

COLECCIÓN INVESTIGACIONES

# IdPA\_02\_2016

Departamento de Proyectos Arquitectónicos  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura  
Universidad de Sevilla



COLECCIÓN INVESTIGACIONES

IdPA\_02 2016



DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS  
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS  
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA  
UNIVERSIDAD DE SEVILLA  
RU BOOKS

INVESTIGACIONES DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS 2016  
www.departamento.us.es/dpaetsas

Colección Investigaciones **IdPA\_02**

Edición:

Departamento de Proyectos Arquitectónicos  
Avda. Reina Mercedes, 2, 41012 Sevilla

RU books  
Plaza Ruiz Valle, 29008 Málaga

Dirección:

Juan José Vázquez Avellaneda

Coordinación IdPA\_02:

Pablo Díaz Rubio

Comité científico:

Pablo Díaz Rubio  
Luz Fernández-Valderrama Aparicio  
Francisco Montero-Fernández  
Rosa María Añón Abajas  
Antonio Barrionuevo Ferrer  
José Enrique López-Canti Morales

Secretaría dPA:

Teresa Paramás Contreras  
Alfonso García Fernández

Portada:

Recolectores Urbanos

Diseño colección:

Recolectores Urbanos

Impresión:

Ulzama

Todos los derechos reservados.

Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de información de ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, por fotocopia o cualquier otro.

(c) de esta edición: dPA + Recolectores Urbanos, 2016

(c) de los textos: sus autores, 2016

(c) de los proyectos: sus autores

(c) de las imágenes: sus autores

Se han hecho todas las gestiones posibles para identificar a los propietarios de los derechos de autor de los textos y las imágenes. Cualquier error u omisión accidental, que tendrá que ser notificado por escrito al editor, será corregido en ediciones posteriores.

ISBN: 978-84-941838-9-8

Depósito Legal: MA 1092-2016

**SEVILLA OCTUBRE 2016**

- 9 **Introducción**  
Pablo Díazñez Rubio / Juan José Vázquez Avellaneda

## Tesis

- 15 **Vacíos adjetivos**  
Elena Morón Serna
- 31 **Objets: Proyecto y maqueta en la Obra de Le Corbusier**  
Miguel Ángel de la Cova Morillo-Velarde
- 49 **Sobre “El nadador de Cap-Martin y otros cuentos de arquitectura”**  
Fernando Carrascal Calle / Silvana Rodrigues de Oliveira
- 71 **The “Berlin Hauptstadt” competition 1957-1958.  
Towards public space projects in European Post-war**  
Gonzalo Díaz-Recasens Montero de Espinosa
- 87 **Las sedes universitarias de Sevilla en la construcción de la ciudad**  
Javier Tejido Jiménez
- 97 **El proyecto estratégico como metodología para la ordenación integral territorial, urbanística y arquitectónica: los poblados de colonización agraria del siglo XX en el espacio del Bajo Guadalquivir.**  
José Manuel Ojeda García
- 123 **Aspectos arquitectónicos de las Atarazanas de Sevilla. Permanencia y transformación**  
Julia Molino Barrero
- 141 **Procesos colaborativos en la arquitectura contemporánea: ¿Creatividad colectiva?**  
Amanda Martín-Mariscal / Luz Fernández-Valderrama

## Estrategias Urbanas

- 163 **El diseño de herramientas analítico-prospectivas para la regeneración integrada de barrios: atlas potencial de terapias urbanas**  
L. Fernández-Valderrama / I. Rovira / M<sup>a</sup> S. Mendoza / S. Rodríguez / C. Ureta / JA. Duarte / M. Fernández / A. Martín-Mariscal / R. Casado / X. Galleguillos / G. Aranda / R. Puente / D. López / F. Pazos

- 187 **Itinerarios y Paisajes Culturales Urbanos. Cuatro rutas por Córdoba y su Patrimonio Desaparecido durante los siglos XIX y XX**  
Teresa Barrie Zafra
- 209 **La ciudad peatonal. Integración en la planificación urbana y territorial. Sevilla y su territorio desde la movilidad peatonal**  
G. Díaz-Recasens / M. Algarín / C. Díaz-Recasens / G. Díaz-Recasens /  
I. de la Lastra / J.L. Cañavate / C. Corral
- 223 **Estrategias de investigación urbana. Ciudad continua, la unidad verde**  
Luisa Alarcón González / Francisco Montero Fernández
- 239 **Domesticar LA CIUDAD. (II) Estrategias del habitar. El proyecto de vida en los espacios comunes de la ciudad**  
Rafael Casado Martínez / Antonio J. Herrero Elordi /  
Luz Fernández-Valderrama Aparicio
- 255 **Sevilla Ciudad Fluvial. Ciudad de la Justicia**  
Antonio Barrionuevo Ferrer

## **Estrategias Territoriales**

- 275 **Parajes demediados**  
Félix de la Iglesia Salgado / José Enrique López-Canti /  
José Ramón Moreno Pérez
- 297 **Observatorio proyecto Oga'i. Evaluación del impacto producido por el proyecto Oga'i en las comunidades Mbya-Guaraní. Habitabilidad y entorno**  
María Prieto Peinado / Dolores Gutiérrez Mora
- 313 **Arquitectura y fetiche en la Costa del Sol**  
Juan José Vázquez Avellaneda

## **Aportaciones críticas y documentales**

- 333 **La Jefatura Superior de Policía de Sevilla en la Gavidia: La caja de cristal**  
Cristóbal Miró Miró
- 355 **La ciudad y las tangencias: acercamiento al entorno de la Estación de San Bernardo**  
Esther Mayoral Campa
- 373 **Algunas ideas sobre arquitectura y sostenibilidad**  
Esther Mayoral Campa / Maribel Alba Dorado / Melina Pozo Bernal

# SEVILLA CIUDAD FLUVIAL. CIUDAD DE LA JUSTICIA

Antonio Barrionuevo Ferrer

Grupo investigación HUM-411. ETSA Sevilla

## Resumen

Este trabajo de investigación estudia la integración de los Puertos en las Ciudades; en concreto la integración puerto-ciudad en Sevilla.

La previsión del Puerto es crecer a corto plazo hacia sus terrenos situados más al sur, hacia la Nueva Esclusa.

