN DE TERÁN, Luis: *Op.cit.* esboza un panorama sintético, pero no por ello poco explicativo, de la historia contemporánea de Sevilla, en el que quedan de manifiesto las cortapisas urbanísticas de los errores en la gestión de la ciudad de los años sesenta y setenta.

como los accesos al Aljarafe, zona de fuerte expansión metropolitana desde los años setenta, o la carretera de Málaga, han desaparecido; en tanto que otros, aunque aminorados, se mantienen, como es el caso de la salida hacia Madrid.

En fin, Sevilla ha pasado de poseer 123,5 kilómetros de grandes viales urbanos en 1987 a casi 200 en la actualidad. Este incremento, construido en muy pocos años y con las premuras de una necesaria finalización previa a la inauguración de la Exposición Universal, no sólo tiene importantes implicaciones en la circulación, sino también en la revalorización de amplios sectores urbanos, lo que hoy se traduce en Sevilla en el contraste paisajístico de barriadas muy modestas, de aspecto casi rural (La Bachillera, Cerro del Aguila), con anchas y nuevas avenidas. En ocasiones, como sucede en la parte norte y sureste de la SE-30, han quedado a la vista barriadas marginales de autoconstrucción e incluso zonas de chabolismo.

En combinación con estas nuevas redes arteriales se han construido seis puentes nuevos, en una ciudad que sólo contaba con cuatro para salvar la dársena histórica del Guadalquivir y tres para el nuevo cauce. Algunos de estos nuevos puentes, especialmente los que sirven de paso a la SE-30 para cruzar la dársena, el puente del Quinto Centenario y el puente del Alamillo, se han convertido en importantes referencias urbanas, trascendiendo ampliamente su función viaria.

La creación y mejora de las infraestructuras de transporte

Uno de los problemas más graves que afectaban a la Sevilla de los años ochenta era el provocado por la red ferroviaria a su paso por la ciudad. La existencia de dos estaciones, ambas muy cercanas al casco histórico, ahogaba el crecimiento físico y, sobre todo, la conexión del centro urbano con las distintas zonas de expansión. Estos problemas se recrudecían al combinarse con las carencias de la red viaria comentadas en el apartado anterior.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1987 propone la sustitución de las dos estaciones tradicionales (Plaza de Armas y San Bernardo) por una única estación central (Santa Justa) situada más al norte y al este que la de San Bernardo (también conocida como estación de Cádiz), a la vez que se convierte en subterráneo el trazado de un importante sector de la línea

