

SEVILLA 1982-1992

LAS OBRAS DEL 92 EN EL PROCESO DE ORGANIZACION DEL ESPACIO METROPOLITANO

Por **Damián Álvarez Sala***
Ingeniero de Caminos

1. INTRODUCCION.

Las importantes obras realizadas en Sevilla han transformado el espacio de la ciudad, dotándolo de una estructura acorde a sus necesidades como principal centro económico del sur de la Península Ibérica y capital administrativa de Andalucía. Las obras realizadas han tenido un objetivo inmediato que les ha impuesto el corto plazo de ejecución y una cierta impronta de obras para ser admiradas en la preparación de la Exposición Universal, pero su razón de ser, su objetivo principal, ha sido el dotar a una aglomeración de un millón de habitantes, producto del rápido y desordenado crecimiento de los años sesenta y setenta, de la organización interior y los equipos y sistemas que le correspondían y de los que carecía.

Organización y conexión interior del espacio urbano han sido los dos principales logros de la ciudad que ha visto desaparecer las segregaciones internas producidas por el crecimiento del tejido urbano sobre las grandes infraestructuras ferroviarias e hidráulicas y desplegarse unas nuevas redes arteriales ferroviaria y viaria más potentes y a la vez mejor integradas en el espacio de la ciudad.

Las actuaciones han servido, también, para

abrir espacios cerrados y ganarlos para el uso y el paisaje interior de la ciudad. La Cartuja, El Aljarafe, y el meandro de San Jerónimo, han quedado incorporados a la ciudad moderna, y con la reapertura del cauce histórico del Guadalquivir en Chapina Sevilla ha recuperado, vivo y transparente, su mejor espacio, cuando estaba a punto de perderse para siempre.

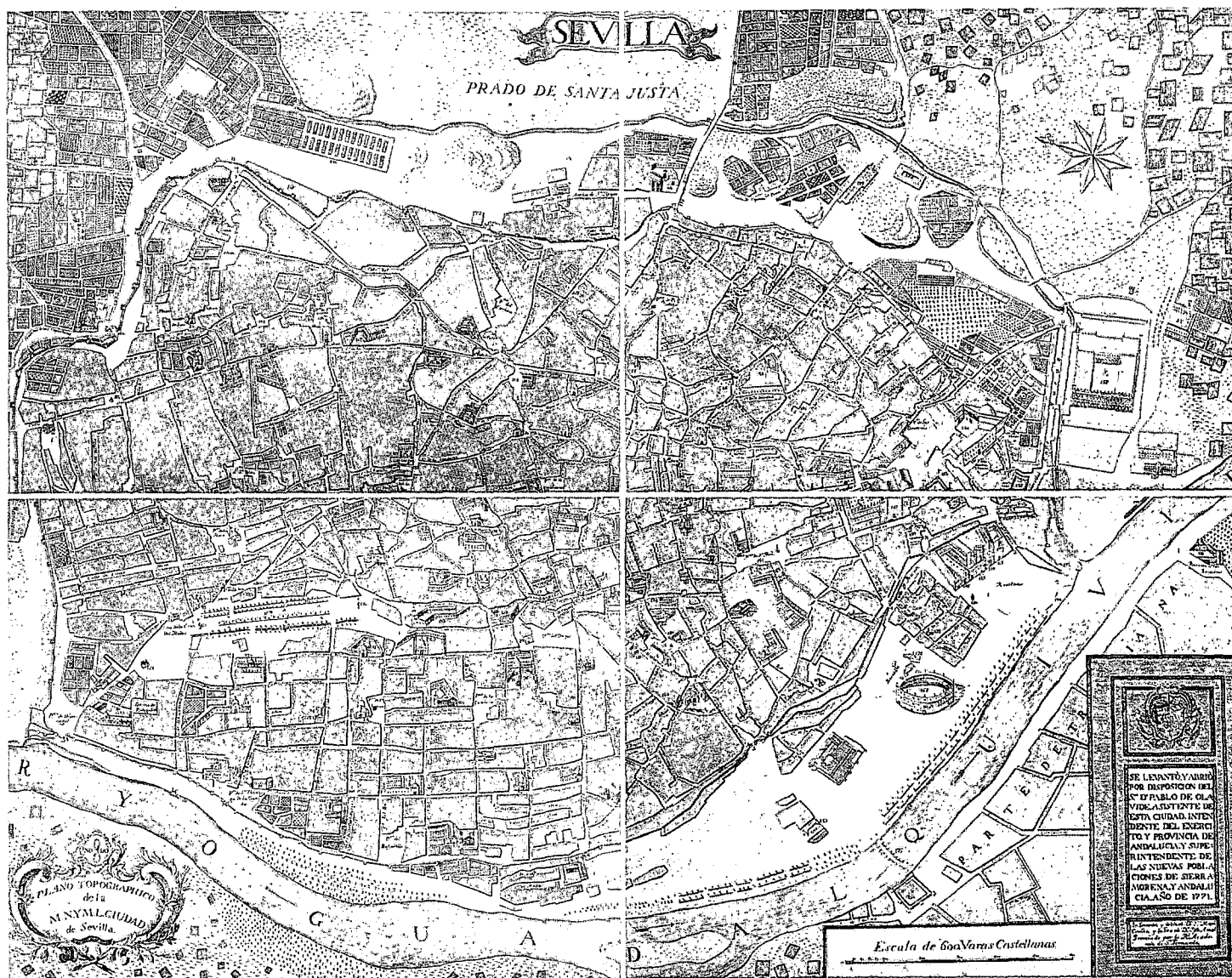
Todas estas obras, realizadas gracias a la cooperación entre Administraciones y al esfuerzo de proyectistas y constructores han tenido unas guías o referencias urbanísticas. Tanto en el ámbito metropolitano, con las Directrices para la Ordenación Urbanística del área metropolitana de Sevilla, como en el urbano, con el Plan General de Sevilla, o en el local, con el Plan Especial de la Cartuja, las estructuras generales a las que debían contribuir y ajustarse las actuaciones han sido definidas por las distintas administraciones responsables. Desde la designación de Sevilla como sede de la Exposición Universal, estos planes fueron incorporando las necesidades y demandas derivadas de la preparación de la Exposición, que ha sido la gran oportunidad de la ciudad para su acondicionamiento y modernización.