La remodelación que el Puerto necesita puede financiarse con la permuta de los ámbitos que se liberarían para integrarse en la ciudad. En la Avenida de la Raza y en el propio Muelle de Tablada, cuyo extenso conjunto edificado de naves posibilitan una reordenación para un espléndido centro terciario y cultural.

Así, el objetivo del trabajo es extender el Frente Fluvial de Sevilla hasta alcanzar el límite urbano de la ciudad de la Exposición Iberoamericana del 29. Límite fijado al sur en el antiguo curso del Río Guadaira, hoy convertido en Parque.

En este enclave del Muelle de Tablada y la Avenida de la Raza, de fácil acceso exterior por la ronda urbana SE-30 y por previsiones de transporte, en un futuro, cabe ubicar la Ciudad de la Justicia además del acompañamiento de oficinas de empresas y equipamientos y espacios públicos necesarios para el desarrollo urbano.

El proyecto incluirá como pieza clave la Estación Marítimo Fluvial de Pasajeros y un Museo del Puerto y de la Ciudad que recorra la historia del Puerto, su pasado, presente y futuro.

Ya se pudo comprobar el éxito del espacio portuario recientemente recuperado del Muelle de Nueva York de Sevilla. El de Tablada ofrece mil veces las posibilidades de convertirse en un centro regional de atracción.

**Palabras clave:** Muelle Tablada, Ciudad de la Justicia Sevilla, Estación Marítimo-Fluvial Tablada, Museo Puerto Tablada

## **Abstract**

*This research studies the integration of ports into cities; in particular the port-city integration in Seville.*

*In the near future the Seville's Port is expected to grow southwards, occupying its land towards the new harbour lock.*

*The needed remodeling of the Port can be financed with the swap of land that would be released from its port ownership and assimilated by the city - Avenida de la Raza and Tablada docks have an extensive set of warehouses that enables its reorganization as a splendid tertiary and cultural center.*

*Thus, this study's objective is to extend Seville's Riverfront until it reaches the urban limits of the city created by the Latin American Exhibition of 1929. This southern limit is geographically defined by the old course of the Guadaira River, nowadays transformed into a park.*

*The enclave of Tablada Docks and Avenida de la Raza, which has easy access by SE-30 urban round and transport foresight, is the appropriate location for the future City of Justice, accompanied by corporate offices and facilities along with the public spaces needed for the area's urban development.*

*This project will include as key elements the "Maritime-Fluvial Passenger Station" and a "Port and City Museum" that will trace the history of the Port: its past, present and future.*

*The case of Nueva York Dock development is proof of the success of port areas' restorations in Seville. Tablada Docks offers unlimited opportunities for becoming attractive regional hub.*

**Key words:** *Tablada dock, Seville City of Justice, Tablada Station Marítimo-Fluvial, Puerto Tablada Museum*



Esta investigación sobre el Muelle de Tablada y la Ciudad de la Justicia fue el principal tema estudiado en la asignatura de Proyectos 5 en los cursos de 2010/11, 2011/12 y 2013/14, dentro de la enseñanza impartida por los profesores Antonio Barrionuevo Ferrer, Nicolás Carbajal Ballell, Carlos Díaz Recasens y Thilo Gumsch. Estos 4 profesores han intervenido no solo en calidad de docentes de la asignatura Proyectos 5 - Plan 98, sino también como PDI miembros del Grupo de Investigación HUM 411 "El Territorio de la Arquitectura". Este trabajo que presentamos, tiene como objetivo primordial estudiar la integración de los Puertos en las Ciudades y en sus Territorios. Trata de realizar una investigación sobre las condiciones estructurales y formales que permitan armonizar estas realidades para una verdadera integración. Para la concreción de estas premisas generales y a particularizar en cada caso, se elige estudiar en profundidad las relaciones actuales y futuras del Puerto y la Ciudad de Sevilla, teniendo en cuenta la condición fluvial de ambas entidades y por ello la importancia de considerar la implicación urbana y territorial que tiene la vía de navegación que constituye el Bajo Guadalquivir.

## **Sevilla, Ciudad Fluvial**

Las ciudades portuarias constituyen una de las más complejas categorías de las estructuras urbanas actuales y, posiblemente, serán las ciudades protagonistas de este nuevo siglo.

La ciudad de Sevilla, su casco histórico, nace en las proximidades del Guadalquivir, en la margen izquierda de un meandro que posibilitó, en el arenal generado a su socaire, la ubicación del que durante un tiempo fue su puerto natural, El Arenal, y más tarde la construcción de su puerto artificial: El Puerto de Sevilla. Este se constituye como puerto interior al situarse en el extremo de una Ría navegable ligado al Océano Atlántico; pero también ligado al Mediterráneo por la proximidad de su desembocadura, rol que ha venido desempeñando a lo largo de su historia.

Una primera consideración sobre la ciudad, contemplada como estructura espacial manufacturada por obras de ingeniería y de arquitectura que se construye y crece en el tiempo, proviene del reconocimiento de su posición geográfica. Sevilla no puede ser explicada sin comprobarse las internas vinculaciones de sus formas urbanas derivadas del carácter navegable del Guadalquivir, que la convierte en un puerto interior seguro. Y a la vez de su rol como último paso territorial, antes de la desembocadura de un río que se dilata extraordinariamente aguas abajo de la ciudad. La estructura espacial urbana de Sevilla, como ciudad puerto y como ciudad puente, último vado para el cruce del valle, se asemeja a aquellas otras ciudades emplazadas en la cabecera interior de los deltas de los ríos.

Recientemente el Puerto, situado en una dársena de nivel regulado, ha realizado una obra de gran envergadura e impacto para su inmediato futuro al haber renovado su Esclusa original por una nueva de mayor dimensión y calado, aguas abajo del primer emplazamiento. Con ello ha ganado una gran superficie, siendo el tercero en dimensión terrestre del Estado Español tras los puertos de Algeciras y Barcelona.