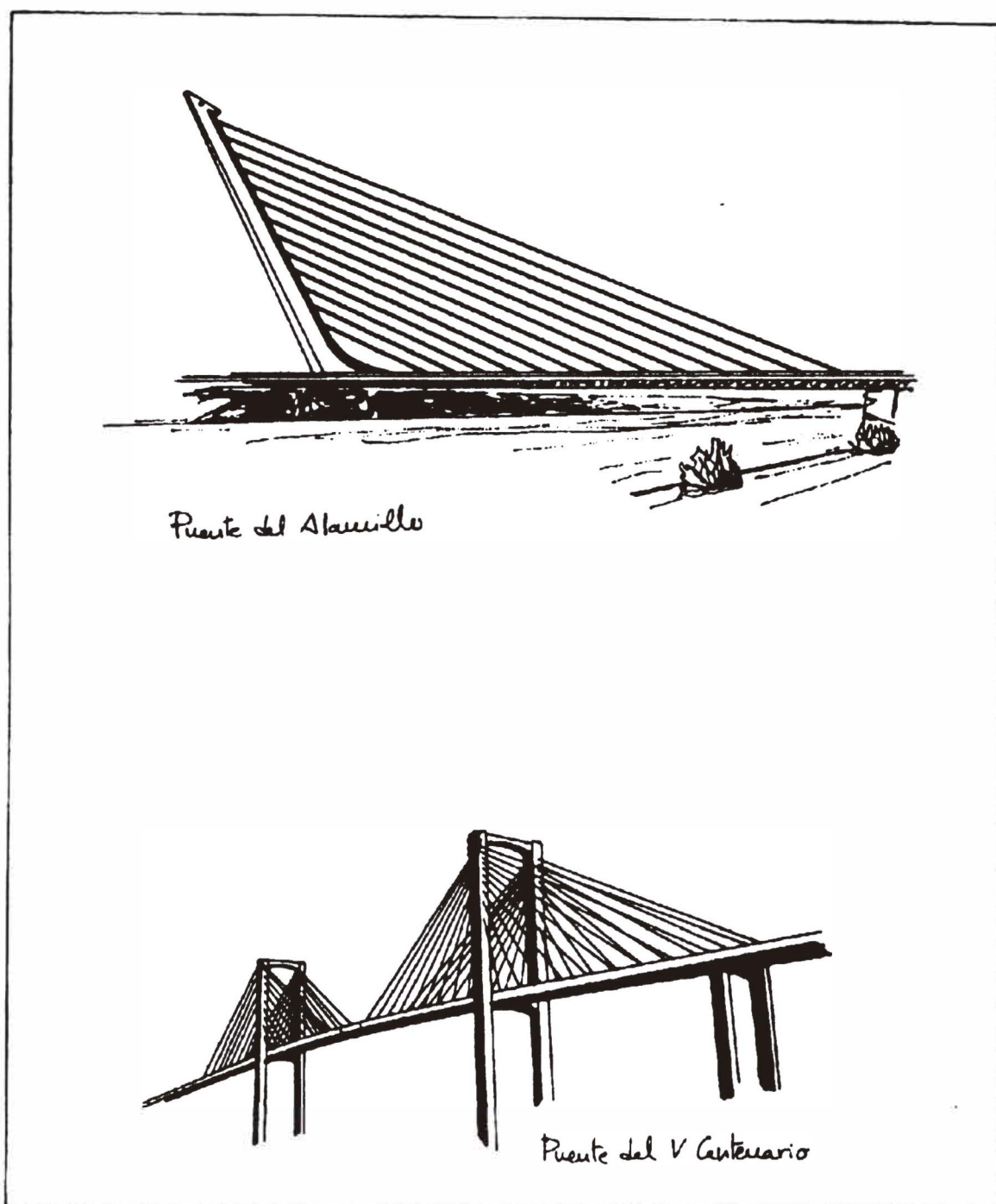


FIGURA 4.—Puentes del Alamillo y del V Centenario

ferroviaria a su paso por la ciudad. Esto último ha permitido, ponderado a la luz de la nueva red de calles y avenidas, superar la tradicional incomunicación entre la expansión oriental de la ciudad, de fuerte crecimiento durante la segunda mitad de los años ochenta, y el centro histórico. A su vez, la desaparición del ramal de acceso a la estación de la Plaza de Armas (o estación de Córdoba), permite la conexión directa entre el casco histórico y La Cartuja. Además, la liberación de las áreas ocupadas por las antiguas playas ferroviarias, abre un importante proceso de renovación urbana que se concreta en la construcción de jardines y paseos sobre la dársena del cauce histórico junto al casco antiguo, frente a La Cartuja, y posibilita la apertura de una nueva avenida y la remodelación profunda en torno a la estación de San Bernardo. Al mismo tiempo, se construye una moderna y funcional estación, denominada de Santa Justa, obra de los arquitectos Antonio Cruz y Antonio Ortiz, aunque con ello pierdan su uso ferroviario las antiguas estaciones, magníficos ejemplos de arquitectura ferroviaria de principios de siglo. Las nuevas estaciones de mercancías de Majarabique y de La Negrilla completan la nueva estructura ferroviaria de Sevilla.