2. EL PROCESO DE COORDINACION URBANISTICA METROPOLITANA.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía abordó en 1982 el problema de la ordenación urbanística metropolitana de la capital de la Comunidad Autónoma abrien-

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía abordó en 1982 el problema de la ordenación urbanística metropolitana de la capital de la Comunidad Autónoma.

* *Damián Álvarez Sala, ha sido director de los equipos de redacción de las Directrices para la Coordinación Urbanística del área metropolitana de Sevilla y del Plan Especial de la Cartuja. Actualmente es Director General de Transportes de la Junta de Andalucía.*



Sevilla según Olavide en 1771. (Fotografías tomadas de la edición realizada en 1992 sobre las planchas originales de este grabado obtenidos por el Grupo Eulen, a quien la R.O.P. agradece vivamente su colaboración). En la página de al lado mapa actual de Sevilla.

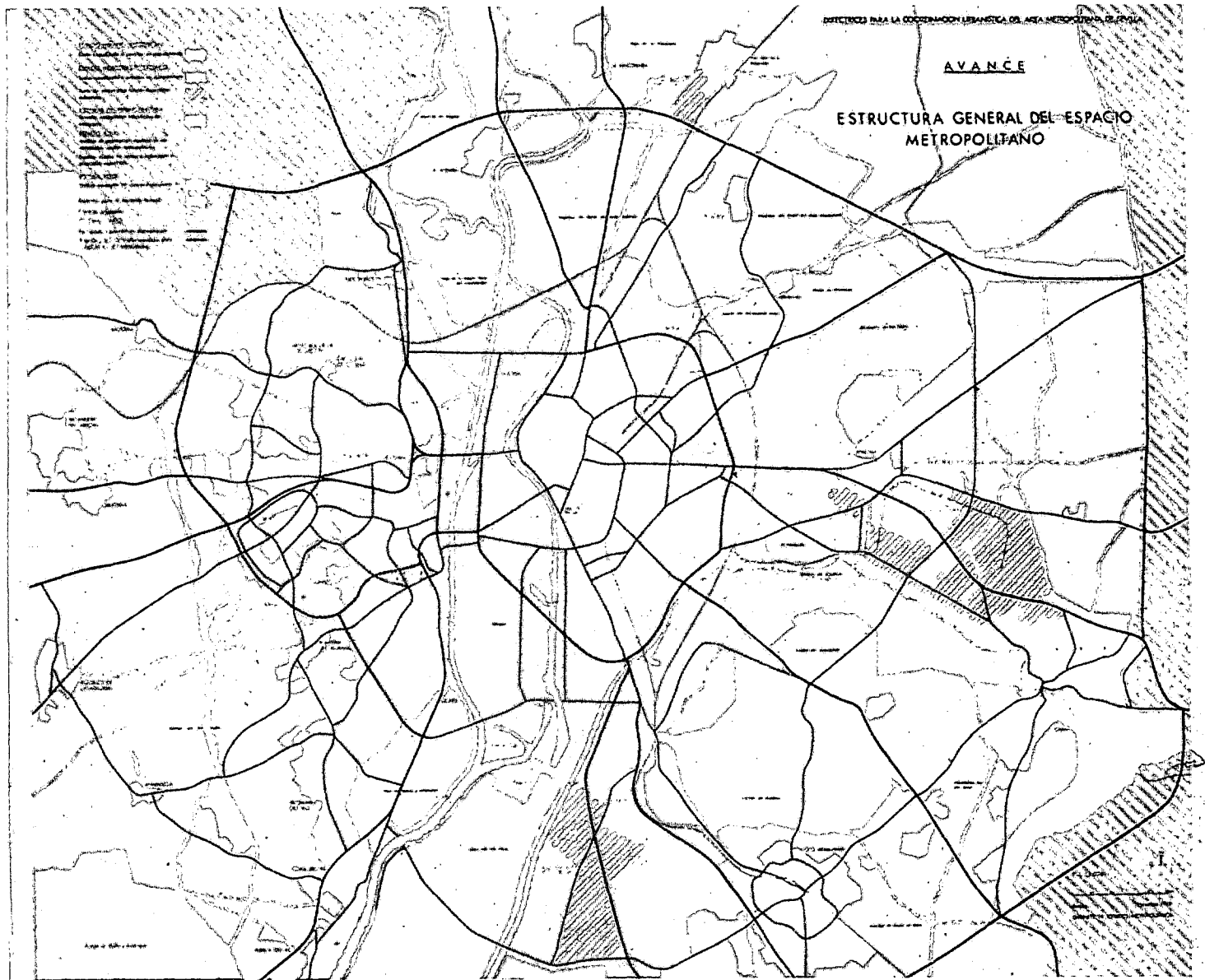
do un proceso de coordinación interadministrativa que concernía a veinte municipios, además de a las administraciones autonómica y central, y creando una oficina técnica, el Gabinete de Estudios Metropolitano, expresamente destinada a impulsar y alimentar dicho proceso.