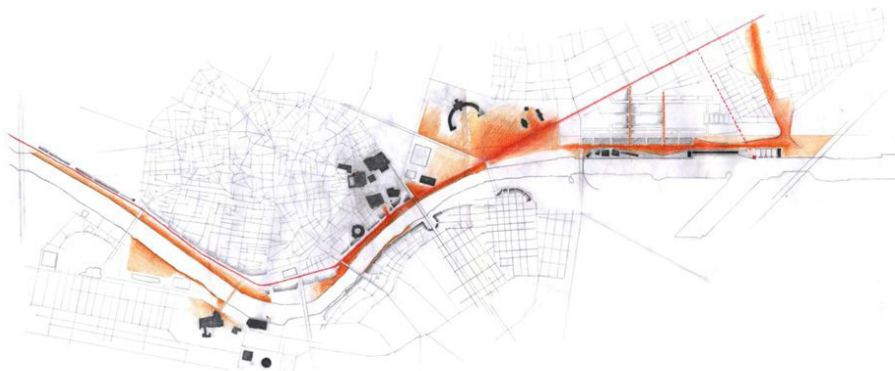


Fig. 1. Diagrama del Frente Fluvial de Sevilla. Incluido en la propuestas de estudiantes: Juan Carlos Montero Nieto. Alberto Martínez Carrizo

Así lo contempla el Plan Director del Puerto de Sevilla redactado por la Autoridad Portuaria (2006) e integrado en planes de ámbito geográfico superior, tales como el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla y el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.

El Puerto de Sevilla en su continuo avance hacia el sur posibilita un *interland* terrestre mas exterior a los primitivos muelles hoy inmersos en el casco urbano de la ciudad.

Uno de los aspectos fundamentales del Proyecto de Investigación proviene de la consideración de que todo Puerto es en esencia un Intercambiador Modal de Transporte. En sus Muelles se realiza en enlace de mercancías, transportadas por la vía marítimo fluvial a las vías terrestres, carretera y ferrocarril o área. Por tanto el aspecto de la movilidad alcanza un roll primordial en la ordenación del Puerto, de la Ciudad y del Territorio, haciéndose cada día más necesario que el Tráfico Portuario no incida o se compatibilice adecuada con el tráfico urbano e interurbano.

Así de debe potenciar las conexiones portuarias directas con el territorio tanto carreteras como ferroviarias, lo que afirma situar las “puertas de acceso” en el caso de Sevilla orientadas hacia el Sur, aguas abajo de la ciudad, como se prevé en el Plan de Ordenación del Puerto y para ello el paso a través de la Nueva Esclusa situada en las proximidades de El Copero y de La Punta del Verde.

Las formas de crecimiento urbano tienen su propia respuesta de movilidad y de modelo de habitabilidad. Los sistemas de transporte crean valor sobre el territorio, al habilitar la circulación de personas y bienes, y posibilitando el entendimiento del espacio como “geometría de la libertad”.

También resulta capital redefinir el modelo productivo del puerto: Partiríamos de la hipótesis de que su actividad debe ajustarse compatibilizando tres dimensiones portuarias:

- a) Puerto industrial y de mercancías.
- b) Puerto de pasajeros como modo de potenciar la actividad turística.
- c) Puerto de actividades náuticas y deportivas.

## Integración Puerto - Ciudad

Una cosa es la Ciudad y otra el Puerto, pero ambos se complementan y se explican mutuamente, hasta el punto de poder afirmar que no es posible la una sin el otro y viceversa. La antigua ciudad de Sevilla, su actual Casco Histórico, nace en las proximidades del Guadalquivir, en un meandro del río que posibilitó, en el arrenal generado a su socaire, la ubicación del que durante un tiempo fue su puerto natural, El Arrenal, y más tarde la construcción de su puerto artificial: El Puerto de Sevilla.

La Ciudad de Sevilla en cada época, tuvo una configuración, un orden y unos límites, también el Puerto. Con el devenir del tiempo ese orden muta y los límites cambian, se ajustan y reajustan, tratando de acomodarse a las nuevas necesidades que los nuevos tiempos demandan. Y estos nuevos límites, establecidos en el Puerto y la Ciudad, o entre ambos, llegan a materializarse mediante la construcción de muelles que parecen delimitar y definir, sin paliativos, sus ámbitos. Pero la Ciudad y el Puerto son entes vivos y dinámicos. En ese vital e incesante crecimiento el puerto avanza inexorablemente, a lo ancho y largo del río, buscando la ampliación de sus muelles y mayor calado para sus barcos, en tanto que la ciudad demanda ampliar su espacio para dar cabida a nuevas necesidades.

En este permanente reajuste de funciones y de límites, que obliga a remodelar los anteriores, se rellenan y se ganan nuevos espacios al río, necesarios para el puerto, a la par que otros se vacían de sus funciones anteriores y posibilitan nuevas alternativas de uso. Y ello produce un corrimiento de espacios y funciones, de la tierra hacia el río, del que se benefician, o deberían beneficiarse, mutuamente, El Puerto y la Ciudad.

Consecuentemente, de entre los rasgos fundamentales de la estructura urbana de Sevilla contemplada como ciudad central de un desarrollo no solo metropolitano sino subregional y regional, cabe destacar que como ciudad-puerto fluvial interior se extiende a lo largo del cauce produciéndose una dirección de crecimiento paralela al cauce del río y del puerto. Puerto y Ciudad se complementan y se explican mutuamente, hasta el punto de poder afirmar que no es posible la ciudad sin el puerto y viceversa.

Tal es el caso de las previsiones del Puerto a corto plazo de crecer hacia sus terrenos situados más al sur, hacia la Nueva Esclusa y Dársena del Cuarto, y convertirse en un adaptado Puerto de Mayor capacidad dotándose de conexiones terrestres mas externas y eficaces; mientras que enclaves portuarios como el Muelle de Tablada, ya más interiores, puede remodelase para construir un nuevo frente fluvial abierto de la Ampliación Sur de la ciudad, extendido has el nuevo parque del Guadaíra, límite de la ciudad de la Exposición Iberoamericana del 29.

La remodelación que el puerto necesita, sus nuevos muelles e instalaciones, caben financiarse con la permuta de los terrenos que se liberarían para hacer ciudad en la Avenida de la Raza y en el propio Muelle de Tablada, cuyo extenso conjunto edificado de naves de la Avenida de la Raza y de la Avenida de Guadalhorce, posibilitan un reordenación que capacitarían un esplendido centro terciario y cultural propio de la remodelación de los puertos que se llevan a cabo en todo el orbe y por citar unos

de condición fluvial, el llevado a cabo en la ciudad de Bilbao, o el de Marsella o el de Burdeos. Aunque puedan servir de referencia, las actuaciones de remodelación portuaria que hoy día se llevan a cabo en la escena internacional, no son directamente extrapolables al caso de Sevilla, que debe encontrar su específico modo de articular las relaciones de puerto fluvial interior de una ría y ciudad.

