

## EL RÍO EN LA ÚLTIMA ETAPA DE LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE SEVILLA: POLÉMICAS Y REALIZACIONES

POR

LEANDRO DEL MORAL ITUARTE

### *El peso del fenómeno fluvial en el espacio urbano de Sevilla*

Sevilla pertenece a ese grupo de grandes ciudades, por razones hidrográficas no muy numerosas en España, en las cuales la relación con el río junto al que se asientan es literalmente esencial. En el caso de Sevilla, el Guadalquivir condiciona de un modo determinante tanto el origen, la función, el desarrollo y la configuración de la ciudad, como todo el mundo simbólico de imágenes y representaciones que rodean al fenómeno urbano.

Para entender esta realidad hay que poner de relieve la entidad fisiográfica y las características hidrológicas del fenómeno fluvial al que estamos haciendo referencia. Sevilla se emplaza justamente en el lugar en el que coinciden el último vado del Guadalquivir y la máxima penetración de embarcaciones aptas para la navegación marítima. El Guadalquivir, a la altura de Sevilla y hasta más de 20 kilómetros aguas arriba de ella, no es un río sino una ría o estuario sometido a la acción de las mareas, que elevan la cota de sus aguas alrededor de 2'5 metros dos veces al día. Esta circunstancia hace que, con un caudal fluvial que puede desaparecer completamente en los estiajes más acusados, el Guadalquivir nunca deja de presentar a lo largo de sus 12 kilómetros de recorrido urbano un aspecto

majestuoso, con una lámina de agua de entre 150 y 200 metros de latitud flanqueada por espaciosas orillas. En momentos de avenidas extraordinarias, que podían alcanzar, en régimen natural, un caudal de 12.000 metros cúbicos por segundo, el río se elevaba 8 ó 9 metros sobre el nivel ordinario. Esto significaba una altura de 2 ó 3 metros por encima del nivel de gran parte de la ciudad, encerrada en un sistema de defensa que, con mayor o menor eficacia dependiendo del momento histórico, la aislaba de la inundación.

El río, sometido históricamente a la dinámica natural de divagaciones y alteraciones del cauce propias de tramos fluviales de pendiente muy reducida, ha sido objeto de numerosas *cortas* o rectificaciones. Ésta es la razón por la que en la actualidad su tramo urbano se presenta dividido en dos cauces, de dirección norte-sur, sensiblemente paralelos. El más oriental fue transformado en 1950 en una dársena, regulada por una esclusa, que en 1991 ha sido ampliada hasta San Jerónimo por medio del *desaterramiento* de Chapina. El brazo más occidental, desde la corta de La Cartuja hasta la de la Punta del Verde, cumple en la actualidad la función de río vivo (figura 1).

Este cauce doble delimita un espacio urbano constituido por tres sectores, que de este a oeste son los siguientes:

a) En la margen izquierda, el caserío histórico y las áreas urbanizadas a lo largo del siglo xx, que se asientan en terrenos valorizados por medio de las grandes obras hidráulicas de defensa. En la actualidad la ronda del Tamarguillo, construida sobre el antiguo cauce del arroyo del mismo nombre, constituye el principal eje vertebrador de conjunto de todo este sector.

b) Al otro lado de la dársena, sobre la que se han tendido seis nuevos puentes, a la vez que se ha levantado el aterramiento de Chapina, se extienden Triana, Los Remedios y las futuras zonas de expansión urbana de La Cartuja, al norte, y Los Gordales y Tablada, al sur, formando una isla alargada y de dimensiones similares a la extensión actualmente urbanizada en la margen izquierda.

c) Separada por el actual cauce vivo del río, con otros tres puentes nuevos, se encuentra la cornisa del Aljarafe, que dota al conjunto de una decidida condición metropolitana. En ella desde hace quince años se está produciendo un fenómeno de urbanización acelerada, concentrándose una fracción importante de la población de la capital.

## EL RÍO EN LA ÚLTIMA ETAPA DE LA TRANSFORMACIÓN...

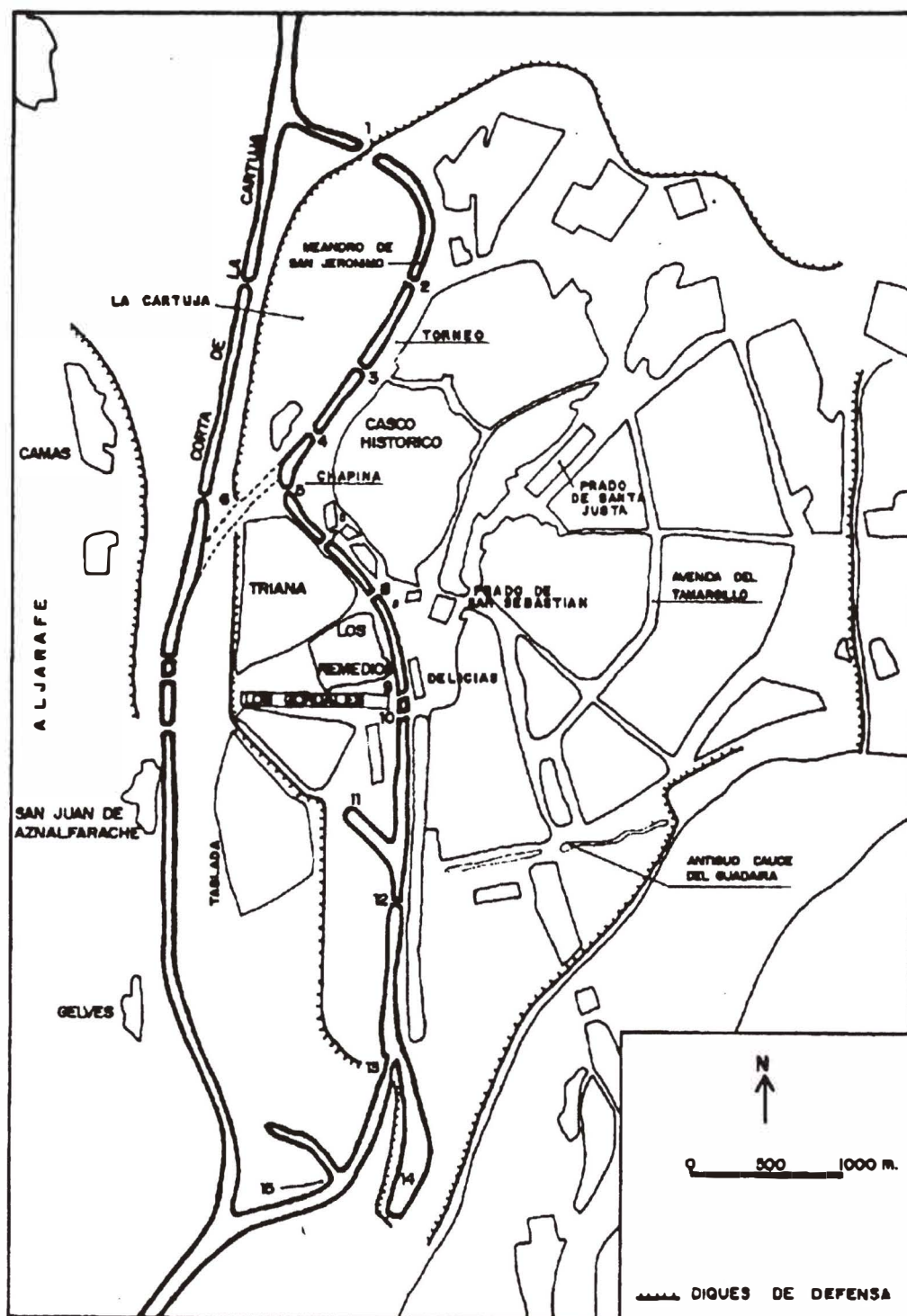


Figura 1.— *Los hitos del Guadalquivir en su travesía urbana: 1, Nuevo aterramiento de San Jerónimo; 2, Puente del Alamillo; 3, Puente de la Barqueta; 4, Pasarela de La Cartuja; 5, Puente de Chapina o del Cachorro; 6, Antigua corta de la Vega de Triana; 7, Puente de Triana o de Isabel II; 8, Puente de San Telmo; 9, Puente de Alfonso XIII; 10, Puente de las Delicias; 11, Dársena del Batán o del Centenario; 12, Puente del Centenario; 13, Esclusa; 14, Arranque del canal Sevilla-Bonanza; 15, Punta del Verde.*

*La evolución reciente de la relación entre el río y la ciudad*

La importancia del sistema fluvial como factor urbano aparece recogida en todos los planteamientos que se hacen sobre la ciudad. Este hecho es uno de los datos que sobresalen en el estado actual de esta cuestión. Sin embargo esta valoración es fruto de un cambio reciente en la forma de enfocar la relación entre los aspectos urbanísticos y los específicamente hidráulicos.