Evitando la rigidez de los instrumentos de planeamiento previstos en la Ley del Suelo de 1975 para los ámbitos supramunicipales —Planes Directores de Coordinación Territorial y Planes Generales para más de un municipio— se diseñó un proceso innovador basado en la elaboración de un tejido de acuerdos de coordinación y concertación que se adaptara a, y a la vez produjera, unas Directrices cuyo carácter vinculante se limitara al ámbito interno de la administración autonómica, titular de las competencias urbanísticas y responsable de una parte muy importante de las actuaciones y políticas con incidencia en la evolución de la estructura de la ciudad.

Estando en marcha en casi la totalidad de los municipios metropolitanos la redacción del planeamiento general, el acuerdo y la mutua alimentación entre los modelos municipales y el general metropolitano se encomendó a la Comisión Provincial de Urbanismo que fue dotada de una Ponencia Técnica específica para tratar de los temas de naturaleza metropolitana, y en particular de las modificaciones y revisiones de los planes municipales.

Emplazada en un espacio comprometido —sería más adecuado que el «a orillas del Guadalquivir», para describir su situación, decir que se encuentra en el interior del cauce de avenidas del gran río y de sus afluentes locales—, Sevilla se formó en la historia según la planta que le proporcionaban los dispositivos de defensa hidráulica y la red de caminos interior al espacio defendido. En cada etapa de la evolución de la ciudad pueden distinguirse tres tiempos: el de ocupación