El aeropuerto de San Pablo se dota con una nueva terminal cuyo proyecto pertenece al arquitecto Rafael Moneo. Esta ampliación aporta una sustancial modernización respecto a sus antiguas instalaciones.

La estación de autobuses del Prado de San Sebastián se complementa con la inauguración de otra nueva y de mayores dimensiones en la plaza de Armas, junto a la antigua estación de igual nombre, con lo que se descongestiona aquélla, al tiempo que se reúnen en el nuevo edificio servicios de autobuses que antes estaban dispersos en aquel sector de la ciudad y cuyas zonas de estacionamiento ocupaban lugares inadecuados en plena vía pública.

La revalorización de sectores urbanos

La saturación de la parte sur del casco histórico como ámbito donde se concentran la mayor parte de las empresas dedicadas a los servicios financieros y de seguros, especialmente en el eje de la avenida de la Constitución, provoca desde los años sesenta, aunque con más fuerza durante las dos décadas siguientes, la concentración de este tipo de actividades en el barrio de Los Remedios, sobre todo en la avenida de la

República Argentina. En ese mismo barrio se consolida a su vez un eje comercial en torno a las calles Asunción (desde los años sesenta), y Virgen de Luján (desde los setenta).

La construcción del parque de los Príncipes y la instalación en Los Remedios, sobre todo en la primera de las avenidas citadas, de una importante parte de las consejerías y dependencias del gobierno autonómico andaluz, aunque se trate de un asentamiento provisional, consolida la revalorización del barrio.⁶

En el extremo opuesto de la ciudad, en el sector de Nervión, la consolidación de actividades comerciales y financieras en el eje Luis de Morales-San Francisco Javier configura un nuevo subcentro que aprovecha su posición central en relación a la gran expansión oriental de Sevilla, acentuado este proceso por la localización en este sector a mediados de los años ochenta de una de las cadenas comerciales nacionales de grandes superficies más importantes que ha atraído a gran cantidad y variedad de nuevas actividades.⁷

Si en el primero de los espacios se alcanza la saturación durante los últimos años ochenta, en el segundo, la reorganización viaria previa a la Exposición Universal implica una sustancial mejora en su conexión con las

⁶ El barrio de Los Remedios, aunque proyectado por Secundino ZUAZO UGALDE en 1924 («Proyecto de Saneamiento, Mejora Parcial y Ensanche») y por GARCÍA MERCADAL en 1929 («Proyecto de Mejora, Saneamiento y Ensanche Interior de Sevilla en Triana»), no se desarrolla de forma significativa hasta la segunda mitad de los años cincuenta. La colmatación de Los Remedios se alcanza ya avanzados los años ochenta. La pretendida cualificación de este barrio ha venido más vinculada al asentamiento comercial, financiero y administrativo que a unas verdaderas condiciones de calidad urbana. La alta densidad residencial de algunos de sus ejes viarios (calle Virgen de Luján, avenidas de la República Argentina, de Ramón de Carranza), unido a la escasez de espacios públicos, el único parque del barrio se inaugura ya en los años setenta, no ha sido obstáculo para que las clases medias y altas abandonaran en buen número sus casas patio del casco histórico durante los años sesenta para residir en los pisos de un barrio sobrecargado residencialmente.

⁷ El barrio de Nervión, creado durante los años previos a la Exposición Ibero-Americana de 1929, es en la actualidad uno de los espacios urbanos cuyo paisaje se ha alterado más durante las últimas décadas. Concebido como un sector de baja densidad residencial, en el que la mayor parte de los edificios eran chalets unifamiliares, en la actualidad ha visto trocada su imagen de ciudad jardín por un paisaje muy heterogéneo, caótico en algunos sectores. En él se ha descaracterizado su imagen primitiva y abundan los bloques de viviendas, tanto en manzana abierta, como entre medianeras, edificios de oficinas, algunas barriadas obreras y chalet originales de la época en que se construyó el barrio.

distintas partes de la ciudad, lo que unido a la existencia de importantes zonas aún sin urbanizar, ha desatado un proceso, aún en desarrollo, de renovación y colmatación que acentúa la recualificación funcional y residencial de la zona.