En 1975 se empezó la ejecución de la corta de La Cartuja con la idea de colmatar el cauce que se trataba de abandonar, es decir, el meandro de San Jerónimo. Los avanzados estudios de ingeniería hidráulica que precedieron al comienzo de los trabajos habían perseguido determinar la fórmula más adecuada para que la corriente fluvial ayudara a la excavación del nuevo canal a la vez que aumentara el depósito de los sedimentos en el meandro. Desde entonces el río de Sevilla ha pasado de ser objeto de esta intervención de mecánica hidráulica, tecnológicamente más o menos avanzada, a ser materia de la reflexión más cuidadosa y exquisita, aunque no siempre con buenos resultados, del urbanismo internacional. Ese tramo de río, que en aquella fecha cronológicamente tan cercana se proyectaba colmatar, se ha convertido, una vez abierta a la ciudad, en el delegado urbanístico de mayor importancia de cuantos ha dejado la Exposición Universal.

En estos últimos años todas las instituciones han rivalizado por demostrar la mayor sensibilidad hacia el factor fluvial y la máxima preocupación por el respeto a sus potencialidades. El fenómeno se enmarca en un proceso generalizado de desarrollo de la conciencia sobre el valor de los recursos territoriales. Pero en el caso de las relaciones de Sevilla con su río concurren además dos factores materiales que condicionan este cambio de perspectiva.

Por una parte hay que tener en cuenta el hecho de la erradicación de la amenaza de las inundaciones, dentro de unos límites de seguridad considerablemente elevados. Este dato ha contribuido a transformar radicalmente la percepción del río por parte de una ciudad que todavía en 1961 y 1963 sufrió importantes inundaciones. Al haberse modificado la anterior situación de riesgo y amenaza, los planteamientos sobre el río han podido hacerse más complejos, matizándose más las soluciones y estableciéndose unos objetivos más exigentes.

Por otra parte, para situar el radical cambio de perspectiva que estamos comentando, hay que tener en cuenta la disminución del peso relativo de la actividad portuaria, con el consiguiente descenso de la presión de unos imperativos funcionales que han condicionado históricamente la gestión de los recursos fluviales. Así, el desplazamiento del puerto hacia el sur, unido al estancamiento de la actividad, libera una valiosa infraestructura que constituye un patrimonio cargado de posibilidades en relación con la dialéctica río-ciudad.

En la actualidad, pues, el problema de las relaciones de la ciudad con los espacios hidráulicos se sitúa en un nivel cualitativamente distinto al que ha caracterizado estas relaciones en muchos elementos de la trayectoria anterior. Hoy en día está fuera de duda la importancia de tales espacios como elementos simbólicos y aportadores de significación a los hechos urbanos, su valor como recursos capaces de contribuir a la positiva reestructuración de la ciudad, y su complejidad, que hace indeseables las intervenciones mecánicas y poco elaboradas. En este contexto es en el que se ha situado, en lo que se refiere a la relación entre el río y la ciudad, la gran remodelación urbanística vivida por Sevilla durante los últimos años.

*El punto de partida: Recorrido urbano por el Guadalquivir antes de las últimas transformaciones*

Los elementos materiales más significativos de la relación entre el Guadalquivir y la ciudad, sobre los que se han producido las grandes intervenciones de los últimos años, son los siguientes:

1. De entrada, el propio cauce, con una longitud de 11.500 metros dividida en dos tramos por el aterramiento de Chapina: el tramo sur, que concentraba los cuatro puentes existentes hasta 1989, con una longitud de 6.500 metros desde la esclusa de La Punta del Verde hasta Chapina, y el tramo norte, con una longitud de 5.000 metros desde Chapina hasta San Jerónimo.

2. Por lo que se refiere a las márgenes, progresando de norte a sur en el mismo sentido que la corriente fluvial, se presenta en primer lugar el meandro de San Jerónimo.

a) En su margen izquierda, el sector de Torneo en el que el trazado ferroviario (línea Córdoba-Sevilla) separaba el meandro de Sevilla desde

1859. Tras el derribo de las murallas almohades, a partir de 1863, se levantó un terraplén, sobre el que más tarde se construyó la ronda de Torneo, que quedó separada de la vía y del río por una tapia. El derribo de esta tapia y el desmantelamiento del corredor ferroviario, inseparablemente unido a la reconversión de la estación de Plaza de Armas y el desaterramiento de Chapina, ha constituido una de las operaciones urbanísticas de mayor trascendencia para la nueva configuración de la ciudad.

b) Frente a Torneo, al otro lado del río, se extienden los terrenos de La Cartuja. La posibilidad de la apertura de la ciudad al río se ha fundado en la reorganización del sistema de defensa frente a las inundaciones que había significado la corta de La Cartuja ejecutada entre 1975 y 1982. Esta obra hidráulica al trasladar el muro de defensa desde la orilla de Torneo a la margen izquierda del nuevo canal, a la vez que ponía a los terrenos de La Cartuja a cubierto de las inundaciones, libraba el codo del meandro de San Jerónimo de los embates del río y habría la posibilidad de levantar el *tapón* de Chapina, extendiendo la dársena al meandro.

En descripciones sobre la transformación urbana reciente de Sevilla es frecuente encontrar definidos a los terrenos de La Cartuja como espacios «yermos» o «abandonados». La calificación no corresponde en absoluto a la realidad de aquel territorio, al menos a su estado anterior a la entrada de la maquinaria que preparó el terreno para las obras de infraestructura de la Exposición Universal. Dividida entre dos cortijos, el del Alamillo y el de Gambogaz —este último desgajado del territorio al quedar en la margen derecha de la nueva corta— La Cartuja constituía un genuino paisaje agrícola de la fértil vega del Guadalquivir, dominado por cultivos herbáceos de secano, huertas y plantaciones de cítricos. Cuesta creer que hace escasamente un lustro ascendiendo a una segunda planta de la calle Torneo —lo que permitía superar el pequeño obstáculo constituido por la tapia del ferrocarril y el muro de defensa—, se ofreciera a la vista, a muy escasa distancia, un brazo de río con una vegetación de ribera y bosque de galería en buenas condiciones de conservación y tras él un escenario netamente rural. Cercanía y buena conservación del paisaje rural que coexistía con una completa ruptura formal y psicológica respecto de la ciudad, tan próxima y tan alejada al mismo tiempo.

Sólo recordando esta realidad se puede entender algo de aquel, ya remoto, primer premio del Concurso de Ideas sobre la corta de La Cartuja convocado en 1981 por el Colegio de Arquitectos de Andalucía Occidental.

En aquel trabajo, debido a Gonzalo Díaz Recaséns, se descartaba la ocupación directa del suelo de La Cartuja como prolongación de la Sevilla histórica, negándose la necesidad de pasos y puentes sobre la dársena que permitieran acceder abiertamente al otro lado del río. Según aquella propuesta, La Cartuja debía conservar por el momento sus funciones agrícolas.

3. Aguas abajo de Torneo se extiende, entre Plaza de Armas y el Puente de Triana, el lugar de Chapina, que constituye el sector central del frente del casco histórico al río. En los momentos inmediatamente anteriores a las transformaciones más recientes, el *aterramiento* del cauce histórico efectuado entre 1948 y 1949 unía las dos orillas, mientras que los restos semicolmatados de la corta de la Vega de Triana, sin funcionalidad desde la apertura de la corta de La Cartuja, separaban Triana de los terrenos de La Cartuja, con los que históricamente habían estado unidos.

Este sector constituye un lugar estratégico en la estructura urbana de Sevilla, sometido a lo largo del presente siglo a profundas transformaciones que le dotan de una trayectoria muy compleja. Con la instalación en este lugar de la terminal de la línea a Córdoba, la llamada estación de Plaza de Armas y las conexiones con Huelva y con el puerto, se convierte en nudo ferroviario, que se complica con la localización de terminales de autobuses metropolitanos y de larga distancia. A sus funciones de borde del casco, puerta y vestíbulo de la ciudad, se añade la función de bisagra noroeste del sistema de defensa frente a las inundaciones y nudo de conexión de redes de abastecimiento y telecomunicación entre una y otra orilla.

A las instalaciones y almacenes ferroviarios y al corte del cauce histórico del río por el aterramiento, Chapina añadía una reciente, insuperable y desgraciada operación urbanística que cerró la ciudad al río, con bloques de viviendas de hasta nueve plantas, entre la calle Arjona y lo que hoy se denomina prolongación del paseo del Marqués del Contadero.

4. Aguas abajo de Chapina se extiende la fachada fluvial del casco histórico, el paseo de Colón, que se abre al río —dársena desde 1950— entre el puente de Triana y la Torre del Oro. Este tramo ha constituido, junto con la calle Betis, en la orilla opuesta, el único contacto entre la ciudad y el río a lo largo de la historia contemporánea.

a) En la margen izquierda, el paseo de Colón ocupa la zona más

cercana a la orilla de lo que fue el Arenal. La fachada urbana, que oculta la trama desordenada del interior, se ha ido consolidando a partir de la plaza de toros, su elemento de mayor antigüedad (siglo XVIII) y significación monumental, a través de un largo proceso que ha culminado en la construcción del edificio de la Previsión de Rafael Moneo y del Teatro de la Maestranza de Luis Marín de Terán y Aurelio del Pozo.