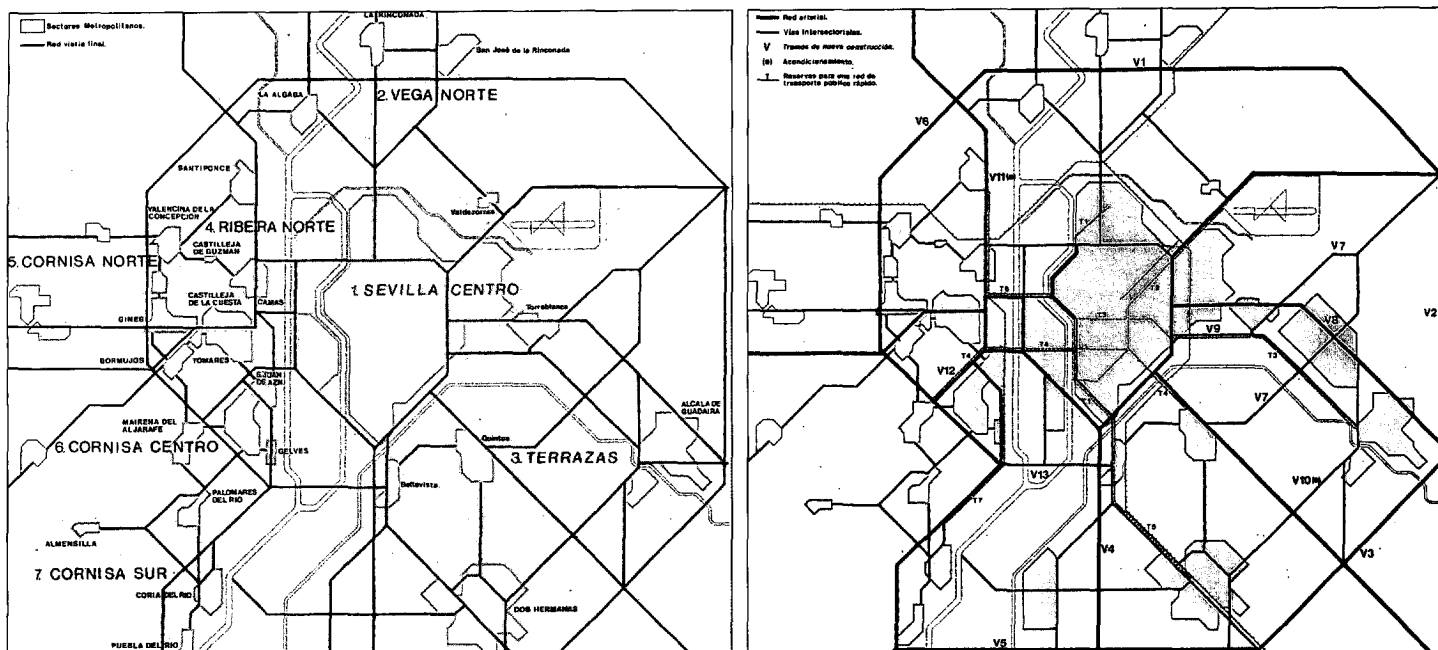


Directrices para la ordenación urbanística del área metropolitana de Sevilla.

del espacio a salvo de avenidas; el de crecimiento forzado, contenido por los muros y diques, y, finalmente, la ampliación del sistema defensivo, antes de iniciar el nuevo salto, apoyado siempre en los caminos de acceso a la ciudad. Todavía en 1962 y 1963 se producen inundaciones catastróficas que afectan a grandes sectores de la población, y es sólo en 1982, con la entrada en servicio de la Corta de la Cartuja, cuando la seguridad de la ciudad queda garantizada, completándose funcionalmente el moderno sistema de defensas, cuya culminación se consigue con la reapertura del cauce histórico en Chapina.

La transformación de la antigua estructura compacta de la ciudad —con una nítida separación entre los espacios urbano y rural— en una configu-

ración abierta al territorio es un fenómeno común a todas las grandes ciudades modernas. En Sevilla el primer intento de organización metropolitana, incorporando los sistemas de transporte como parte de la nueva estructura urbana y contemplando un horizonte temporal dilatado, se produce a finales de los años veinte, casi simultáneamente a la celebración de la gran Exposición Iberoamericana (1929) y a la construcción del puente de San Telmo por Eugenio Ribera (1931), y tras el impulso económico y urbanístico recibido unos años antes por la construcción del nuevo puerto y la Corta de Tablada, la Avenida de la Palmera y el Parque de María Luisa. Todos estos trabajos vinieron a afirmar la necesidad de un plan urbanístico metropolitano para la ciudad moderna, y a ex-



plorar los recursos para la construcción de su estructura. Sin embargo cuando se produce el gran crecimiento de la ciudad, entre 1960 y 1985, no existen, ni se construyen simultáneamente, los correspondientes sistemas generales. Impulsada por las políticas de vivienda pública y de desarrollo económico, la disponibilidad de suelos antes inundables por efecto de las grandes obras de defensa y encauzamiento, y el crecimiento del parque de automóviles, Sevilla multiplicó por tres, en dicho período, la extensión de su suelo urbano, y duplicó su población, dando lugar a una aglomeración de un millón de habitantes extendida sobre una veintena de municipios.

A principios de los años ochenta, producido ya el gran crecimiento de población y suelos residenciales, el principal objetivo a cumplir era diseñar y construir la estructura general de la ciudad moderna, mediante la cual pudiera lograrse la organización unitaria del espacio urbano, una gran aglomeración difusa, extendida sobre unos setecientos kilómetros cuadrados, que incluían junto a los cascos de los primitivos núcleos compactos, urbanizaciones recientes de muy baja densidad, espacios intersticiales rurales o sin uso determinado, grandes infraestructuras de los sistemas territoriales sin tratamiento de adecuación a sus nuevos usos urbanos, y elementos notables del soporte físico como cauces y riberas del Guadalquivir, el Guadaira y el Rivera de Huelva o escarpes del Aljarafe y los Alcores. Se trataba, pues, de transformar el espacio inconexo de esa aglomeración en una ciudad moderna, poseedora de una estructura completa y transparente y de un espacio interior continuo y armónicamente utilizado. La estructura metropolitana debía concebirse con capacidad suficiente para servir de soporte y referencia de ordenación a la evolución de la ciudad durante un largo período de tiempo, caracterizando, en definitiva, una nueva fase de su desarrollo.

3. EL MODELO DE ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO METROPOLITANO PROPUESTO EN LAS DIRECTRICES.

El objetivo general antes señalado podría expresarse también de otra manera: se trataba de invertir el proceso espontáneo de anulación de lo diferente y autónomo impulsado por las acciones de los mercados de trabajo y vivienda y producir otro de defensa y fomento de lo diferente, de las partes distintas comprendidas en la aglomeración, y de su autonomía, gracias al desarrollo de una estructura común, a una distribución de funciones y a una integración de dichas partes en un espacio unitario superior, al que referir la nueva ciudadanía metropolitana.