La recuperación del patrimonio

Uno de los grandes problemas de la Sevilla de la segunda mitad de la centuria era precisamente el despilfarro de su patrimonio histórico, artístico y cultural. Sometida a los fuertes procesos especulativos que afectan a las ciudades españolas desde la segunda mitad de los años cincuenta, Sevilla sufre la degradación o demolición de numerosos edificios valiosos, la pérdida de la vecindad tradicional de sus barrios históricos e, incluso, la descaracterización de amplias zonas de su casco antiguo como resultado de una sustitución inmobiliaria indiscriminada, sobre todo en relación a las zonas comerciales. Las plazas del Duque o de la Magdalena son dos lamentables ejemplos de lo anterior. Palacios como el de los Maldonado, el del duque de Medinaceli o el de los Tavera, la Aduana, los restos del convento de San Pablo o el de los Jesuitas, el Hotel Madrid, el teatro San Fernando, los corrales de Vírgenes y Tromperos y un largo etcétera, son edificios que sucumben a la piqueta entre la Guerra Civil y los últimos años setenta. Sin embargo, frente a otras ciudades del Estado español, la degradación paisajística del sector histórico de Sevilla se limita a zonas concretas, sobre todo comerciales y, en el resto, cuando se trata de una sustitución del caserío para fines residenciales, se edifican construcciones cuyos volúmenes, aunque recrecidos y suponiendo con frecuencia la unificación de dos o más parcelas, no contrastan excesivamente con el entorno en el que se enmarcan. Lo contrario de lo sucedido en otras ciudades de igual tradición histórica como puedan ser Valladolid, Málaga o Valencia.

Durante los primeros años ochenta, la destrucción del patrimonio se frena como resultado de una política urbanística más restrictiva frente a su sustitución y, también, a causa de la crisis del sector de la construcción. En la segunda mitad del decenio, el proceso constructor se revitaliza; se reactivan de nuevo las firmas constructoras que operan en el casco histórico, casi siempre pequeñas y medianas empresas. La mayor parte de ellas pertenecen a la propia Sevilla y en muchos casos se han limitado a realizar obras de rehabilitación arquitectónica destinadas a una demanda de cali-

dad, no en pocas ocasiones basadas en modelos de edificios de apartamentos, que repueblan el casco con una población compuesta por técnicos y profesionales liberales, pero que ahondan el proceso de expulsión de las clases populares hacia la periferia. Con todo, existen rehabilitaciones notables que han salvado edificios importantes para el paisaje y la recomposición de la historia de la ciudad (palacios de Monsalud, casa Yanduri, callejón de Dos Hermanas, corrales de vecinos como el del Coliseo, el del Conde, el de la calle San Vicente nº 100, entre otros).

Esta rehabilitación, que ha llegado a dar un giro importante en el proceso de marginación social y ruina edificatoria de amplios sectores del casco y arrabales, como es el caso de las zonas de San Luis, la Alameda o San Bernardo, se completa con la recuperación de inmuebles valiosos por parte de las diferentes administraciones, sobre todo por la regional, que, en su necesidad de dotarse con edificios emblemáticos para sus instituciones principales, ha encontrado en algunos de los palacios y otros edificios históricos de la ciudad una oportunidad para satisfacer tal demanda. El Hospital de las Cinco Llagas (actual Parlamento de Andalucía), el Palacio de San Telmo (Presidencia de Gobierno) o la Casa Rosa (Agencia del Medio Ambiente) son tres buenos y distintos ejemplos de lo anterior. En otros casos, es la necesidad de ampliar sus instalaciones lo que ha llevado a instituciones más antiguas a reestructurar sus sedes tradicionales o a reformar otros edificios. Tal es el caso del Ayuntamiento, que además de rehabilitar las Casas Consistoriales, ha recuperado el antiguo convento de los Terceros, la Casa de las Columnas, el convento de San Luis y parte de la Casa de la Moneda (aunque otra parte permanece en situación de ruina); de la Diputación Provincial, que se instalará en breve en el cuartel de Intendencia; u otras instituciones, como la Cámara de Comercio.