Al otro lado de la calzada, junto al río, se extiende el paseo fluvial del Marqués del Contadero. Está construido en dos planos, el superior ligeramente deprimido respecto del nivel del paseo de Colón, con el que se conecta por medio de un suave talud; y el interior, formado por los antiguos muelles comerciales de Sevilla, proyectados en la década de 1860 por el ingeniero del Puerto Manuel Pastor y Landero. En su límite sur se alza la Torre del Oro, en otra época símbolo del poder sobre el tráfico portuario y hasta el momento hito indiscutible del Guadalquivir en su recorrido por Sevilla.

b) En la orilla opuesta al Arenal se extiende el casco antiguo de Triana, situado entre Chapina y el puente de San Telmo sobre la margen derecha, con un frente al río de 1.300 metros. Su apoyo en éste se establece a través de la calle Betis y del paseo de Nuestra Señora de la O, que delimitan modelos de relación muy distintos. Sobre la alta calidad urbanística de la calle Betis como frente visual de la mitad meridional de Triana existe un acuerdo general; como ha señalado Víctor Fernández Salinas se trata del resultado de una evolución que ha renovado profundamente la edificación, con una notable variedad de estilos y de usos, manteniendo sin embargo la homogeneidad en las dimensiones y los volúmenes.

La mitad septentrional del barrio de Triana, aguas arriba del puente de Triana, ofrece una imagen de marginalidad y abandono muy distinta, junto a la ya mencionada trasera de la calle Arjona de la orilla opuesta, ejemplo paradigmático, en palabras de Víctor Pérez Escolano (Colegio de Arquitectos de Andalucía, 1992) del desprecio que los sevillanos han sentido por su río durante décadas. Sin negar el nivel de descuido y deterioro denunciado, esta fachada septentrional de Triana constituye una expresión paisajística de la transición del espacio urbano al rural que se desplegaba con fuerza a partir de la misma margen de la población hacia aguas arriba del Guadalquivir, como ha visto Damián Quero (Quero, 1986).



5. Siguiendo hacia el sur, aparece el tramo de la dársena comprendida entre el puente de San Telmo y el codo que antiguamente formaba el río en los Gordales.

a) La margen izquierda está ocupada por el conjunto de los jardines de Cristina, Palacio de San Telmo y Parque de María Luisa, con un frente al río de 1.300 metros articulado a través del Paseo de las Delicias y, en un plano inferior, los muelles de Turismos, de Nueva York y los más modernos de las Delicias. El límite meridional de este tramo se localiza en el viejo puente de hierro llamado de Alfonso XIII, amenazado de desaparición por la competencia del nuevo puente doble recién construido junto a él. Este espacio constituye en la actualidad el sector de confluencia y colisión de las dinámicas urbana y portuaria. Sobre él se ha desarrollado una polémica urbanística de gran significación política y económica, que de momento ha desembocado en el estancamiento de las intervenciones planteadas.

b) El barrio de los Remedios y los terrenos de la Feria de Abril se sitúan frente a los anteriores, sobre la margen derecha, con un frente al río de 1.400 metros. En el lugar que hoy señala el viejo Puente de Hierro, el río giraba a la derecha en dirección a San Juan de Aznalfarache formando el llamado brazo de los Gordales que tras la corta de Tablada, perdida su funcionalidad hidrológica, se fue colmatando. Ése es el motivo por el que justamente al sur de los Remedios se extiende ese gran espacio vacío perteneciente al Patrimonio del Estado, destinado por el momento a la instalación de la Feria de Abril.

El frente fluvial de los Remedios y Gordales está constituido por una franja de terrenos sobre la que se establecen un conjunto de instalaciones deportivas privadas y la Fábrica de Tabaco. Su tratamiento ha estado relacionada con la polémica referida a la otra margen, cuya falta de resolución ha conducido a la misma situación de atasco.

6. Aguas abajo se extiende el puerto comercial, localizado en el tramo sur del río con un frente al río de 3.500 metros, incluidas las instalaciones industriales de las márgenes derecha e izquierda y la Dársena del Batán. El puerto, en el que se diluye la condición fluvial del Guadalquivir, representa la fachada marítima de Sevilla, el contacto de la ciudad con el mar.

7. Por último, el recorrido por el estado del río antes de las transformaciones recién culminadas termina en los suelos libres de los Bermejales y del Cortijo del Cuarto, en el territorio más meridional de la margen

izquierda, sin contacto directo al río, salvo en la dársena del inicio del canal Sevilla-Bonanza, con un frente de 2.400 metros.

Sobre la base de esta descripción, vamos a situar los cambios proyectados y los resultados realmente materializados, organizados en cinco temas: La Cartuja, Torneo, Chapina-Plaza de Armas, Puerto y nuevos puentes.

### *La fachada fluvial de los terrenos de la corta de La Cartuja*

No vamos a entrar aquí en el análisis pormenorizado de la ordenación de los terrenos de Cartuja que ya hemos estudiado en otro lugar y que es objeto específico de otro estudio incluido en esta misma publicación. Pero no es posible evitar algunas consideraciones referidas específicamente a las relaciones entre el tratamiento de los terrenos de La Cartuja y el río.

En el verano de 1985 se produjo un acuerdo político entre el Gobierno central, la Junta de Andalucía y la Alcaldía de Sevilla en virtud del cual se zanjó el debate sobre el emplazamiento de la Exposición Universal de 1992 a favor de los terrenos de La Cartuja, que desde un principio habían constituido la opción preferida por los promotores. Entre las alternativas que se habían estado defendiendo sobresale la que proponía un desarrollo lineal del recinto de la Exposición a lo largo del río. Este esquema debía permitir valorar el conjunto del río a su paso por Sevilla como eje articulador de las actuaciones urbanas del acontecimiento desde su cauce histórico hasta sus tramos artificiales, desde el antiguo monasterio de San Jerónimo hasta los pabellones de la Exposición Iberoamericana de 1929. La Exposición según esta propuesta se organizaría en una serie de elementos no contiguos a los que el río conferiría unidad. Para ello habría que recuperar terrenos ocupados por instalaciones industriales (CAMPSA) y portuarias (muelles de las Delicias), así como por sociedades privadas dedicadas a actividades deportivas y de esparcimiento (Club Náutico, Mercantil y Labradores). Descartada esta propuesta, entre otras cosas por ser técnicamente inconciliable con el modelo de Exposición elegida, gran parte de los espacios a los que se refería siguen, como veremos, pendientes de ordenación.

El Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (Avance en 1985, aprobación definitiva en diciembre de 1987), asumía la localización elegida para la Expo, pero la consideraba, pese a su proximidad, *excéntrica* respec-



En primer plano el puente del Tordouy, sobre la línea de ferrocarril. En segundo plano el doble puente de suspensión de la Puente de Maidenhead, el primer puente de suspensión.

to a la ciudad. En el otro lado del río no se podía pretender buscar ni focalidades ni directrices de ordenación; se podría abrir la ciudad a lo largo de Torneo, pero no cabría prolongar ninguna vía, ni en último término concebir la ocupación de los terrenos de la corta como una extensión o ensanche desde el casco.

Por su parte, las bases del *Concurso de Ideas para la Ordenación del Recinto de la Exposición y su encuadre Territorial*, convocado en 1986 por la Comisaría General para la Expo-92, eran expresión, en cierta medida, de la ambigüedad del compromiso político alcanzado. De un lado, en el capítulo dedicado a «La ciudad y la Exposición», se recogía el criterio urbanístico fundamental de mantener el *carácter vacío* de la pieza espacial, entendida como elemento del valle del Guadalquivir, por lo que su utilización había de concebirse como soporte provisional y efímero. Paralelamente, sin embargo, la ordenación propuesta a concurso entrañaba, como es sabido, una fuerte inversión en infraestructuras y edificación no efímera, orientadas claramente a permanecer, y susceptibles de reutilización urbana una vez concluida la muestra.

En la propuesta que después del Concurso presentó la Oficina del Comisario como un intento de síntesis de las dos ideas premiadas (el de José Antonio Fernández Ordóñez y el de Emilio Ambasz), se seguía reconociendo la idea de apoyar la Exposición en el fondo de los terrenos, al mismo tiempo que se conservaba la estrategia de integrar el agua dentro del recinto, manteniéndose desactivada la margen derecha del meandro de San Jerónimo.

La solución desde el punto de vista de las relaciones ciudad-recinto-sistema fluvial ha producido una considerable insatisfacción en diversos sectores vinculados al urbanismo. Desde la perspectiva de los que siempre criticaron los planteamientos «ruralizantes», la solución resultante de la transacción y el acuerdo político habría conducido a un modelo unitario, concentrado y localizado en La Cartuja pero, como secuela de la inicial oposición a este proyecto, desvinculado del río y de la ciudad. Sin embargo, desde las posiciones que habían protagonizado la oposición a la ocupación de La Cartuja también se critica la ausencia de protagonismo del río y la falta de recuperación de sus márgenes por la ciudad en las propuestas presentadas al *Concurso de Ideas* y en el *Plan Director* resultante. Y, por supuesto, no se asume la responsabilidad de tal deficiencia. La no «colonización» de la isla no pasaba, en opinión de los defensores de su conserva-

ción natural, la propuesta de situar el recinto de la Expo sobre el nuevo cauce artificial y no urbano de la corta es entendida por estos últimos como fruto de la desconfianza que las propias ideas presentadas al Concurso tenían sobre la reconversión posterior. Esta desconfianza conduciría a la ingenua idea, se dice, de que situando la urbanización/edificación alejada de la actual ciudad, por lo menos la franja intermedia se podría mantener después como parque.