Tras las reformas en la Red Arterial Ferroviaria incluidas en el Plan General 1987 y llevadas a cabo que, entre otras actuaciones, posibilitó la apertura de la ciudad al río de su hemisferio norte, desde Plaza de Armas hasta San Jerónimo, la actuación pendiente para dotar a Sevilla como Ciudad Fluvial es ahora las reformas del Puerto de Sevilla para continuar su frente fluvial por su Ampliación Sur, desde la Puerta de Jerez hasta el antiguo cauce del Guadaíra. En ese sentido, Sevilla debe aprovechar y optimizar su tradicional y singular condición portuaria; más aún, si consideramos la secular identificación histórica de la significación del Guadalquivir, y en particular del puerto, como elemento clave del desarrollo de la ciudad.

Colateralmente al Estudio de Capacitación del Puerto de Sevilla y su nuevo crecimiento sobre las áreas exteriores ganadas al Sur de la ciudad, entre la esclusa originaria (1947) y la nueva esclusa (2011), se pretende estudiar el destino de los muelles hoy existentes que ya quedan muy interiorizados en el cuerpo urbano de la ciudad: Muelle de las Delicias y Muelle de Tablada que datan del primer tercio del pasado siglo XX. Se confluye así con los posibles planeamientos municipales de ordenación general de la ciudad y con las expectativas de la iniciativa privada para desarrollar la anhelada Sevilla Ciudad Fluvial.

En un primer ejercicio de Proyectos 5, curso 2010/11, se desarrolló el análisis y el estudio del ámbito portuario completo, identificando las diferentes unidades espaciales y funcionales que lo constituyen, tanto las partes en uso como las por urbanizar. Proponiendo unos estudios previos para afianzar su capacidad productiva. Reconociendo la dimensión territorial del Puerto y su condición de pieza clave del escenario metropolitano.

Las localizaciones concretas identificadas sobre las que se pretende trabajar se aportan como hipótesis de partida resultado de un análisis previo del área. Estas son:

- A1. Base Militar Tablada
- A2. Sector C.A.S.A.
- A3. Área de Campsa. Frente de los Gordales Al Muelle de las Delicias
- A4. Dársena Del Batán
- A5. Z.A.L. Zona Actividades Logísticas
- A6. Área de Astilleros
- A7. Exclusa Originaria
- A8. Nueva Exclusa
- A9. Muro de Defensa
- A10. Cabecera del Canal Sevilla - Bonanza
- A11. Margen Izquierda. Concesiones
- A12. Muelle De Tablada - Avenida De La Raza
- A13. Punta De Los Remedios (Altadis)

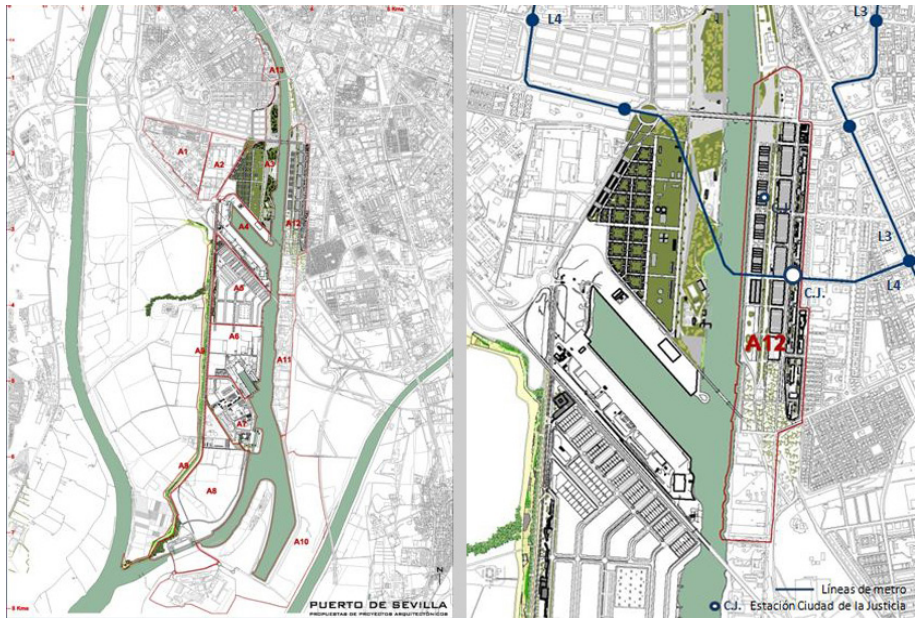


Fig. 2. Ámbitos espacio-funcionales del Puerto de Sevilla

Se analizó pormenorizadamente aquellos aspectos propios de cada área que inciden directamente sobre el proyecto; es decir, la topografía, el viario, la accesibilidad, su uso actual u otros usos posibles, el contacto con la trama urbana - o la creación de una nueva trama urbana que facilite su integración en la ciudad-, la relación con el río y el puerto o el propio carácter natural o artificial del lugar. Cada área de trabajo requirió un estudio de ordenación.

Se propusieron estudios previos de Proyectos para el enlaces, paseos, Muelle de las Delicias – Tablada; la reintegración urbana y social de la nueva Fábrica de Tabacos (Altadis); la reubicación de los Clubes Náuticos y Mercantil y su traslado a la Corta de Tablada, frente al Muelle; la ampliación de la Feria de Abril hasta la Dársena; así como la actualización de los planos de la ciudad y del puerto incorporando la nueva esclusa de la Punta del Verde.

En concreto en el área A12 “Muelle De Tablada - Avenida De La Raza”, se propuso para ubicar de la Ciudad de la Justicia de Sevilla, por ser esta dotación de tan gran magnitud y alcance que ayudaría, sin duda, a la construcción del anhelado Frente Fluvial. Y complementariamente para localizar en el Muelle la Estación Marítimo-Fluvial de Viajeros.

Es evidente que Sevilla debe tomar impulso, tanto su Puerto como la Ciudad, y este enclave frontal a la dársena del Guadalquivir convertiría su Ampliación Sur, – Manuel Siurot, la Palmera, Reina Mercedes y Avenida de la Raza, y la de Guadalhorce y el Cantil del Muelle de Tablada con 1200 metros de longitud – en la de las partes nuevas más emblemáticas de la ciudad extendiendo su frente fluvial portuario – Muelle del Arenal – a través del Muelle de Nueva York e de las Delicias,

lo que incorporaría los Parques María Luisa, de las Delicias, del Líbano y el reciente inaugurado Parque del Guadaíra.