Por otro lado, y en relación directa con la celebración de la Exposición Universal, se han rehabilitado varios edificios históricos, entre ellos el propio monasterio de La Cartuja, el convento de San Clemente, la antigua estación de Córdoba y varias dependencias de la Catedral.

En cuanto a programas de mejora integral de sectores amplios, sólo cabe destacar la llevada a cabo en el barrio de San Bartolomé, aunque en buena medida esta recuperación se ha limitado a la infraestructura del barrio y al adecentamiento de fachadas, con pocas actuaciones en el caserío tradicional afectado por graves problemas de mantenimiento. Por otro lado, se trata de un barrio que, aunque olvidado tradicionalmente en la

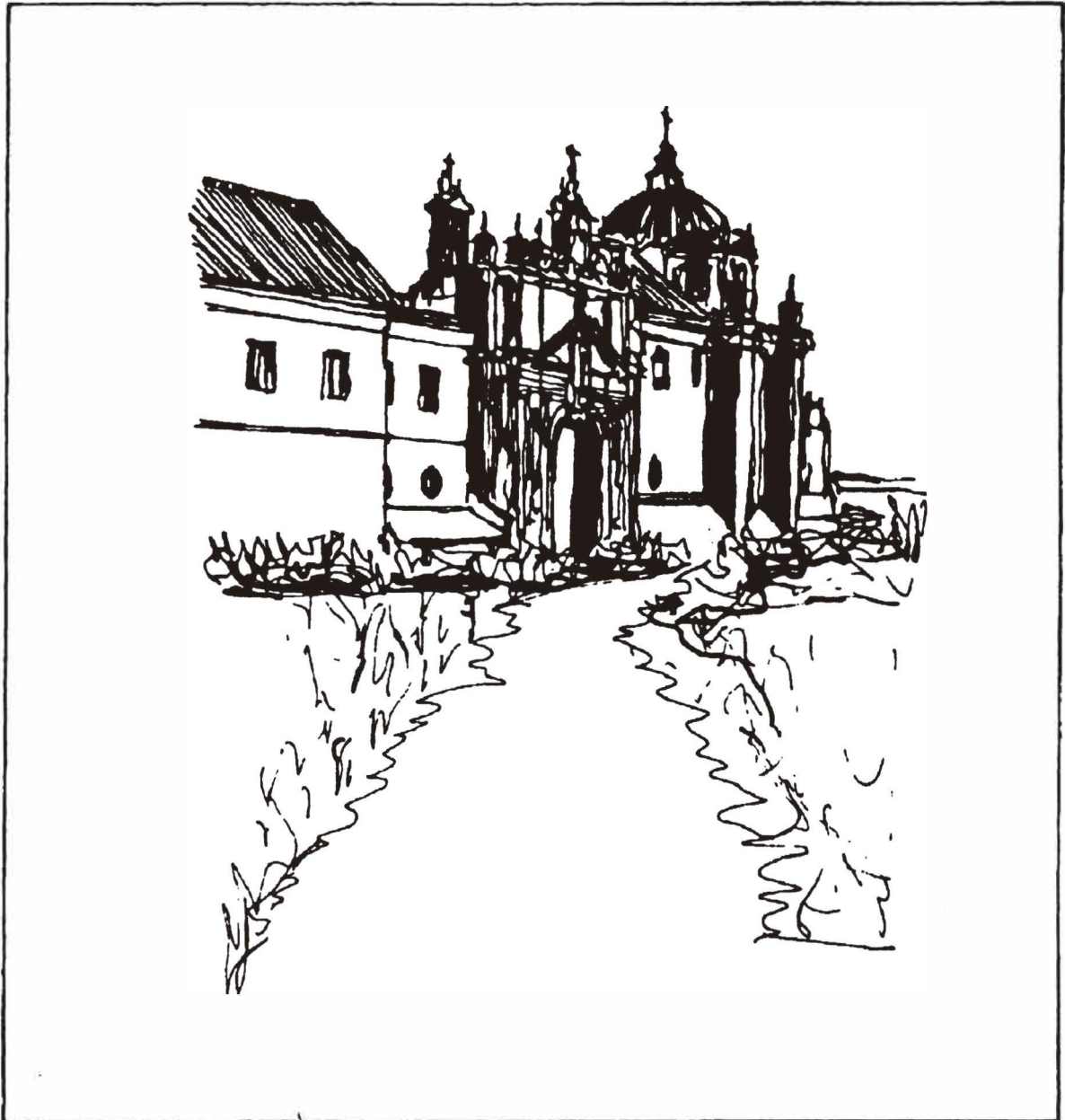


FIGURA 5.—*Monasterio de La Cartuja*

política municipal, su cercanía al centro comercial y al barrio de Santa Cruz (de hecho, formaba parte de la antigua judería medieval) y la rehabilitación de varios edificios en el sector o alrededores (el palacio de los Mañara, el de Altamira, el cuartel de Intendencia), ya auguraban un proceso de renovación urbana en la zona.

Por último, también cabe realizar alguna mención a la recuperación del patrimonio arqueológico-industrial, proceso del que existen numerosos ejemplos, muchos de ellos localizados en la parte septentrional del casco histórico, en sus inmediaciones o en la parte sur de la ciudad, en Tabladilla; todas ellas zonas de asentamiento industrial durante las últimas décadas del siglo pasado y primeras del presente. La mayor parte de las rehabilitaciones son de promoción pública (Almacenes Sínger, hoy teatro municipal, en la calle Lumbreras; la