Una vez terminada la Expo, el resultado definitivo de este proceso no se podrá conocer hasta que las operaciones en curso sobre los terrenos de La Cartuja (Cartuja 93, Parque Temático) se definan y consoliden. De momento, desde un punto de vista morfológico el perfil que ofrece la margen fluvial de lo que fue el recinto está limitado por dos edificaciones valoradas unánimemente de manera positiva: el Teatro Central al norte y el Pabellón de la Navegación, la pieza mejor integrada, al sur. Entre medio, un conjunto de construcciones que suscitan un entusiasmo mucho menor; alguno, como el pabellón del Futuro, de fuerte impacto visual y desafortunado diseño; otros —como el abigarrado colorido de los pabellones autonómicos, el muñecote de la empresa de cervezas sobrevolando el conjunto, la silueta de la reproducción de un cohete espacial, etc.— constituyen, en nuestra opinión, lamentables atentados contra la nobleza y serenidad, no reñida con la gracia y la frescura, que constituyen el patrimonio paisajístico del Guadalquivir.

Los espacios del entorno inmediato a La Cartuja: La margen izquierda del meandro de San Jerónimo y Chapina.

La restitución del cauce histórico y la apertura del frente noroccidental de la ciudad al río constituye, como se reconoce unánimemente, la operación de mayor significación urbanística para Sevilla de entre todas las realizadas con ocasión de la Exposición Universal.

Tanto en el momento de ejecutarse el aterramiento de Chapina, entre 1948 y 1949, como durante la proyección y primera etapa de ejecución, hasta 1977, de la corta de La Cartuja, se planteó seriamente la posibilidad de realizar una colmatación del cauce que, en caso de haberse realizado en su máxima extensión prevista, hubiera significado la desaparición del Guadalquivir entre San Jerónimo y la Torre del Oro. Sin embargo, también es cierto que durante la ejecución del aterramiento de Chapina ya se tenía conciencia en Sevilla de que la obra de defensa constituía una mala

operación urbanística que posiblemente habría de replantearse en el futuro. Quizás por este motivo, como dice José Luis Manzanares, ingeniero responsable del desaterramiento y nuevo puente de Chapina, en 1948 se cartografiaron con exactitud las posiciones que tomaron al hundirse en el fondo del cauce los barcos cargados de material de vertido que se utilizaron para contribuir al taponamiento.

Cuando la reorganización del sistema de defensa que significó la corta de La Cartuja abrió la posibilidad hidrográfica del desaterramiento, inmediatamente se extendió en la ciudad la idea de que el río *volvería a correr*. Curiosamente, esta imagen —que no corresponde a la realidad de una operación que lo que hace es trasladar el tapón 5'5 kilómetros aguas arriba prolongando la dársena ya existente— se ha transmitido con reiteración en la explicación y divulgación oficial de las transformaciones. Realmente, la recuperación parcial de la corriente fluvial, que hubiera exigido una esclusa en sustitución del cierre en San Jerónimo, llegó a plantearse, pero se descartó rápidamente por sus inconvenientes y dificultades de funcionamiento.

La restitución del cauce ha significado la reorganización de las complejas funciones que cumple Chapina como puerta oeste de la ciudad, enlace con Triana y el Aljarafe, acceso ferroviario a Huelva y al puerto, por la margen derecha, y nudo neurálgico de servicios, líneas eléctricas, telefónicas, telegráficas, gas, abastecimiento y saneamiento. Todas ellas aprovechaban el aterramiento que se trataba de levantar, dificultando la intervención y condicionando las soluciones alternativas al tapón.

La prolongación de la dársena, desde un punto de vista estrictamente hidráulico, ha implicado la alteración de su comportamiento respecto de las maniobras de la esclusa de la Punta del Verde, además de cambios en aspectos como filtración y evaporación que han tenido que ser tomados en consideración. Paralelamente, la restitución del cauce y el cegamiento de los restos de la corta de la Vega de Triana han obligado a la reconversión del sistema de saneamiento del sector septentrional del casco, eliminando los vertidos al meandro por medio de la estación de bombeo de San Jerónimo y del colector de emisiones a la depuradora Norte. Esta planta es una de las cuatro que forman el recién terminado sistema de tratamiento de aguas de Sevilla, realización de gran importancia para la reconstrucción de las relaciones río-ciudad.

A la restitución del cauce histórico se ha unido la posibilidad de recualificar formal y funcionalmente el sector occidental del casco y el norte de la ciudad, aprovechando la oportunidad ofrecida por el desmantelamiento de los tinglados ferroviarios del borde del río. La resolución del problema ferroviario venía siendo planteado como una necesidad urgente desde los Planes Generales de 1946 y 1963 en los que, por lo que se refiere a la fachada fluvial de la ciudad, se planteaba la desafección del uso ferroviario de la estación de Plaza de Armas, aunque se mantenía el ramal de Torneo por la necesidad de conservar la conexión con la línea de Huelva.

En el Avance del nuevo Plan General publicado en 1985 se optaba por el mantenimiento del uso ferroviario de esa estación, por cuanto se consideraba que disfrutaba de una situación privilegiada sobre todo para servicios de cercanías. Al mismo tiempo, se proponía deprimir el corredor de acceso, limitado a una doble vía, aprovechando el escalonamiento existente entre la actual calle de Torneo y los paseos más bajos que se proyectaba construir a lo largo de la ribera.

Pero en el Plan General definitivamente aprobado en 1987 se elegía un diseño de remodelación de la red arterial ferroviaria que incluía la desaparición del ramal de Torneo, la desafección de Plaza de Armas y el tendido de un ramal a Huelva bordeando el norte de los terrenos de La Cartuja. Una pieza fundamental de esta opción ha sido el convenio entre el Ayuntamiento, la Junta de Andalucía y RENFE sobre los suelos liberados como consecuencia de la remodelación que, además de proporcionar grandes superficies de suelo para espacios libres, han contribuido a la financiación de la operación.

*La nueva Torneo y el Paseo de Juan Carlos I. Los puentes del Alamillo, La Barqueta y La Cartuja.*—Hecha esta opción, el diseño de la nueva relación entre la ciudad y el río se ha materializado en la ampliación y desdoblamiento de la calle Torneo en el tramo comprendido entre Chapina y La Barqueta y en su prolongación desde allí hasta San Jerónimo. Entre la nueva avenida y el río se ha creado, a varios niveles, un magnífico paseo de ribera ajardinado, llamado de Juan Carlos I.

La sección viaria de la nueva Torneo ha sido fruto de un acuerdo entre las necesidades del tráfico y la búsqueda de una caracterización de avenida urbana que cumpliera adecuadamente la función de conectar la ciudad al río. El resultado ha sido considerado, casi unánimemente, insatisfactorio,

especialmente por lo que se refiere a la desaparición de un posible paseo central, tipo bulevar, que ha quedado reducido a un estrecho parterre.

Cruzando la avenida, el contacto directo con el río se ha resuelto por medio de amplios paseos a distintos niveles. A la misma cota +10 de Torneo se extiende un paseo arbolado de 10 metros de anchura. En distintos sectores, sin una continuidad completa a cota +9 y +7. Ya junto a la lámina de agua, a cota +4, un corredor de ribera se prolonga sin interrupción, atravesando las espectaculares estructuras de los nuevos puentes, hasta el final del Meandro, en donde en el futuro habrá de localizarse el parque fluvial de San Jerónimo. En el extremo opuesto, en el encuentro con la zona de la Plaza de Armas, el paseo se dilata en una amplia explanada delante de la nueva estación de autobuses que ocupa el solar de una de las instalaciones ferroviarias desmanteladas. La anchura media del paseo de ribera es de 30 metros, con una calzada de 5 metros, uso rodado para el registro y mantenimiento de la margen, de 5 metros de latitud. Un suave talud lo une a la lámina de agua. Las cabeceras de los puentes de La Cartuja, Barqueta y Alamillo constituyen zonas principales de encuentro y acceso entre los diferentes niveles.

En la consolidación de la margen se ha renunciado al empleo de vegetación arbórea por la eliminación de las vistas que hubiera significado. En el Plan Especial de ordenación del sector se proponía un tratamiento de las márgenes de tipo blando, mediante mallazos plásticos conteniendo los terrenos y posterior recubrimiento de tierra vegetal densa que terminara de consolidar el sistema. En la ejecución se ha recurrido a soluciones más duras, basadas en escamas de hormigón que contribuyen a producir una cierta sensación de monotonía y exceso de pavimentación. Esta solución ha podido deberse a los problemas de plazos que han caracterizado la realización de la obra.