En la actualidad, el crecimiento de su fachada fluvial se encuentra frenado por las instalaciones portuarias interiorizadas. Para desarrollar esta dimensión fundacional de la ciudad íntimamente ligada al Guadalquivir, el Puerto debe renovarse y la Ciudad alcanzar cuanto menos el límite urbano fijado en el antiguo cauce del Guadaíra, cuya huella hoy se renueva como Parque promovido por el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y por el Ayuntamiento de Sevilla, dentro del Plan de Recuperación Medioambiental de márgenes de ríos y antiguos cauces o cauces fósiles; proyecto cofinanciado por los Fondos europeos FEDER.

Ello sería extender el Frente Fluvial hasta alcanzar el límite establecido en el periodo de la Exposición Iberoamericana del 29, y cuyo crecimiento actual se extiende, una vez canalizado y desviado el río Guadaíra, en ocasión de la ejecución del primer tramo o cabecera del Canal Sevilla – Bonanza, más allá; hacia los Bermejales y Palmas Altas como tercer tramo de crecimiento de la Ampliación Sur de la Ciudad.

### **Nuevo Frente Fluvial Urbano - Muelle De Tablada, Avenida de la Raza**

La Ampliación Sur de la ciudad, desde la Puerta de Jerez - Salón de Cristina se ha desarrollado en el ámbito espacial comprendido entre la línea de ferrocarril a Cádiz y el curso del Río Guadalquivir y la Corta de Tablada. La extensión del primitivo Puerto del Arenal al sur, por los muelles de viajeros, de Nueva York, de Las Delicias y de Tablada han condicionado el desarrollo urbano de la citada ampliación de Sevilla.

En la actualidad el aislamiento del Muelle de Tablada y los espacios colaterales pertenecientes al Puerto – Avenida de la Raza – restan la posibilidad de desarrollar este ensanche de Sevilla, presentando una oportunidad para la maduración cívico-urbana de estos solares vacíos e instalaciones en desuso de deficiente conservación.



Fig. 3. Restitución del plano de la Exposición Ibero-Americana del 29

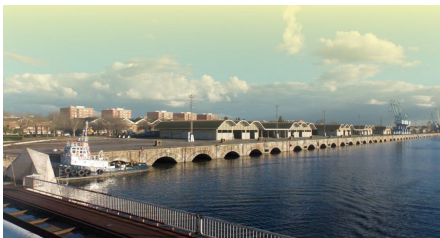


Fig. 4. El Muelle de Tablada



Fig. 5. Ámbito territorial del frente fluvial de la Ampliación Sur: Tablada - La Raza. Fotografía: Clemente Delgado

El ejercicio propuesto atendió a idear el nuevo escenario en el que la ciudad se proyecte abierta al Muelle de Tablada. Ello implica la supresión de barreras para crear la continuidad del tejido urbano desarrollado entre El Paseo de la Palmera y la Avenida de La Raza. Y más allá con otras partes genéricas de la ciudad a través de la continuidad de los muelles anteriormente citados situados en la margen izquierda; y de las penetraciones perpendiculares de la malla principal o ejes formados por: Cardenal Bueno Monreal, Puente de las Delicias y Juan Pablo II; el formado por Cardenal Ilundain, Páez de Rivera y Raza Quinta; Carretera de su Eminencia, Glorieta de Guadaira y Padre García Tejero. Y finalmente el reciente parque del antiguo cauce del Río Guadaira que conforma el nuevo límite reurbanizado de la ciudad del 29.

Así, el objetivo fue extender el frente fluvial de Sevilla hasta alcanzar el límite urbano de la ciudad de la Exposición Iberoamericana del 29. Límite fijado al sur en el antiguo curso del Río Guadaira desviado tras la apertura del Canal de Alfonso XIII o Corta de Tablada, finalizada en 1926.

## La Ciudad de la Justicia

En este enclave del Muelle de Tablada y la Avenida de la Raza, de fácil acceso exterior por la ronda urbana SE-30 y por la previsiones del transporte, en un futuro, cabe pensar incluso ubicar la Ciudad de la Justicia que 250.000m<sup>2</sup> de construcción para sus múltiples instalaciones y juzgados además del acompañamiento de oficinas de empresas y equipamientos y espacios públicos necesarios para el desarrollo urbano de este nuevo frente fluvial de la ciudad y su área de influencia.

Esta idea de para la localización de la Ciudad de la Justicia ha sido ensayada a través de propuestas de proyectos por profesores y estudiantes del Grupo C de la asignatura de Proyectos 5, Plan 98, de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla en los terrenos, hoy baldíos, anexos a la Avenida de la Raza entre Cardenal Bueno Monreal y el citado parque del Guadaira.

Se atenderá a idear el nuevo escenario en el que la ciudad se proyecte abierta al Muelle de Tablada. Ello implica la supresión de barreras para crear la continuidad del tejido urbano desarrollado entre El Paseo de la Palmera y la Avenida de La Raza. Y más allá con otras partes genéricas de la ciudad a través de la continuidad

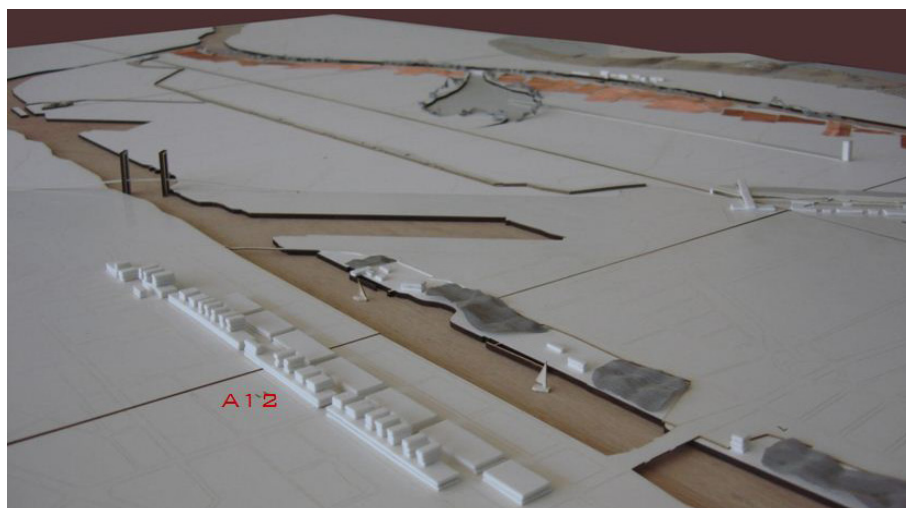


Fig. 6. Modelo de la Ciudad de la Justicia en el frente fluvial de Tablada

de los muelles anteriormente citados situados en la margen izquierda; y de las penetraciones perpendiculares de la malla principal o ejes formados por: Cardenal Bueno Monreal, Puente de las Delicias y Juan Pablo II; el formado por Cardenal Ilundain, Páez de Rivera y Raza Quinta; Carretera de su Eminencia, Glorieta de Guadaira y Padre García Tejero. Y finalmente el recinto parque del antiguo cauce del Río Guadaira que conforma el nuevo límite reurbanizado de la ciudad del 29.

