
Luces de modernidad. De la ciudad amurallada a la metropolitana



Víctor Fernández Salinas

Luces de modernidad. De la Sevilla amurallada a la metropolitana

Víctor Fernández Salinas

Sevilla y modernidad

En algunos foros y para muchos estudiosos, parece existir una especie de contradicción imposible entre los términos Sevilla y modernidad. Naturalmente esto no ha sido siempre así en la evolución de la ciudad, pero sí se puede afirmar que entre el siglo XVIII y los inicios del tercer milenio, la historia sevillana, como de alguna forma puede extrapolarse a la historia española, ha sido una sucesión de fuerzas contrapuestas entre el peso de la tradición y las tendencias conservadoras, de un lado, y la continua aparición de ideas, propuestas, y también realizaciones, modernizadoras, progresistas, incluso vanguardistas, de otro. Éstas, aunque a menudo se estrellaron en fracasos o declives inmediatos, dejaron a la larga un marchamo especial en la personalidad sevillana. Nuestra ciudad es en ese sentido, como tantas ciudades amadas -Roma, Jerusalén, Lisboa, Buenos Aires, La Habana, Oporto, Palermo...- una ciudad imposible. Sin embargo, frente al carácter de imposible de estas ciudades, entendiéndolo por tal la convivencia de una ciudad ideal y de otra real tan opuestas que se podría decir que se habla de dos ciudades distintas; pues bien, frente a aquellas ciudades, Sevilla es imposible porque, como diría Ortega y Gasset del conjunto de los andaluces, sus ciudadanos han construido una ciudad paralela a base de lirismo y que para ellos es tan real como aquella que manejan cada día de la forma más prosaica que se pueda imaginar.

Para conocer la relación entre Sevilla y la modernidad, o mejor, para relacionar las épocas en las que la modernidad asomó a la ciudad, se proponen los principales fulgores de vanguardia, o al menos de renovación, que se producen en la ciudad entre la época en que se realiza el primer plano de la ciudad (1771) y el siglo XXI; a saber: las Sevillas de Olavide, la del ferrocarril y la de las exposiciones: la Ibero-Americana y la Universal. En cada una de ellas se impuso un aliento de ilustración, positivismo, racionalidad y modernización; casi siempre traído desde el exterior, pero que siempre terminó cristalizando en un lenguaje genuinamente sevillano. Sólo una ciudad como Sevilla podía, en menos de tres siglos mal contados, crear un escenario urbano barroco; sacudirse, sin conseguirlo, su endiablada trama islámica; hacer estallar el corsé de su muralla; disfrazarse de sí misma durante los años de apogeo del regionalismo; expulsar poco a poco al río que le dio origen y convertir el cauce antiguo en una gran calle mayor de fachadas modernas y puentes elegantes y, finalmente, asomarse al

siglo XXI trepando por alcores y aljarafe. Claro está que se trata de un proceso en el que la ciudad ha dejado mucho de sí en el camino; pero también es cierto que nadie como los habitantes de esta ciudad para consolarse simplemente con las fotos de aquella Sevilla que fue y se nos fue. Hay ciudades imposibles, pero Sevilla lo ha sido siempre: río y riada, pagana y cristiana; atlántica y mediterránea, y eso por no mencionar todas las dicotomías presentes en el deporte y cofradías. Sólo en la alegría del caos y del barroco se puede entender la personalidad de esta ciudad sin solución.

Sevilla y Olavide: por fin un plano

Sevilla comienza un largo y penoso declive durante el siglo XVII que quizá tiene su punto más terrible en la peste de 1649. Esta epidemia no sólo diezmo la población urbana, sino que inició una época de pérdida de protagonismo interior y exterior. En 1717 se desplaza a Cádiz el control del comercio con América y en 1755 la ciudad sufre las secuelas del devastador terremoto de Lisboa, siendo afectada más de la mitad de sus casas. Sevilla afronta pues una segunda mitad del siglo XVIII con una población que debió de oscilar entre los 60.000 y los 80.000 habitantes, muy por debajo de los 150.000 que habría alcanzado a finales del siglo XVI.



Fig. 1. Iglesia de San Nicolás

Sin embargo, pocos años después del sismo se inician los síntomas de un cierto renacer urbano que se identifica con la aparición de nuevos y notables edificios, todos ellos importantes en la creación de nuevas imágenes y perspectivas urbanas, amén del revulsivo económico que significaron las instituciones o actividades que les dieron origen. Así, se termina la iglesia de San Nicolás en 1758 (figura 1), aunque en realidad no se había interrumpido la creación de grandes e importantes templos en toda la edad moderna, o se construye la Cilla del Cabildo en 1770.