En cualquier caso, de la misma manera que la Exposición Iberoamericana de 1929 legó a Sevilla el Paseo de la Palmera en torno al cual se ordenó todo el sur de la ciudad, la Nueva Torneo y el paseo de ribera de Juan Carlos I, se presentan como lo mejor de la herencia urbanística de la Exposición de 1992. A través de ellos se recupera la relación de la ciudad con el río, se integra el sector norte de la ciudad y se revaloriza la fachada del casco en el tramo de Torneo. En relación con este último fenómeno, hay que tener en cuenta que se ha puesto en el centro del escenario, como sometido a una brusca iluminación, un frente urbano que hasta el momen-



to desempeñaba el papel de borde trasero de la ciudad. El proceso de adaptación al nuevo papel de fachada representativa que ahora ostenta apenas ha comenzado.

En este sector se sitúan tres de los nuevos puentes de Sevilla. De norte a sur, se presenta en primer lugar el del paso territorial San Lázaro-Camas o del Alamillo, obra de Santiago Calatrava. Inicialmente se preveían dos puentes gemelos, uno sobre el meandro y otro sobre la corta, pero por motivos presupuestarios el segundo se sustituyó por un modelo mucho más económico. Pese a ello, el inmenso pilono inclinado del puente del Alamillo, visible desde los más insospechados ángulos de la ciudad y de su área metropolitana, es la imagen más representativa de las obras del 92 y un nuevo símbolo de Sevilla. En esta función de máxima obra monumental compite con el puente del Centenario de José Antonio Fernández Ordóñez, que 10 kilómetros aguas abajo, sobre la zona exterior de la capital. Ambas son obras que —junto con la mole de Torre Triana de Javier Sáenz de Oiza, situada al sur de La Cartuja, cerrando intencionadamente la perspectiva del río antes de su incurvación hacia el Meandro— hay que entender como intencionadas expresiones de un poder que ha buscado proyectar una imagen de fuerza y estabilidad.

Al sur del puente del Alamillo, se sitúa el de la Barqueta, de Juan José Arenas y Marcos Pantaleón, que ha logrado un fuerte impacto en la iconografía de la nueva Sevilla. A continuación aparece la pasarela de La Cartuja, de Luis Viñuelas y Fritz Leonhardt, unánimemente valorado muy positivamente por su belleza y elegancia; esta obra persigue ejercer una intrusión visual mínima en el paisaje del meandro de San Jerónimo, lo que le ha valido el reconocimiento del récord mundial de esbeltez en cuanto a la relación entre el canto y el tablero.

*La remodelación del sector Chapina-Plaza de Armas.*—Por lo que respecta a Chapina, la pieza central de su actual configuración es el nuevo puente del Cachorro que ha sustituido al aterramiento (figura 2). Se trata de una obra que ha tenido que adaptarse a la función de conexión de servicios que el puente ha heredado del aterramiento, así como a la de servir de salida básica del centro hacia el oeste. También se ha prestado atención a su uso peatonal, tanto de tránsito como de mirador y de encuentro, aprovechando la localización privilegiada en el eje de la punta meridional del meandro, abierto a ambos sectores de la dársena y a las dos ciudades, la histórica y la del futuro. Esta idea ha conducido a su autor a

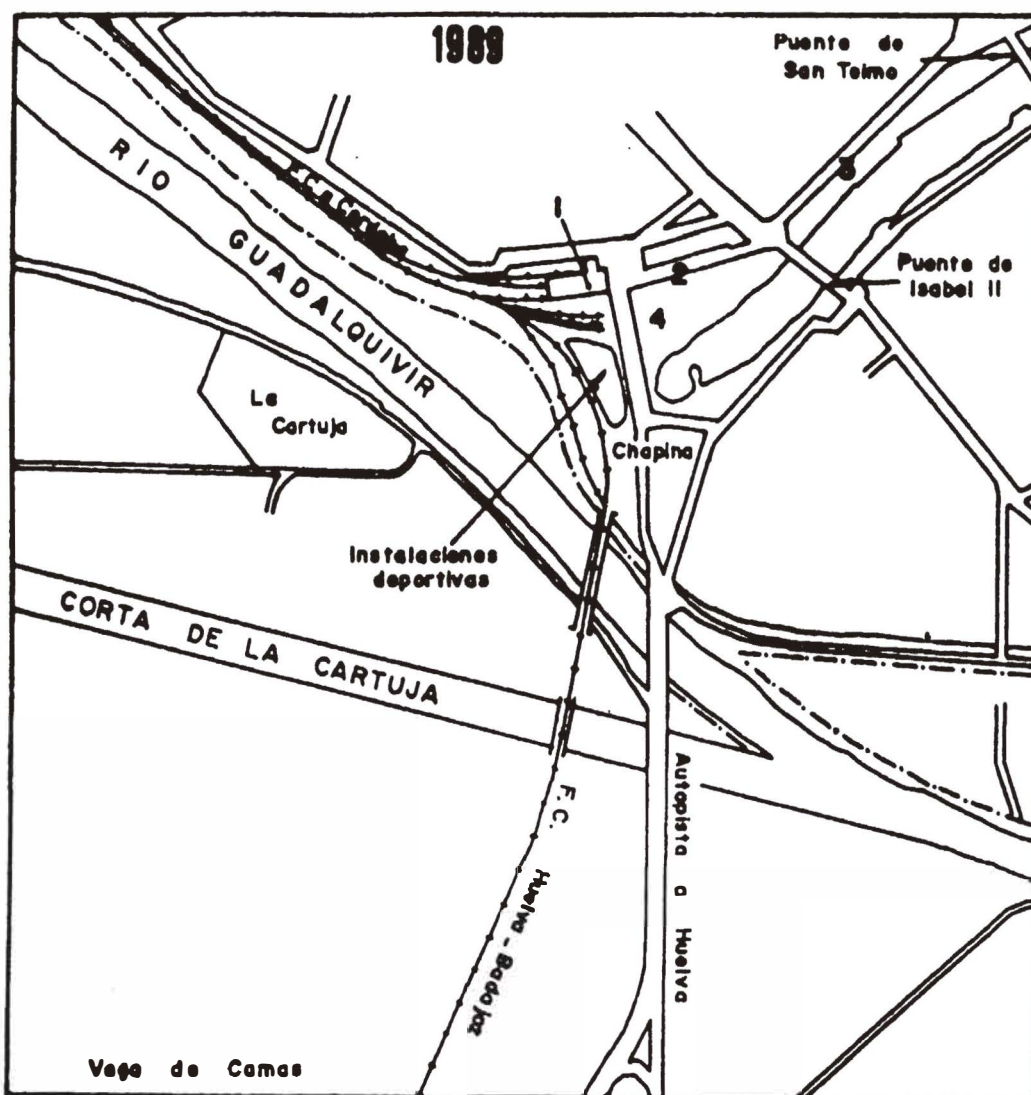


FIGURA 2a.— Remodelación del sector Chapina-Plaza de Armas: 1989: 1, Antigua estación de Plaza de Armas; 2, Calle Arjona; 3, Paseo de Colón; 4, Parque de Chapina