Por ello el modelo propuesto en las Directrices está basado en el reconocimiento de los distintos elementos y zonas existentes y contempla una agrupación funcional de los mismos en siete sectores metropolitanos para la organización de los servicios y equipamientos, constituyendo así un nivel intermedio entre los núcleos urbanos individuales y el conjunto de la ciudad metropolitana. El sector central corresponde al casco de Sevilla, con un 65 % de la población total del área metropolitana. El sector de Terrazas (Guadaira) es el más extenso, el segundo en población, con un 16 % del total, y el que alberga la mayor concentración de suelo industrial y problemas de falta de estructura y deterioro ambiental. En la margen derecha del río, en el Aljarafe, se encuentra el sector con mayores índices actuales y previsiones de crecimiento. La población de estos tres sectores supera el 90 % de la total metropolitana, y una proporción aún mayor de los empleos y equipamientos. En cada uno de ellos se propuso una actuación específica de desarrollo de su ordenación interior con la construcción de elementos de la nueva estructura general metropolitana:

Directrices para la coordinación urbanística: sistema urbano residencial y Red Viaria y Transporte público

El modelo propuesto contempla una agrupación funcional en siete sectores metropolitanos.

- El nuevo acceso al sector central del Aljarafe
- El parque del Guadaira.
- La ordenación de la Cartuja y Chapina, en Sevilla.

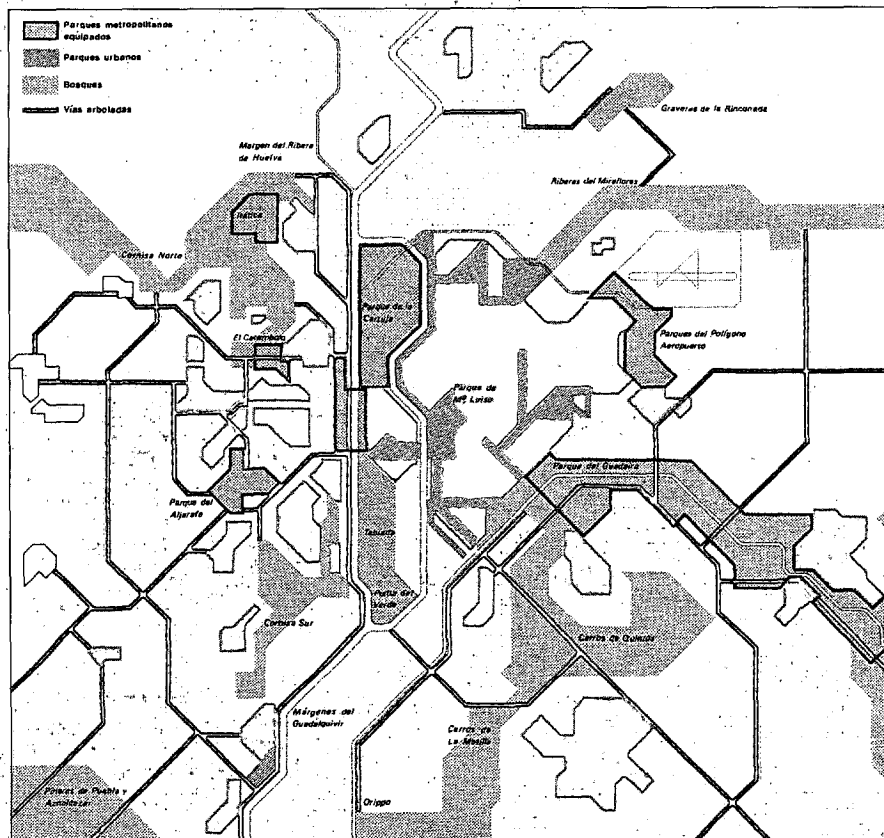
En cuanto a la organización de su estructura, el modelo del área metropolitana de Sevilla está compuesto por cuatro sistemas básicos y dos sistemas complementarios. Los sistemas básicos son: el sistema urbano —constituido por los núcleos urbanos residenciales y las zonas industriales, agrupados en sectores metropolitanos—; el sistema rural, constituido por las zonas agrarias incluidas en el ámbito metropolitano; el sistema verde; y el sistema viario. Los sistemas complementarios son el sistema de los equipamientos y el de los servicios urbanos (agua, saneamiento, energía, basuras, etc).

En una estructura desplegada en el territorio como es la de la ciudad actual los sistemas que canalizan las relaciones entre las partes juegan un papel esencial. Estos sistemas son: el que forman la red viaria y los medios de transporte, y el sistema verde, constituido por los bosques y parques. Ambos forman el dispositivo básico de integración de las partes en el conjunto metropolitano.

El sistema viario metropolitano, está constituido por cuatro niveles de vías: el arterial, el sectorial, el urbano y el rural, y amplía la red arterial prevista en el Plan General de Sevilla proponiendo las siguientes nuevas relaciones:

- a) Los arcos de circulación exteriores.
- b) El corredor de la margen derecha del río (uniendo la carretera de Extremadura con la autovía de Coria del Río) (construido).