El programa de este gran equipamiento contribuiría sin duda a la revitalización del Sector Sur de la Exposición Iberoamericana del 29, en parte dedicado a Campus Universitario. En cuanto al programa de necesidades de esta vasta operación se detalla a continuación:

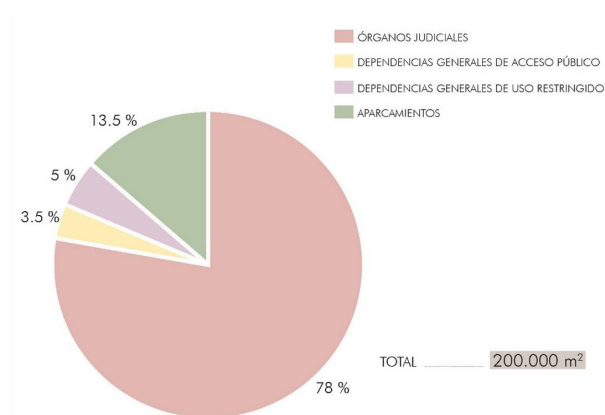


Fig. 7. Organigrama comparativo: tipos de espacios diferenciados de la Ciudad de la Justicia



Órganos judiciales	Secciones de audiencia provincial y juzgados	Audiencia Provincial
		Jurisdicción Civil
		Jurisdicción Penal
		Jurisdicción Contencioso - Administrativo
		Jurisdicción Social
	Servicio Común	General
		De Ordenación del Procedimiento
		De ejecución de resoluciones judiciales
	Fiscalía	
	Salas de Vistas	
	Área de Detenidos	
	Archivos y Depósitos	
	Órganos con Acceso Independiente	Clínica Médico - Forense
Juzgado de Guardia		
Juzgado y Fiscalía de violencia sobre la mujer		
Juzgado y Fiscalía de menores		
Dependencias generales de acceso público	Recepción	
	Salón de Actos	
	Prensa	
	Colegios Profesionales	
Dependencias generales de uso restringido	Decanato y representación	
	Coordinación secretarios judiciales	
	Biblioteca	
	Atención Social en juzgados y audiencia	
	Traductores y peritos	
	Área de personal	
	Control y Seguridad	
	Mutualidad General Judicial (MUGEJU)	
	Gestión del edificio	



Fig. 8. Planta de implantación de la Ciudad de la Justicia. Propuesta de estudiantes: Cristina Álvarez Oliver y Marta Sánchez Mora



Fig. 9. Modelo virtual de la Ciudad de la Justicia. Propuesta de estudiantes: Cristina Álvarez Oliver y Marta Sánchez Mora



Fig. 10. Proyecto para la Ciudad de la Justicia en la Avenida de la Raza. Propuesta de estudiantes Concepción Bascón y Antonia Fernández

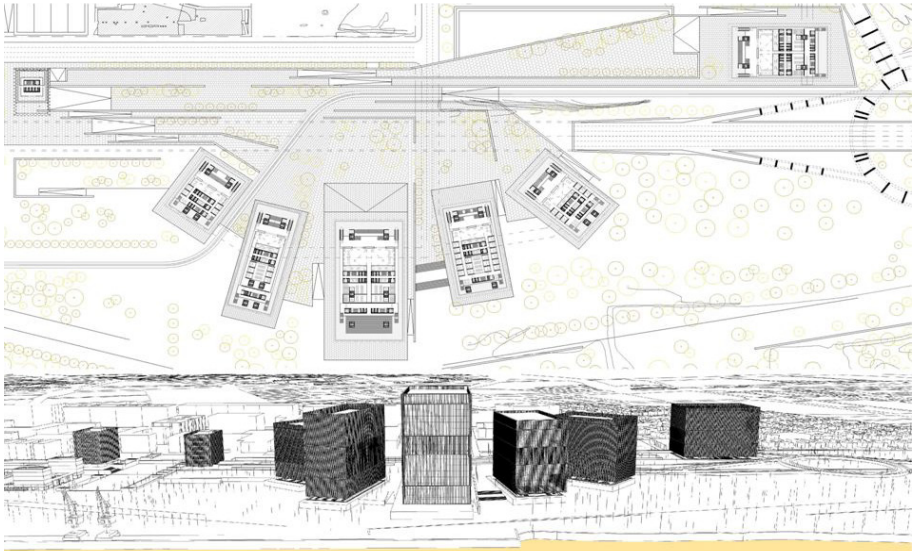


Fig. 11. Proyecto para la Ciudad de la Justicia en la Avenida de la Raza. Propuestas de estudiantes: Juan Carlos Montero Nieto y Alberto Martínez Carrizo

## La Estación Marítimo-Fluvial y Centro Terciario-Cultural Muelle de Tabalada

En estos nuevos Muelles recuperados para la Ciudad, se establecerían los Paseos del Frente Fluvial, los Muelles de Atraque de pasajeros turísticos y las Instalaciones Náuticas, transformando estos frentes ribereños en espacios urbanos abiertos de alta cualificación.