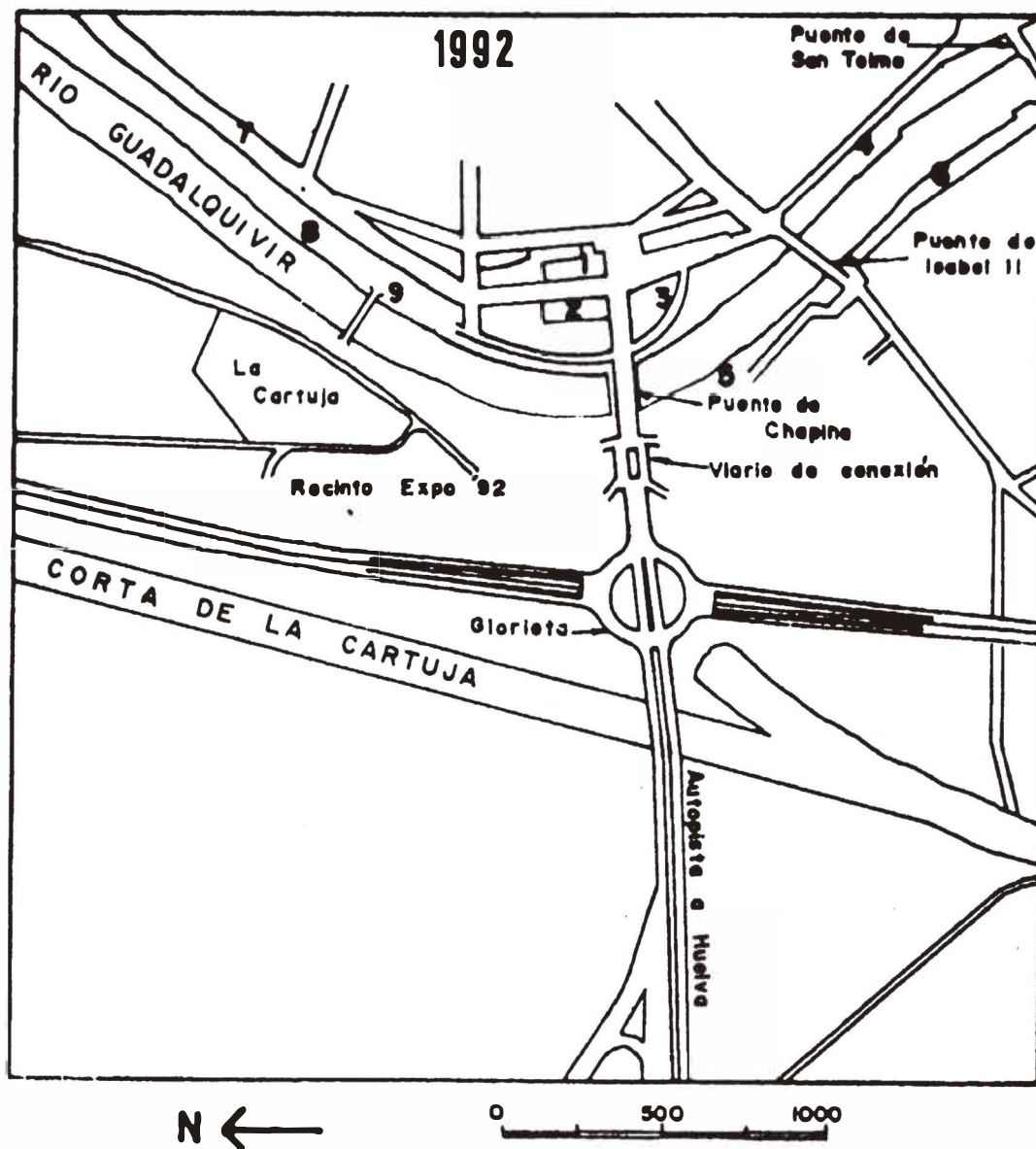


FIGURA 2b.— Remodelación del sector Chapina-Plaza de Armas: 1992: 1, Antigua estación de Plaza de Armas; 2, Nueva estación de autobuses; 3, Viario del acceso al nuevo aparcamiento subterráneo; 4, Paseo del Marqués de Contadero; 5, Paseo de Nuestra Señora de la O; 6, Calle Betis; 7, Avenida de Torneo; 8, Paseo de Juan Carlos I; 9, Pasarela de La Cartuja

diseñar unas anchas aceras protegidas del sol y de la lluvia con una cubierta textil, de aspecto exterior similar a la lona color crema tradicional. El puente está concebido como una obra discreta, extendida sobre un cauce cuajado ya de obras espectaculares. Una obra que, en la línea de la pasarela de La Cartuja aunque con otros condicionantes y con una crítica menos entusiasta, se plantea no competir visualmente con la Giralda, la Maestranza o la Torre del Oro.

Ya en tierra firme, hay un dato fundamental que explica el nuevo paisaje de Plaza de Armas: pese a la desafección del uso ferroviario, a la localización de la nueva estación de autobuses en posición más exterior que las diversas instalaciones anteriormente existentes y a la diversificación de pasos metropolitanos abiertos a través del río al norte y al sur, la nueva ordenación de Chapina ha consolidado su función como nudo de la red viaria, de lo que se deriva la dura fragmentación del espacio que la caracteriza.

El desenvolvimiento del Plan Especial del sector ha estado marcado por la polémica sobre la altura de una torre de usos terciarios localizada justamente frente a la antigua estación. En ese lugar, ocupado anteriormente por los haces de vías que accedían a la estación, RENFE había obtenido derecho a construir, como parte de las contraprestaciones por la cesión al Municipio de los terrenos liberados por las vías férreas que atravesaban la ciudad.

Inicialmente se dio un acuerdo general sobre la orientación de la ordenación del sector, posteriormente el grupo municipal socialista, con apoyo de la oposición de izquierda, aprobó una modificación de la altura de la torre de seis a nueve plantas, sin alterar la superficie total construida. La posterior coalición conservadora, surgida de las elecciones municipales de 1991, paralizó las obras y renegoció el acuerdo con RENFE. En el caso se entretejen una compleja trama de intereses en torno a un proyecto de más de 5.000 millones de pesetas de inversión a escasos metros de La Cartuja. El estancamiento del sector inmobiliario, especialmente en lo que se refiere a locales de oficinas ha contribuido en gran medida a que RENFE —que vio como la Junta de Andalucía renunciaba a adquirir la torre— aceptara que la paralización pudiera compensarse con una nueva recalificación de terrenos en otro lugar de la ciudad.

Otro tema de remodelación del sector Chapina-Plaza de Armas que

merece la pena destacarse es la destrucción del bello y romántico parquecito llamado de Chapina, situado en el fondo de la antigua dársena, junto al aterramiento. Atrapado entre los viales construidos para acceder a la nueva estación de autobuses y al aparcamiento subterráneo construido bajo ello, lo que queda de los antiguos jardines, que no han sido reordenados, presentan un aspecto de deterioro, abandono y marginalidad. La rica vegetación ribereña ha sido sustituida por bloques de hormigón. Se trata de un lugar muy central, pero al mismo tiempo oculto, a desmano de los itinerarios previstos para canalizar al espectador de los nuevos espacios escénicos creados.

Como contrapunto a la desdichada actuación recién mencionada, una constante preocupación de los gestores de la Exposición ha sido el problema de imagen que planteaban los terrenos del Charco de la Pava, en la margen izquierda del río vivo, a los que ya se ha hecho referencia. Estos terrenos presentaban un aspecto caótico, constituyendo, según expresión de un informe de la Junta de Andalucía, un cuadro tercermundista impropio del lugar y de la época. Este mismo informe instaba a la urgente ocupación de las instalaciones (tejares, cuadras, cobertizos, depósitos de materiales, etc.), afectados de expropiación forzosa por las obras de acondicionamiento de márgenes imprescindibles en aquella zona inundable del Guadalquivir. Se trataba de evitar el contraste que provocaba, se decía, un foco de esplendor, La Cartuja, rodeado de mediocridad. La mediocridad ha sido, efectivamente, erradicada —la marginación y el chabolismo han sido trasladadas a otros lugares— y el Charco de la Pava ha servido de sector meridional del inmenso aparcamiento con capacidad para 40.000 vehículos en que se ha convertido toda la margen izquierda inundable del eje fluvial activo, desde el arranque de la corta de La Cartuja hasta los antiguos terrenos del Charco de la Pava.

### *Las tensiones en torno a la ordenación del resto de las márgenes del Guadalquivir: El puerto y Los Gordales*

En la trayectoria por la que han atravesado los terrenos al sur del puente de San Telmo se puede apreciar el ciclo completo que ha recorrido el conjunto de la operación urbanística de Sevilla que culmina en 1992: desde los planteamientos utópicos —si no «divertimento de arquitectos peligrosos» como desde posiciones conservadoras se les llegó a calificar— de las

propuestas iniciales del Plan General, hasta el actual colapso del mercado inmobiliario que mantiene paralizada la actividad de los promotores.

Desactivado el proyecto de una Exposición desarrollada a lo largo del eje fluvial, en el que los terrenos de Los Gordales hubieran jugado un papel muy destacado, se presentó el Avance del Plan General de Ordenación ya con la alternativa de ubicación en La Cartuja asumida en los términos que conocemos. Sin embargo, como consecuencia de los presupuestos que orientaban a su equipo responsable, en el Avance de 1985 se establecía como criterio general el *acceso libre y uso público* de ambas márgenes de la dársena. Con respecto al tratamiento concreto de Los Gordales se establecía la necesidad de su definitiva ordenación y formalización como borde urbano y transición al puerto, mediante el saneamiento de la margen derecha del río (lo que suponía desalojar los clubes privados) y la restitución morfológica de la embocadura del antiguo meandro cegado. Estos planteamientos quedaron eliminados en el plan aprobado definitivamente en diciembre de 1987, en el que la ordenación de todo el sector quedaba supeditada a la redacción de un Plan Especial del Puerto. Sin embargo, se fijaba la superficie total edificable en 40.000 metros cuadrados, localizados en Los Gordales, en terrenos propiedad del Patrimonio del Estado ocupados hasta el momento por un aparcamiento de la Feria de Abril.

El 3 de mayo de 1988 el Ayuntamiento y el MOPU, de quien depende la Junta del Puerto de Sevilla, llegaron a un acuerdo de principio sobre la ordenación de los márgenes del río, firmando el Convenio para la Ordenación del Ámbito del Puerto de Sevilla. Este acuerdo incluía dos compromisos sobre cuya independencia o complementariedad se discutiría un año después: de un lado el compromiso por parte del MOPU de construir el doble puente articulado de las Delicias que vendría a sustituir al antiguo de Alfonso XIII; de otro, el reconocimiento de la necesidad de financiación de las inversiones realizadas en el viario por Obras Públicas a través de la enajenación de terrenos edificables.