Casa de la Moneda; la fábrica Enrique Ramírez y Pérez, actual Instituto de Fomento de Andalucía, en la calle Torneo; el antiguo Matadero Municipal en la avenida de Ramón y Cajal; la Fábrica para la Comisaría Algodonera del Estado, hoy Consejería de Agricultura y Pesca, en la calle Genaro Parladé), pero también son numerosas las acometidas por la iniciativa privada (la torre de los Perdigones en la calle Resolana; los Almacenes del Banco Español de Crédito en la calle Manuel Siurot; la fábrica del Progreso Industrial en la calle Luis Montoto). El propio monasterio de la Cartuja, en cuanto antigua fábrica de cerámica, puede considerarse como una de las más ambiciosas recuperaciones de patrimonio industrial español.

Sevilla inconclusa

Las realizaciones que se han llevado a cabo entre 1987 y 1992 han dado como resultado la conformación de una ciudad nueva, en la que, a diferencia de la mayor parte de las ciudades españolas, se han concentrado en pocos años recursos necesarios para acabar con carencias que han acuciado durante mucho tiempo el desarrollo urbano global.

Sevilla es hoy una ciudad, sobre todo, con una red viaria que asegura unas comunicaciones adecuadas entre los distintos barrios de la ciudad. Además, las conexiones han sido mejoradas tanto en el ferrocarril como en otras grandes infraestructuras del transporte. Es, pues, un saldo muy positivo desde el punto de vista de las infraestructuras, que también ha de ser valorado desde el punto de vista de los numerosos terrenos que ha

convertido en aptos para su urbanización y las nuevas expectativas que ofrece para la renovación y creación de actividades productivas.