Con la visita al Muelle de Tablada y sus conexiones norte con el Muelle de las Delicias y sur con la actual entrada del puerto en las inmediaciones de los hotelitos familiares de El Heliopolis, se ha podido constatar la racionalidad del espacio construido por viarios para el tránsito ferroviario y carretero de las mercancías así como de los dilatados viales del cantil del muelle. Y al mismo tiempo la gran

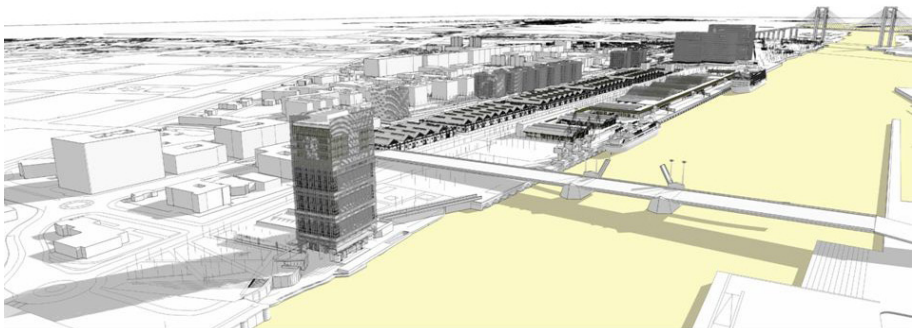


Fig. 12. Ordenación general del frente fluvial de la Ampliación Sur. Propuestas de estudiantes: Juan Carlos Montero Nieto y Alberto Martínez Carrizo

superficie cubierta por naves de diáfanas estructuras portantes, tanto las que se sitúan entre las Avenidas de la Raza y de Guadalhorce, con cerramientos cerámicos y cubiertas a dos aguas, como las de hormigón armado con pórticos en forma de arcos que se sitúan entre la Avenida de Guadalhorce y el Cantil del Muelle. Debido a ser una instalación portuaria que data de primer tercio del siglo XX, están plena de modernidad y de orden. Poseen la racionalidad propia de una organización para el trabajo de intercambiador de mercancías y la emoción de las estructuras de una sobresaliente época de la ingeniería y de la arquitectura. Recrean un paisaje de enorme belleza y emotividad, al mismo tiempo que de lógica y razón por lo que no es aventurado asegurar su fácil transformación y modernización adaptándose a las necesidades actuales.

En realidad el Muelle de Tablada es un conjunto que bien cabe considerarlo como un patrimonio activo de enorme riqueza para rescatar la memoria de la ciudad portuaria de Sevilla, y para potenciarla al futuro. Por ello el proyecto debe partir del conocimiento de todo lo aquí existente, de la representación fiel de todos los tinglados y espacios de articulación y del desvelamiento de su capacidad métrica como contenedores.

Partimos de la base de que un proyecto progresista de futuro no es aquel que hace “tabla rasa” con lo existente sino que trata de comprender su identidad y parte del respecto de la misma - “El sí lugar”.

También de la consideración de cómo un ámbito excluido, por necesidad de su función como puerto y la peligrosidad del manejo de grandes desplazamientos de mercancías de barco al tren o al camión, ha de convertirse en un ámbito plenamente abierto como parte de la ciudad de pleno derecho. Aquí radica la esencia de la intervención. De lugar cerrado a lugar abierto. ¿Cuánto debe cambiar? ¿Qué es necesario o suficiente? Cada propuesta investigará sobre los beneficios o pérdidas que cada opción de derribo – reconstrucción – mantenimiento – nos aporte.

En cuanto al programa de usos es evidente que la diafanidad de las naves permite una extensísima variedad sin excesivas limitaciones. Se trata de usos de concurrencia pública que convierte a este frente fluvial de ciudad en un nuevo y moderno centro alternativo dentro de una ciudad plurinuclear. Piénsese en el crecimiento de Sevilla en todos los puntos cardinales, y especialmente al sur, hacía los Bermejales, Palmas Altas, Cortijo del Cuarto y Bellavista, Dos Hermanas,...

Un centro terciario, shopping center, buenas cafeterías, salas de performance, juegos, cibercafé, mediatecas, cines, restaurantes, tiendas de modas, galerías de arte, de diseño, salas de concierto, entre otros.

Ya se pudo comprobar el éxito del espacio portuario recientemente recuperado del Muelle de Nueva York de Sevilla. El de Tablada ofrece mil veces las posibilidades de convertirse en un centro regional de atracción devolviéndole a Sevilla signos de capitalidad, como Málaga transformó los muelles número 1 de Ricardo Gross y número 2, de Guadiaro, acercando la Acera de la Marina a la dársena del Puerto, y extendiéndola hacía el Paseo de la Farola.

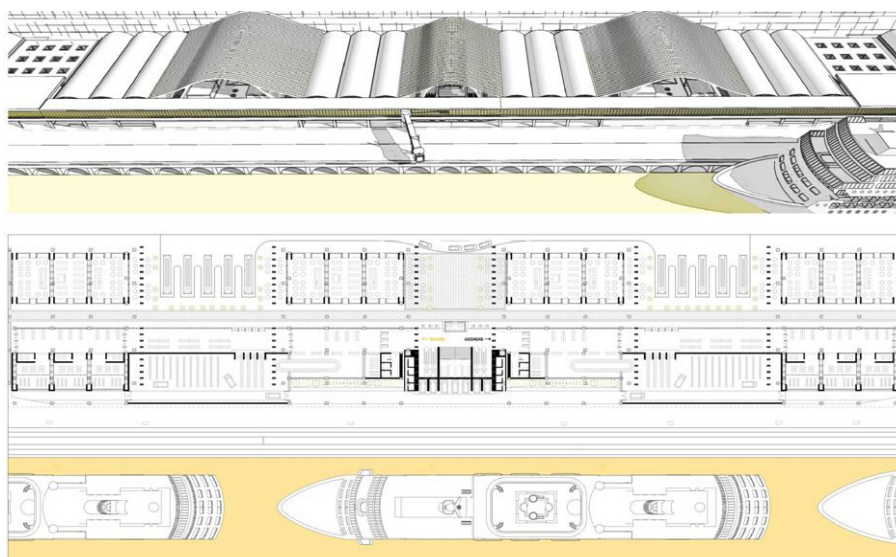


Fig. 13. Estación Marítimo-Fluvial Muelle de Tablada. Propuestas de estudiantes: Juan Carlos Montero Nieto y Alberto Martínez Carrizo

Y el proyecto incluirá como pieza clave la Estación Marítimo Fluvial de Pasajeros, con gran capacidad para los turistas y viajeros que arriben por la vía marítimo fluviales del Guadalquivir con destino a Sevilla y a gran parte de Andalucía occidental. Los viajeros por barco al llegar a las ciudades quieren desembarcar en un centro activo, no retirados y en un muelle vacío.