Con arreglo a este Convenio la Junta del Puerto, en colaboración con el Instituto del Territorio y Urbanismo, elaboró un Avance del Plan Especial de Ordenación del Puerto en el que se contenían tres aspectos especialmente polémicos. En primer lugar la inclusión en el espacio portuario de toda la antigua dársena desde el puente de Triana hasta la esclusa. En el Plan General de Ordenación, por el contrario, se proponía dividir este inmenso espacio en dos sectores, uno estrictamente portuario-comercial aguas aba-

jo del nuevo puente de las Delicias —muelle de Tablada, dársena del Centenario y sector más meridional del puerto, asiento de los depósitos comerciales y de cierta industria pesada— que presenta una completa desvinculación de la ciudad; y otro de carácter plenamente urbano, al norte del mencionado puente, que debería ser objeto de un tratamiento específico, atendiendo especialmente a los problemas que afectan del sector Delicias-Gordales.

Evidentemente, el tema de la delimitación del área de influencia del puerto está relacionado con la dialéctica puerto-ciudad abierta desde que a finales del siglo XIX comenzara el deslizamiento del puerto desde su emplazamiento originario, en el Arenal, hacia el sur. Ya en nuestros días, el Plan General de Ordenación de 1987 se plantea como objetivo fundamental la integración del puerto en la ciudad sobre la base de la modificación del hermetismo e impermeabilidad de las márgenes del río y de los recinto e instalaciones portuarias. El Plan considera que la infraestructura portuaria (especialmente la longitud de los muelles) estaba sobredimensionada y proponía la ordenación y reducción de la desproporcionada superficie semicupada en torno a la dársena, tanto por necesidades urbanas como por exigencias de la propia funcionalidad portuaria.

Ahora bien, a esta dialéctica ciudad-puerto se añaden ahora las expectativas de revalorización de los terrenos desafectados de usos portuarios. A los 40.000 metros cuadrados edificadas en Los Gordales que el Plan General preveía, el Plan Especial redactado por la Junta del Puerto añade otra superficie, no cuantificada con precisión, en el muelle de las Delicias para usos complementarios y terciarios. Por otra parte, en la margen opuesta este mismo Plan Especial prevé el desplazamiento de los clubs deportivos y la creación de una «superficie de agua abrigada» que conectaría el área de edificación privada de uso terciario, sobre los terrenos del Patrimonio del Estado de Los Gordales, con el río.

Paralelamente, el holding financiero Trebolquivir, presidido por Diego Prado y Colón de Carvajal puso en marcha el proyecto *Marina de Sevilla* que incluía la construcción de un hotel de cinco estrellas, un centro de negocios, edificio multiuso para convenciones y congresos, restaurantes, zona comercial, casino y puerto deportivo, además de una zona de construcción efímera con instalaciones hosteleras de apoyo a la Exposición Universal. El proyecto, perfectamente sintonizado con el Plan Especial elaborado por la Junta del Puerto, suponía la urbanización de un total de

150.000 metros cuadrados, la mitad de los cuales debían de ser enajenados por el Patrimonio del Estado. Con una inversión total estimada de 8.000 millones de pesetas, el proyecto *Marina de Sevilla* constituía la inversión privada más importante relacionada con la Exposición. El responsable técnico del proyecto era el arquitecto Ricardo Bofill, que con ello volvía a representar un papel en el proceso de la Sevilla del 92 después de su frustrada nominación como Comisario General de la muestra.

A partir de entonces, y tras la aprobación inicial y el período de exposición pública del Plan Especial a lo largo de 1989, el Ayuntamiento lo aprueba provisionalmente en julio de 1990 pero con importantes modificaciones respecto de la versión inicial, en sentido contrario a los intereses tanto de la Junta del Puerto en la zona de las Delicias, como de *Marina de Sevilla* en el frente de los clubes y de Los Gordales. El Ayuntamiento no entraba en una definición concreta de las soluciones, proponiendo la apertura de un período de maduración de las mismas, que quedarían supeditadas a la redacción de los correspondientes estudios de detalle.

Ese mismo mes de julio de 1990 *Marina de Sevilla S.A.* oficializa por escrito su renuncia a la construcción del complejo, alegando el bloqueo administrativo de los trámites necesarios para el desarrollo del proyecto, no sólo por lo que se refiere al Plan Especial del Puerto, sino al expediente de enajenación de los terrenos públicos de la margen del río que compete al Gobierno central.

Por su parte el MOPU responde paralizando las obras del puente de las Delicias, clave de una de las rondas intermedias de la nueva red viaria municipal. El presidente de la Junta del Puerto afirma que la causa de la crisis son las modificaciones introducidas unilateralmente por el Ayuntamiento en el Plan Especial, contraviniendo el convenio de mayo de 1988. Tras varias reuniones, al calor de la tensión producida por la estrechez de los plazos disponibles, el Ministerio reanuda las obras, sucediéndose declaraciones contradictorias por parte del Delegado del Gobierno y el Alcalde sobre los términos del acuerdo no público al que se había llegado.

Pasado 1992, el Plan Especial del Puerto sigue bloqueado mientras que las iniciativas de los promotores se han disuelto en el marasmo de la crisis del negocio inmobiliario, que ya se anunciaba en el momento del desarrollo de las tensiones que se acaban de describir. En enero de 1993, el Ayuntamiento aprueba un documento denominado Plan para la Recuperación



Integral del Río que, por lo que se refiere al Puerto, significa retrotraer el debate a la situación anterior al Convenio de mayo de 1988.

### *Epílogo*

Además de las expectativas laudatorias que caracterizan las campañas de explicación acometidas por las administraciones públicas responsables, el proceso de transformación urbanística de Sevilla suele ser valorado globalmente desde otras tres perspectivas distintas.

Una primera, desde posiciones urbanísticas conservadoras de mucho peso en significativos sectores de la sociedad sevillana, abomina de todo el proceso de transformación de la ciudad al que considera responsable de la ruptura de equilibrios urbanos tradicionales irrecuperables.

Una segunda perspectiva considera que el proceso de transformación de la ciudad, comenzado con la década de 1980, que diseñaba una ciudad más armónica y más justa, quedó frenado con la imposición del proyecto Expo 92 y fue sustituido por una gran operación ajena al sentido real de las necesidades prioritarias de la ciudad. Según esta interpretación un modelo de tensión económica y especulación urbana habría guiado la transformación de Sevilla.

En tercer lugar, destaca una línea de aproximación al fenómeno urbano sevillano según la cual en esta ciudad actúa más la condición de excepcionalidad que la acción ordinaria de las actividades sociales y económicas cotidianas. En ese sentido, habría que tomar la Exposición Universal, como en su momento la designación de Sevilla como sede de la Exposición Iberoamericana de 1929, como una ocasión para ejecutar obras que en condiciones normales tardarían posiblemente 25 años en llevarse a cabo. Se trataría de aceptar 1992 como un gran desatascador que ha permitido fluir un caudal extraordinario de financiación para reestructurar la capital de Andalucía.

Desde la perspectiva específica del eje fluvial, cabe decir que la transformación que culmina en 1992 tiene en su haber dos grandes logros: la recuperación del cauce histórico y la apertura de la ciudad al río en todo su frente noroeste. Se trata de una obra inmensa que se constituye en un legado inestimable para la ciudad. A esto se contraponen la herencia sin resolver de todo el sector meridional del río, salpicado de obstáculos físicos, concesiones administrativas y dificultades para su uso público.

El puerto, en plena crisis de la escasa industria pesada localizada en él y del propio tráfico naval, no ha visto su espacio alterado positivamente por el impulso del 92. Desde el inmenso puente del Centenario, sobre la dársena portuaria, se percibe un espectáculo de desorganización y decadencia que en nada se corresponde con la imagen de modernización y progreso que se pretendía proyectar.

Toda la operación urbanística ha estado marcada, paralelamente a la concentración espacial y temporal de enormes recursos económicos, por un fuerte contenido de expresión simbólica del poder. Como se ha dicho, la impresión más fuerte que deja la visita a la Sevilla transformada es la sensación de que la obra ejecutada está dirigida más al visitante y admirador eventual que al usuario cotidiano de la ciudad.

Una vez ejecutado el modelo de transformación que se ha elegido, el reto inmediato es el de la capacidad de gestión diaria sobre el terreno, capacidad de la que ese modelo de gran inversión concentrada suele estar mal dotado por naturaleza. Desde un punto de vista ciudadano, buena parte del futuro de la obra realizada se juega en la acción urbanística de pequeña intensidad, en la intervención municipal cotidiana, el uso público adecuado, la limpieza y el decoro de rincones, la seguridad y el mantenimiento de jardines, la protección de elementos, etc. En la buena gestión de estos aspectos, sólo aparentemente secundarios, se revelaría que tras el 92 una auténtica y sólida promoción urbanística y ciudadana habría tenido lugar.

#### BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE SEVILLA: *Para vivir Sevilla. Avance del Plan General*. Sevilla, Gerencia de Urbanismo, 1985.
- AYUNTAMIENTO DE SEVILLA: *Plan General Municipal de Ordenación. Memoria Informativa*. Sevilla, Gerencia de Urbanismo, 1986.
- AYUNTAMIENTO DE SEVILLA/GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO/ÁREA DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS: *Plan Especial de la margen izquierda del meandro de San Jerónimo. Memoria y planos de información*. Aprobación inicial, octubre 1989.
- AYUNTAMIENTO DE SEVILLA/GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO/ÁREA DE ACTUACIONES URBANÍSTICAS: *Plan Especial Plaza de Armas. Memoria y planos*. Aprobación provisional, noviembre 1989.
- BARRIONUEVO FERRER, A.: «Reconocimiento de la forma de la ciudad y la dimensión urbana de la obra hidráulica de la corta de La Cartuja», en *Historia de La Cartuja de Sevilla. De ribera del Guadalquivir a recinto de la Exposición Universal*. Sevilla, Expo'92/ Turner, 1989, pp. 307-332.