Directrices para la coordinación urbanística: Sistema verde.



c) El acceso nuevo al Aljarafe (construido) y la conexión entre las autovías de Huelva y Coria.

d) Los enlaces transversales o pasos del río, y entre ellos el paso sobre la Cartuja, entre Camas y San Lázaro (construido).

e) La variante de Bellavista y Dos Hermanas en la N-IV.

Las actuales formas de vida demandan amplios espacios para el ejercicio de actividades recreativas y de ocio como son los paseos en contacto con la naturaleza, las prácticas deportivas al aire libre, los festejos y concentraciones populares, el picnic, la contemplación del paisaje en grandes espacios abiertos, etc. Por otra parte es cada vez más importante y necesaria la gestión metropolitana del medio ambiente, de cuyos resultados depende en alto grado el logro de unas condiciones de vida que respondan a las expectativas de desarrollo de las funciones territoriales de las ciudades, además de las necesidades de confort y salud de sus habitantes.

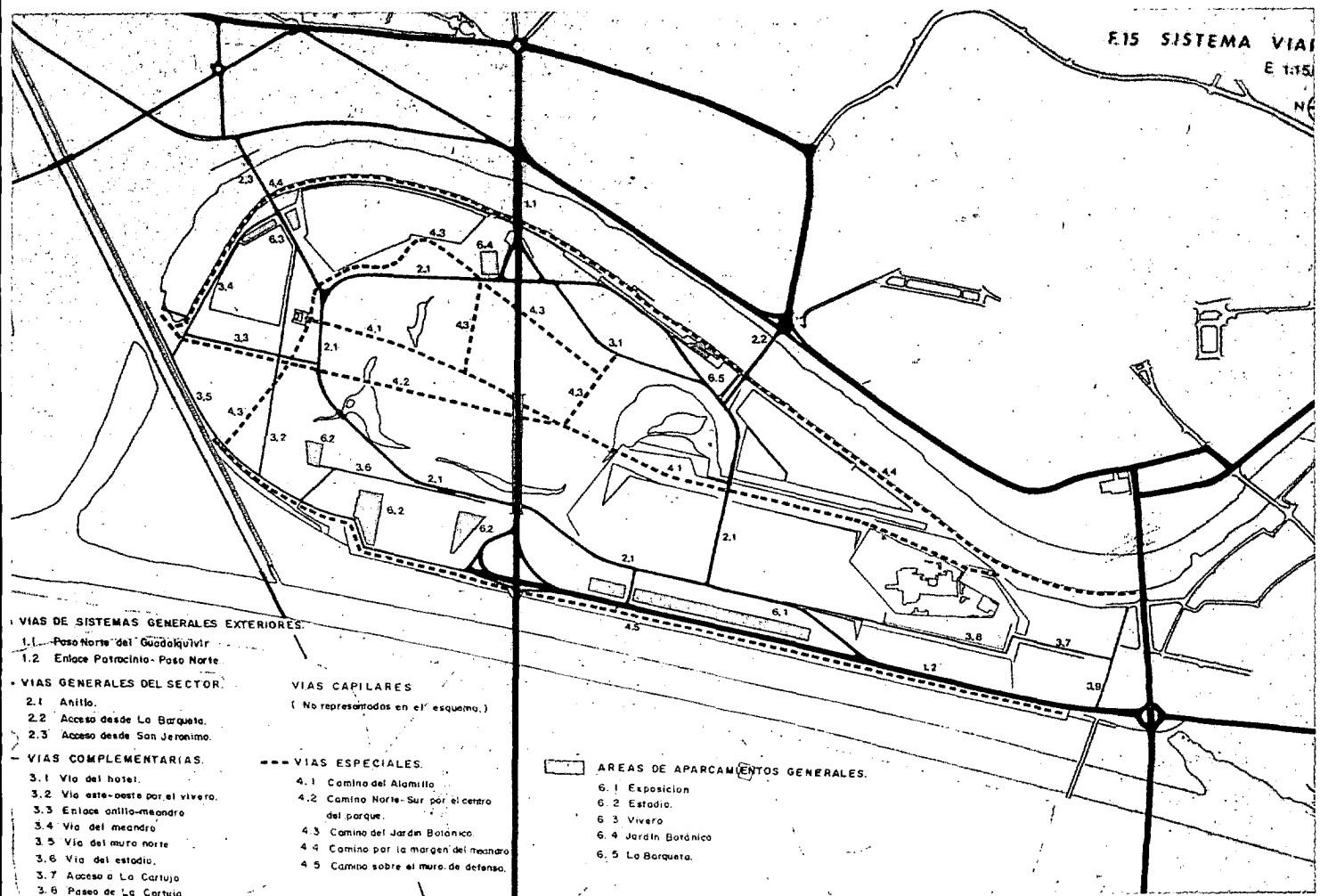
El sistema verde debe servir a las necesidades de ocio de la población metropolitana pero, a la vez, constituir la masa forestal que haga posible la regeneración y gestión futura del medio ambiente metropolitano. El sistema verde cumplirá en la estructura del área metropolitana la función de vínculo de los componentes natural, rural y urbano, articulando la continuidad física y paisajística del espacio metropolitano, necesaria para su percepción como unidad urbanística, al igual que la red viaria proporciona la continuidad necesaria para el ejercicio de la movilidad.