Sin embargo, la ciudad mantiene algunas asignaturas pendientes que, aunque tal vez secundarias en la jerarquía de las demandas urbanas, no por eso conviene minusvalorarlas. En este sentido, gran parte de los barrios, e incluso el centro de la ciudad, mantiene importantes déficit de dotaciones culturales, asistenciales, sanitarias de primera instancia y deportivas. A este respecto, la mayor parte de los pueblos de la provincia cuentan con una dotación más adecuada que los barrios de Sevilla. Existe aún, por lo tanto, un importante trecho a recorrer hasta llegar a una verdadera cualificación de las unidades vecinales de la ciudad.

Por otro lado, espacios tan céntricos como la plaza de la Encarnación y, sobre todo, el Prado de San Sebastián, convertidos en aparcamientos, distan mucho de ofrecer la imagen propia de ámbitos urbanos terminados. Los solares anejos al ex convento de San Luis, amplio vacío urbano en el centro de un barrio histórico muy degradado; el estado de abandono de la Alameda de Hércules, el mayor espacio abierto del casco, o el deterioro que afecta al entorno y a algunos de los pabellones más significativos de la Exposición Ibero-Americana de 1929 (pabellones de Perú, Chile, México, entre otros), refuerzan esa idea de ciudad sin resolver.

Se ha recuperado parte del patrimonio histórico-artístico de Sevilla, pero aún existen muchos palacios valiosos que merecen una actuación rápida que los recupere para usos urbanos o, al menos, que impida su desaparición (restos arqueológicos de la Buhayra, palacio del Marqués de la Algaba, del Pumarejo, el cuartel del Carmen, la casa de las Sirenas, etc.). Se nota la carencia de una política definida respecto a los espacios históricos de la ciudad,⁸ cuya ausencia ha permitido la degradación e, incluso, la desaparición de una importante parte del caserío civil. De hecho, un extenso sector del casco entre la Alameda y la calle Feria continúa siendo en la actualidad un área con acusados rasgos de marginalidad social. En

⁸ En los primeros meses de 1993 se anuncia el principio de un acuerdo de cooperación entre la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento para la consecución de un Plan Especial para el Conjunto Histórico-Artístico de Sevilla, cuya elaboración lleva postergándose desde 1987, en parte a causa de la ampliación del conjunto histórico-artístico a parte del sector que en su día ocupó el recinto de la Exposición Ibero-Americana.

otras zonas, la fuerte especulación desatada durante los años que ha durado la renovación urbana ha supuesto la reactivación de procesos como la expulsión de los vecinos tradicionales de los barrios históricos.

La transformación de Sevilla ha sido, a la vista de lo anterior, una transformación pragmática, necesaria y no falta de una concepción paisajística para la recuperación de la imagen urbana. Por ejemplo, el puente del Alamillo —proyectado por el ingeniero y arquitecto Santiago Calatrava—, se ha convertido, en el poco tiempo que lleva construido, en una de las referencias ciudadanas más importantes. Sevilla, pese al gran peso de la tradición en la forma de concebir su espacio, ha asumido con sorprendente rapidez nuevos hitos urbanos. Desde la incorporación de los edificios más emblemáticos de la Exposición de 1929, como es el caso de la plaza de España, no sucedía nada similar. Hace falta que ahora, traído el futuro al presente en lo relacionado con las grandes infraestructuras, se consolide verdaderamente una recualificación de dotaciones urbanas que alcance no sólo a los barrios de la ciudad, sino también a las poblaciones de los municipios pertenecientes a su área metropolitana. Y si a esto se une que las previsiones sobre la generación de riqueza y competitividad en la ciudad y en la región no resultan equivocadas, desmintiendo otras versiones menos optimistas, y se llega a crear un nuevo ambiente empresarial y social, entonces podrá decirse que las cosas han empezado a cambiar en el sur.