Es evidente que los buques de mayor tamaño ya no pueden estar condicionados por el paso del puente levadizo de las Delicias. Por lo que el lugar de la estación debe ser sin duda el Muelle de Tablada recuperado y pleno de actividades urbanas – ciudadanas. Una pasarela elevada a modo de galería que recorriera el cantil del muelle permitiría los movimientos de los pasajeros y la tripulación para el embarque y desembarque, pasarela que puntualmente conectaría con los tinglados existentes de primera fila que fueran necesarios para crear unas magnificas salas de espera y embarque, con todo tipo de comodidades y servicios: tiendas, restaurantes, información, organización de visitas al patrimonio cultural y monumental de la ciudad organización de excursiones a la provincia y a la región.

Para concretar el programa y el proyecto de la estación marítimo-fluvial de pasajeros, previamente se hace necesario distinguir los dos tipos de cruceros hoy comúnmente en explotación.

El primero de ellos de 3.000 o 4.000 pasajeros son barcos de 350 a 400 metros de eslora y 21-23 metros de manga. La empresa crucerista basa su obtención de ganancias en el consumo que se puede realizar en el propio barco; ofreciendo multitud de acontecimientos de ocio y restauración, por lo que se intenta que el desembarque sea prácticamente nulo o a lo sumo unas horas para compensar la sensación de claustrofobia que produce el viaje.

Este tipo de crucero no serán los que arribaran al Sevilla.

El segundo tipo es el crucero de placer pero también de visitas turísticas a las ciudades. Los buques tienen una capacidad de 1.000 a 1.500 pasajeros con una eslora de 200 – 250 metros y una manga de 16 metros. El negocio está combinado con los Tours Operators que trasladan en autocares a los pasajeros a las visitas guiadas. Son grupos concertados y organizados con anterioridad donde el 30% del presupuesto del Tour es para la empresa crucerista.

También se considera “turismo de Aventura” aquellos pasajeros que quieran realizar la visita por su cuenta, sin grupo organizado por paquetes de 50 que es la dimensión en nº de plazas de los autocares.

Por ello se necesita que la estación sea un lugar de información y sobre todo de trasvase del Barco al Autocar, con agilidad y con capacidad para la demanda  $1.500/50=30$  autobuses.

Otra situación a considerar es la de Puerto Base, es decir aquellos cruceros con origen y destino en el Puerto de Sevilla. Se trata de pasajeros que arriban por ferrocarril, por avión o por carretera, mediante grupos organizados se desplazan al Puerto de Sevilla para iniciar el crucero. En este tipo de servicio, la Estación Fluvial se dota de capacidad para ejercer de frontera, según los puertos de destino ya sea para ciudadanos de la comunidad europea u otros, con la Policía Nacional para el control de pasaporte y de la Guardia Civil para el control del equipaje.

El Check-in es similar al registro en un hotel donde se contratan los servicios que ofrecen, calculándose 3 ó 4 minutos por pasajero. Para ello se forman grupos y mientras uno o varios hacen el Check-in los restantes deben ser atendidos con actividades culturales, lúdicas o gastronómicas como coctel de Bienvenida, etc.

Otros circuitos de la actividad de embarque-desembarque a tener en cuenta es la del equipaje. Es posible que el equipaje en caso de Puerto Base ya venga consignado desde el tren, el avión o el autocar y sea manejado por personal técnico del crucerista para evitar molestias a los pasajeros, muchos de ellos jubilados y que hay que ayudar al traslado de sus maletas.

Por otro lado existen otros circuitos necesarios a considerar: Avituallamiento (de combustible, tanto derivados del petróleo, como eléctrico, de agua, energías limpias, de comunicación, etc.); Recogida de residuos (Aguas grises, residuos sólidos); Abastecimiento alimentario (Reparación y mantenimiento con maquinaria para arreglo de averías); Control sanitario (Para casos de epidemia o de primeros auxilios). Por ello, algunas naves-dependencias deben ser utilizadas para estas necesidades técnicas independiente de la estación de pasajeros.

Otra de las dotaciones que deben incluirse en el proyecto y muy ligado a la estación Fluvial-Marítima puede ser un museo-exposición muy sintético del Puerto-Ciudad. Un museo que recorra la historia del Puerto, pasado, presente y futuro: Museo del Puerto y de la Ciudad.

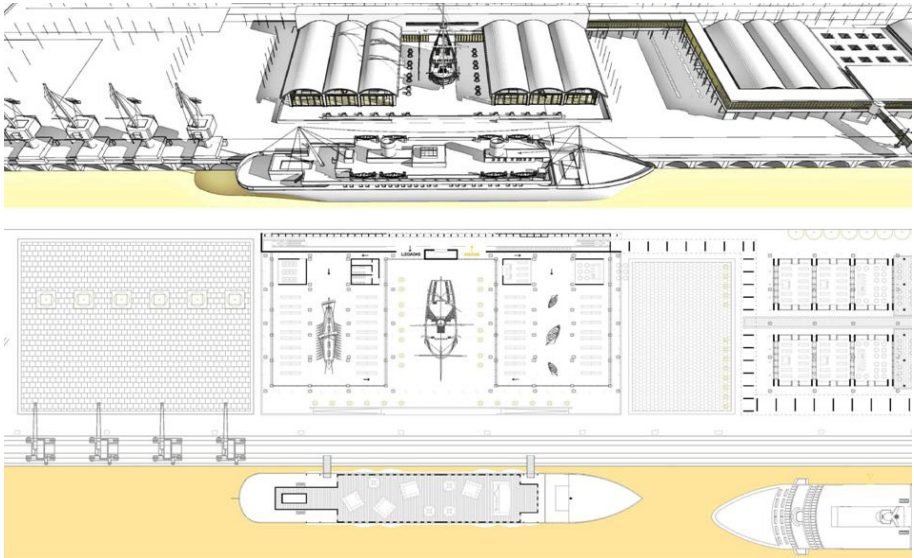


Fig. 14. Propuesta de Museo del Puerto y de la Ciudad. Propuestas de estudiantes: Juan Carlos Montero Nieto y Alberto Martínez Carrizo



Sevilla, octubre de 2016

Mesa de Rosa Estrada López y Laura Carreño Naranjo para la exposición Proyectos investiga en el ciclo DIETSA.  
Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. Abril-Mayo 2016





DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS  
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