Las condiciones en que se ha producido el desarrollo de Sevilla hacen posible la formación de un sistema verde a partir de los parques y jardines urbanos ya existentes o previstos por el planeamiento en ejecución y del acondicionamiento de otros espacios adecuados para ello, pertenecientes principalmente al sistema de cauces fluviales, a los escarpes y coronaciones del relieve y a la red de caminos rurales y vías pecuarias.

El sistema verde metropolitano, propuesto en el plano de Estructura general del Espacio Metropolitano, ocupará una superficie comprendida entre las 10.000 y las 15.000 hectáreas, se desarrollará con un horizonte temporal de veinticinco años, y estará compuesto por tres subsistemas: el de los futuros Bosques y Zonas de Desarrollo Forestal, el de los Parques Metropolitanos, y la Red Verde de vías arboladas.

4. LA ORDENACIÓN DE LA CARTUJA.

Como titular de los suelos y administración responsable de la ordenación urbanística y de la gestión de la denominada ACTUR de la Cartuja, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía formuló entre 1985 y 1987 los documentos de Ordenación, sobre la totalidad de los suelos, y el Plan Especial del Sector S1 o del Parque Metropolitano de la Cartuja, sobre las 427 hectáreas comprendidas entre el nuevo muro



Plan especial de la Cartuja:
Esquema de Red Viaria.

de defensa y el antiguo cauce o meandro de San Jerónimo.

En primer lugar se formuló el Esquema de Ordenación del Conjunto del ACTUR (1.130 has.) con objeto de consolidar el carácter público del suelo y sentar las bases para la ordenación de todos los sectores que en él se definían (nuevo cauce de avenidas, Chapina, suelos del muro de defensa de la margen derecha, margen izquierda del meandro de San Jerónimo y, finalmente, la llamada «isla de la Cartuja» destinada al gran parque). El Esquema de Ordenación se redactó en 1986 en el seno de los trabajos que el Gabinete de estudios Metropolitano realizaba para la coordinación urbanística general del área metropolitana de Sevilla. Dadas las dimensiones y situación de los terrenos de la Cartuja se consideró de la mayor importancia su aprovechamiento como gran elemento común para el conjunto del área, a cuya cohesión y configuración espacial debía colaborar de forma destacada. Las posibilidades de ejecución rápida de este objetivo abiertas por la designación de Sevilla como Sede de la Exposición Universal impulsaron la redacción del Esquema de Ordenación y, posteriormente, del Plan Especial. Ambos documentos incluyeron en sus condiciones básicas los programas de necesidades de la Exposición Universal, cuyo recinto albergaría el parque en su mitad sur.

En el Esquema de Ordenación, sobre un ámbito más amplio que el del parque, se definieron algunos importantes elementos de la estructura general metropolitana y del propio parque:

- El paso del Guadalquivir en viaducto sobre la Cartuja, entre Camas y San Lázaro (actuales puentes del Alamillo y de Itálica).

- La apertura del cauce histórico del río en Chapina y el nuevo acceso desde La Pañoleta a Plaza de Armas.

- El eje viario de la margen derecha del río, entre Santiponce y Puebla del Río.

- La variante norte del ferrocarril de Huelva.

- El parque de la Cartuja; señalándose las zonas de ubicación de la Exposición Universal, los jardines del Guadalquivir y el núcleo central del parque.

El Plan de la Cartuja desarrolló en detalle el proyecto del parque, incorporando todas las determinaciones precisas para la puesta a disposición de los suelos necesarios para la Exposición, a partir de los programas y demandas progresivamente más definidos que, a partir de 1986, fueron formulados por la Sociedad Estatal para la Exposición Universal.

«La naturaleza del espacio proyectado —esto es un parque que incluye equipamientos, servicios e instalaciones diversas— se extiende a la totalidad

Es cada vez más importante y necesaria la gestión metropolitana del medio ambiente.

Las especies a utilizar son las habituales en los jardines sevillanos: naranjos, palmeras, cipreses, paraísos, acacias, magnolio, ginkgo, jacarandas, limoneros, etc.

de los terrenos de la Cartuja, con objeto de no romper lo que constituye su mayor valor urbanístico: su gran escala. El soporte o matriz verde del parque, constituido por un bosque mediterráneo autóctono incluye como enclaves aislados los distintos núcleos de edificios o instalaciones, y también los jardines, de vegetación ornamental e intensiva, distribuidos por el ámbito general del parque.