BIBLIOGRAFIA

- ALMOGUERA SALIENT, Pilar: *El área de Sevilla como sistema metropolitano*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional, 1989.
- ÁREA METROPOLITANA: *Propuesta para la coordinación de las políticas urbanísticas municipales*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1984.
- *Directrices para la coordinación urbanística (avance)*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1989.
- BALBONTIN DE ARCE, Tomás y SEVILLA EQUIPO 28: *Sevilla 1992, crónica de una transformación urbana*, Sevilla, Excmo. Ayuntamiento, 1991.
- FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor: *La reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Secretariado de Publicaciones de la Universidad, 1992.
- GERENCIA DE URBANISMO: *Plan General de Ordenación Urbana*, Sevilla, Excmo. Ayuntamiento, 1987.
- GONZÁLEZ DORADO, Antonio: *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*, Sevilla, Banco Urquijo, 1975.
- MARÍN DE TERÁN, Luis: *Sevilla: centro urbano y barriadas*, Sevilla, Excmo. Ayuntamiento, 1980.
- PETUAUD-LETANG, Michel: *Sevilla 2012*, Madrid, Celeste, 1992.

LAS GRANDES TRANSFORMACIONES URBANAS...

SOCIEDAD ESTATAL PARA LA EXPOSICIÓN UNIVERSAL SEVILLA 92: *Expo'92 Sevilla. Arquitectura y Diseño*, Milán, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92 y Electa, 1992.

TRILLO DE LEYVA, Manuel: *La Exposición Ibero-Americana. La transformación urbana de Sevilla*, Sevilla, Excmo. Ayuntamiento, 1980.

VEGA BENAYAS, Sofía: *El centro urbano de Sevilla*, Sevilla, Diputación Provincial, 1989.

RESUMEN.—*Las grandes transformaciones urbanas de Sevilla durante los años previos a la Exposición Universal.* La celebración de la Exposición Universal ha servido para que Sevilla resolviese gran parte del déficit de infraestructuras urbanas acumulado durante los años del llamado *desarrollismo*.

Las infraestructuras relacionadas con el transporte son aquellas que han experimentado un mayor desarrollo, tanto en la conexión interna de la ciudad, como en las comunicaciones con su área metropolitana, con su región y con el resto del país.

Otros equipamientos u operaciones para la mejora y dinamización socioeconómicas, si bien presentan avances considerables, son de carácter menos general, no han desarrollado en su totalidad los proyectos que los concebían o están más limitados en su ámbito urbano y en su alcance social.

PALABRAS CLAVE.—Sevilla. Transformación urbana. Infraestructuras.

ABSTRACT.—*The major urban changes at Seville previous the Universal Exhibition.* The celebration of the Universal Exhibition at Seville has been useful in terms of solving, at least partially, the urban infrastructures deficit.

Transport infrastructures were the ones which better development performed, not only in relation with the internal city connection, but also in the metropolitan, regional and national communication network.

Other urban aspects performed as well remarkable progresses, specially social utilities and the use of new economic resources. But this progresses are not generalised and they are spatial and social limited in their spatial extension.

KEY WORDS.—Seville. Urban change. Infrastructures.

RÉSUMÉ.—*Les grandes transformations urbaines á Seville pendant les années préalables á l'Exposition Universelle.* La célébration de l'Exposition Universelle a été une occasion très importante pour résoudre partiellement le déficit de infrastructures urbaines de Seville.

Le transport a été l'infrastructure qui a subi le plus grand essor, aussi bien en ce qui concerne la connexion interne de la ville, qu'en ce qui touche la communication avec son aire métropolitaine, sa région et le reste du pays.

D'autres objectifs urbains, en particulier les équipements et le profit des nouvelles ressources économiques, ont subi des progrès qui —même s'ils ne sont pas négligéables— ont un caractère moins général et n'ont atteint que partiellement les but prévus dans les projets originaux. En même temps, ils sont plus limités dans leur contexte d'application et dans leur dimension social.

MOTS CLÉ.—Seville. Transformation urbaine. Infrastructures.