## EL RÍO EN LA ÚLTIMA ETAPA DE LA TRANSFORMACIÓN...

---

- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS/DEMARCACIÓN DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL: *Un gran parque rural para Sevilla. Alternativa crítica al informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir sobre un gran parque en la zona inundable del Rto. S1.* (Sevilla), s/f. (h. 1980).
- COLEGIO DE ARQUITECTOS DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL/DEMARCACIÓN DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL: *Sevilla. Paisaje transformado.* Sevilla, 1992. Exposición y ciclo de conferencias celebrado en Sevilla del 8 de octubre al 13 de noviembre de 1992. Incluye textos de Félix Pozo Soro (comisario), Damián Quero, Ignacio Camaco, Luis Marín de Terán y Aurelio del Pozo Serrano y Juan Pérez Avila, entre otros.
- CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR: *Gran Parque en la margen izquierda del Guadalquivir. Informe técnico.* Sevilla, 1979.
- Corta de La Cartuja.* Sevilla, Gabinete de Prensa del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental y Badajoz, 1981.
- DEPARTAMENTO DE URBANISMO/ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA/UNIVERSIDAD DE SEVILLA: *La Exposición Universal de 1992 en Sevilla.* Sevilla, Universidad de Sevilla/Comisaría General de España para la Exposición Universal de Sevilla 1992, 1986 (a).
- *Sugerencias al avance del Plan General de Sevilla.* Sevilla, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, 1986 (b).
- DÍAZ RECASENS, G. y otros: «Las Corta de La Cartuja. Primer Premio del concurso de ideas del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental», *Arquitectura*, núm. 2.322 (1981), pp. 60-63.
- Exposición Universal Expo '92 Sevilla. Ideas para la ordenación del recinto.* Sevilla, Comisaría General de España para la Exposición Universal Sevilla '92, 1986.
- GABINETE DE ESTUDIOS METROPOLITANOS/DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO/CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES/JUNTA DE ANDALUCÍA: *Área de Actuación urbanística de La Cartuja. Plan Especial de Ordenación del Sector S.1.* 1. Memoria, 2. Normas y Ordenanzas. Sevilla, julio 1987.
- Ingenieros en Sevilla.* Número especial de la *Revista de Obras Públicas*, 3.312, julio 1992. Incluye artículos de Mariano Palancar Penella, José Luis Manzanares, José Antonio Fernández Ordóñez, Damián Álvarez Sala y otros.
- INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO/MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO: *Grandes Proyectos Urbanísticos.* Madrid, 1985. Incluye: «Sevilla. Intervenciones urbanísticas en el río e implantación de La Exposición Universal de 1992 en el avance del Plan General de Sevilla», pp. 123-147.
- JUNTA DEL PUERTO DE SEVILLA Y RÍA DEL GUADALQUIVIR/INSTITUTO DEL TERRITORIO Y URBANISMO: *Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla. Memoria y planos.* Aprobación provisional, 1989.
- LEIRA, E.: «Expo Sevilla 92: ande o no ande... caballo grande», en *Geometría*, núm. 3 (1987), pp. 7-41.
- LEIRA Y ASOCIADOS. URBANISTAS: *Hacia una propuesta de Exposición Universal en Sevilla a incluir en el Avance del Plan General.* Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla/Gerencia de Urbanismo, julio 1985.
- LEÓN VELA, J.: *Sevilla ante la Exposición Universal de 1992. Problemas urbanísticos de su implantación.* Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional/Universidad de Sevilla, 1986.
- MARÍN DE TERÁN, L.: «Concurso de ideas para la Corta de La Cartuja», en *Arquitectura Bis*, núm. 36-37 (1981), pp. 45-47.
- MENDOZA CASTELL, F. y RUESGA NAVARRO, J.: *El río Guadalquivir y Sevilla. Problemas actuales: la corta de La Cartuja*, en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía.* Córdoba, diciembre de 1976. Publicaciones del Monte de piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1979. *Andalucía hoy*, pp. 229-235.

- MORAL ITUARTE, Leandro del: «Sevilla: Río, ciudad y Exposición Universal de 1992», en *Actas del XII Congreso Nacional de Geografía. Sociedad y Territorio*. Asociación de Geógrafos Españoles/Universitat de València, 1991, pp. 463-470.
- *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir. Gestión del agua y organización del territorio*. Universidad de Sevilla/Consejería de Obras Públicas y Transportes/Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1991.
- PELLETIER, Jean: «Sur les relations de la ville et des cours d'eau» en *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65/núm. 4, 1990, pp. 233-239.
- PÉREZ ESCOLANO, V.: «El Guadalquivir y el desarrollo de la Sevilla Contemporánea», en EQUIPO 28 (ed.): *El Río. El Bajo Guadalquivir*. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla/Junta de Andalucía, 1985, pp. 156-160.
- QUERO, D.: «Proyectar Sevilla con o sin río», *Geometría*, núm. 2 (1986, 2.º semestre), pp. 1-5.
- QUERO, D.; LEIRA, E. y SEGUÍ, J.: «La Exposición Universal de 1992 en el Avance de Sevilla», *Geometría*, núm. 2 (1986, 2.º semestre), pp. 56-68.
- Sevilla. Exposición Universal 1992. Primeras jornadas*. 17-18-19 de septiembre de 1985. Sevilla, Comité Provincial del Partido Comunista de Andalucía. Ponencias de V. Pérez Escolano, F. Sánchez Lancha, J. Ruesga Navarro.
- Sevilla 1992. A & V. Monografía de arquitectura y vivienda 20* (1989). Incluye artículos de D. Vitale, V. Pérez Escolano y otros.
- Simposium Territorio, Puerto y Ciudad. Sevilla 26, 27 y 28 de noviembre de 1986. Actas*. Junta de Andalucía/Consejería de Obras Públicas y Transportes/Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, 1988. Incluye ponencias de D. Álvarez Sala y A. Barrionuevo Ferrer, J. M.ª Benjumea Llorente, M. Trillo de Leyva y otros.

RESUMEN.—*El río en la última etapa de la transformación urbana de Sevilla: polémicas y realizaciones*. La relación entre el río y la ciudad de Sevilla ha experimentado un fuerte dinamismo con ocasión de las actuaciones que han rodeado el desarrollo de la Exposición de 1992. El presente artículo, partiendo de la consideración del peso del fenómeno fluvial en el espacio urbano sevillano, hace una valoración abierta y desde distintos puntos de vista, de ese proceso en su conjunto. Asimismo, estudia de forma particularizada los distintos sectores de la intervención: corta del Guadalquivir en La Cartuja, el meandro de San Jerónimo, Torneo, Chapina-Plaza de Armas y los nuevos puentes, prestándose una atención específica a las tensiones en torno a la ordenación del Puerto.

PALABRAS CLAVE.—Sevilla. Exposición Universal 1992. Guadalquivir. Cartuja.

ABSTRACT.—*The river in the latest stage of Seville's urban transformation: controversies and developments*. The relationship between the river and the city of Seville has experienced an intensified dynamism as a result of the works carried out in connection with the staging of the 1992 Exposition. This article, highlighting the weight of the fluvial phenomenon in the urban space of Seville, sets forth a wide-ranging assessment of this process as a whole from different standpoints. It also takes a specific look at the different sectors of intervention: the realignment of the Guadalquivir at La Cartuja, the San Jerónimo meander, Torneo, Chapina-Plaza de Armas and the new bridges, particular attention being paid to the tension which has grown up around the issue of the management of the Port.

KEY WORDS.—Seville. 1992 Universal Exposition. Guadalquivir. Cartuja.

## EL RÍO EN LA ÚLTIMA ETAPA DE LA TRANSFORMACIÓN...

---

**RÉSUMÉ.**—*Le fleuve lors de la dernière étape de la mutation urbaine de Séville: polémiques et réalisations.* Les rapports entre le fleuve et la ville de Séville se sont intensifiés à l'occasion des différents interventions qui ont eu lieu dans le cadre de l'Exposition de 1992. Le présent article, qui souligne le poids du phénomène fluvial dans l'espace urbain Sévillan, analyse le processus dans son ensemble et sous des angles différents. Il étudie également, et plus spécifiquement, les différents secteurs d'intervention: le canal du Guadalquivir à La Cartuja, le ménadre de San Jerónimo, Torneo, Chapina-Plaza de Armas et les nouveaux ponts, les problèmes posés par l'aménagement du Port faisant l'objet d'un chapitre spécifique.

**MOTS CLÉ.**—Seville. Exposition Universelle 1992. Guadalquivir. Cartuja.