Concebido a partir de un suelo completamente llano y sin límites, el proyecto de parque para la Cartuja se compone de cuatro grandes sistemas, organizado cada uno de ellos por muy pocos elementos:

- El sistema de tierras y planos de agua.
- El sistema viario.
- La vegetación.
- Los enclaves de edificación.

a) El relieve es la base del parque. Gracias a él éste adquiere carácter de escenario o espacio visualmente acotado, y pueden conseguirse espacios interiores de escalas intermedias. Su estructura general está compuesta por:

■ Una depresión central que alberga en su fondo los planos de agua de los llanos del Parque del Alamillo, el lago de la exposición Universal y el canal de acceso al meandro de San Jerónimo.

■ Unas terrazas que descienden desde el muro de defensa hasta el canal.

■ Un conjunto de elevaciones para cerrar o proporcionar perspectivas.

La cota de los lagos fue fijada por encima del acuífero subterráneo existente y de la cota del agua en la dársena. De esta manera el acceso a la lámina de agua es más sencilla y sin terraplenes demasiado amplios o pronunciado: El trazado de los lagos corresponde al propósito de buscar gran longitud de orilla sobre la que desarrollar zonas frescas de vegetación frondosa, antes que grandes planos abiertos de agua.

b) El sistema viario separa los aparcamientos de las vías, que se destinan a circulación pura. El sistema es muy simple y está compuesto por:

■ La vía del muro de defensa, interior a éste y deprimida un metro respecto a su coordinación para evitar el mal efecto visual de la circulación sobre el plano de ésta.

■ La vía anular interior, distribuidor general del parque.

■ Los accesos desde los distintos puentes y desde Chapina, que es el acceso principal.

■ Las vías y paseos peatonales, entre los que destaca el paseo norte-sur, completamente recto por el centro del parque.

■ El paso transversal (viaducto y puente del Alamillo), elevado sobre el parque para asegurar la continuidad espacial de éste entre ambos lados del mismo.

c) En cuanto a la vegetación, el sistema está compuesto por dos elementos:

■ La base forestal o matriz del parque, formada por especies autóctonas: bosque de galería en márgenes fluviales y bosque mediterráneo en el interior. Este último sistema —la dehesa de encinas, alcornoques y acebuches con bosquetes de pinos piñoneros y algarrobos— y su contrapunto de palmeras y formaciones caducifolias —olmedas, fresnedas y alamedas—, en las márgenes de

la ría y zonas bajas, configuran el paisaje dominante, la matriz forestal del parque que se extenderá desde su núcleo central —parque del Alamillo— a todo el perímetro fluvial hasta el contacto con el arbolado de ribera.

■ Los jardines. Dispuestos como enclaves en el seno de la matriz forestal o espacio general del parque, o bien como paseos o avenidas ajardinadas.

El arbolado ornamental de los jardines y paseos tiene, asimismo, gran extensión superficial y será el complemento imprescindible de la dehesa en los meses calurosos. Las especies a utilizar —determinadas en las Normas del Plan—, son las habituales en los jardines sevillanos: naranjos, palmeras, cipreses, paraísos, acacias, magnolios, ginkgo, jacarandas, limoneros, etc...

d) Los núcleos de edificación y los edificios singulares se disponen para reforzar la composición focal del espacio del parque, y construir las referencias visuales para la percepción de las grandes distancias, cerrar, o equilibrar las perspectivas, o marcar los límites del parque para los puntos de vista interiores o exteriores al mismo.

5 CHAPINA

Ya se ha comentado hasta qué punto la estructura urbana y la forma de Sevilla han estado condicionadas por el río. Este le ha impuesto en cada fase de su desarrollo histórico los límites a la ciudad, ha determinado los emplazamientos de los espacios y edificios públicos principales y la naturaleza ambigua, nunca totalmente consolidada, de los sectores peor defendidos de las posibles inundaciones. Pero también el río ha ido proporcionando los grandes recursos para las sucesivas mejoras de la ciudad. Muros de defensa, encauzamientos, zonas inundables, al ser liberados de sus funciones o condición por las nuevas obras, se han convertido en valiosísimos elementos de los sistemas generales de la ciudad o de su espacio público.

En 1950, como parte de la obra de protección del puerto, se cegó el cauce histórico del río en Chapina, punto central, clave, del equilibrio entre la ciudad y el río y del paso de éste por el ferrocarril y la red de carreteras. Con la construcción de la Corta de la Cartuja el dispositivo de defensa del puerto que era Chapina, así como el muro de la margen izquierda del meandro de San Jerónimo, podían ser desmantelados, al perder su función en el nuevo sistema defensivo. El Ayuntamiento de Sevilla encargó en 1982 un anteproyecto de reapertura del cauce y ordenación de Chapina. En 1985 la Consejería de Obras Públicas realizó los estudios de viabilidad de la obra y de trazado del cauce, y, posteriormente, encargó el proyecto del puente que sustituiría el enlace viario existente sobre el relleno.

Chapina simboliza la nueva ciudad surgida de las grandes obras públicas realizadas en los últimos seis años: la ciudad moderna, poseedora de un espacio continuo y transparente al que se han incorporado plenamente el río y la Cartuja, los accesos viarios y la red ferroviaria. ■