Fig. 2. Vista parcial de la Real Fundición de Artillería

Los cambios más profundos se dan en la periferia del inmediato extramuros. De un lado, los arrabales medievales del puerto (Cestería, Carretería) y Triana experimentan un notable crecimiento, al tiempo que se consolidan como tales otros núcleos que habían tenido una presencia urbana menos relevante: Humeros, Macarena, San Roque y San Bernardo, éste último muy relacionado con las instalaciones de la Real Fundición de Artillería o de Cañones (figura 2), construida sobre una antigua fundición de bronce en 1770, y del cuartel de Intendencia (1780); todas ellas dependencias levantadas en las inmediaciones de la puerta de la Carne, en donde ya se habían realizado las obras del matadero a finales del siglo XV (1489) y las del Rastro Viejo en el siglo XVI.

En 1761 se comenzó a construir, extramuros y en los alledaños del puerto, sobre el vertedero o muladar del Malbaratillo, la Maestranza. Un año después se termina la Real Fábrica de Salitres, también extramuros, entre las puertas del Sol y Osario. Entre 1764 y 1765 se realiza la reforma de la Alameda, al igual que se había hecho con los paseos entre la Barqueta y la torre del Oro; e incluso más allá

entre ésta y la desembocadura del Tamarguillo, donde se encontraban los jardines o paseo de la Bella Flor. Una vez ganado el arroyo, y hasta la venta de Eritaña, se prolongan bien al sur las zonas de asueto y ocio de los sevillanos.

No obstante, la obra que significa un cambio cuantitativo y cualitativo más importante en la ciudad es la creación de la Real Fábrica de Tabacos (figura 3), cuya construcción se inició al final de los años veinte, pero que pasó por numerosas vicisitudes hasta su terminación ya en los inicios de la segunda mitad del XVIII. Por su volumen, función y ubicación, la fábrica de Tabacos se constituye en un referente urbano de primera magnitud, creando un cierto orden en el entramado viario meridional de la ciudad y dando lugar, desde entonces, aunque quizá con una huella más marcada en el siglo XIX, a la aparición de un arquetipo sevillano nuevo y de gran trascendencia en la sociología ciudadana, pero también en la leyenda de Sevilla: la cigarrera.



Fig. 3. Patio central de la Real Fábrica de Tabacos hoy edificio central de la Universidad de Sevilla

Además, el espíritu optimista de la época se plasma en la creación de proyectos que permitiesen recuperar la navegación del Guadalquivir para barcos de gran calado e, incluso, de hacerlo navegable hasta Córdoba.

Pablo de Olavide tomó posesión de la asistencia de Sevilla en septiembre de 1767. Limeño de nacimiento, llega a la península en 1752 con veintisiete años. Adquiere un gran reconocimiento como intelectual ilustrado, conocedor de primera mano de la aportación francesa al siglo de las Luces y racional administrador territorial como demostró en su aplicación de la política de las Nuevas Poblaciones en Sierra Morena y otras zonas andaluzas. Estas localidades absorberán gran parte de su tiempo y hará que alterne con ellas su dedicación a la capital del Reino de Sevilla. Olavide es reclamado en Madrid en 1775 a causa de pleitos que contra él había emprendido la Inquisición y ya no vuelve a Sevilla. No llega por lo tanto ni siquiera a un decenio la relación del asistente con la ciudad, y ello además intercalado con duraderas estancias en las Nuevas Poblaciones; sin embargo, fue una época en la que, tras más de un siglo de decadencia, la ciudad vuelve a tener un proyecto que la conecta con las ideas más avanzadas de Europa.

Respecto a la administración urbana, el hecho más señalado es la aparición de la Real Cédula de 13 de agosto de 1769 que estructura la ciudad en cinco cuarteles (cuatro en la margen izquierda del Guadalquivir y un quinto en Triana), con sus respectivos barrios y manzanas. Con los cuarteles surgen los alcaldes de barrio, investidos de amplias competencias y responsabilidades de orden, seguridad y ornato público y elegidos democráticamente entre los vecinos de cada cuartel. Si bien esta disposición fue derogada al finalizar el siglo, es de destacar el temprano prurito democrático atribuido a la administración vecinal que, obviamente, entró a contrapelo respecto de la estamental sociedad sevillana y española de la época.

Otro aspecto destacado de la administración de Olavide fue el encargo del primer plano de la ciudad. Hasta 1771 existían representaciones de la población que la describían y que mostraban sus hitos más importantes, pero ninguna



Fig. 4. Palacio del Pumarejo

puede ser calificada de plano moderno. La necesidad de organizar y controlar la ciudad para su mejor administración motivó este encargo que abre un período nuevo en la historia de la ciudad, puesto que a partir de él es más fácil establecer los cambios y transformaciones urbanas que han devenido finalmente en la Sevilla actual.

Entre las reformas urbanísticas más importantes realizadas durante la asistencia de Olavide destaca el saneamiento de la Laguna de la Pajería, en el antiguo barrio de la Mancebía, junto a la puerta del Mar, comenzada en 1772 y culminada en 1778. También con Olavide se realizó la ordenación del muelle, murallón y paseo de la margen trianera del Guadalquivir.

Después de la marcha del asistente, el siglo XVIII todavía verá aparecer obras notables, tales como la fachada norte de la Casa de la Moneda o la Atahona -o Atahonas- del Pumarejo, en la plaza que lleva este nombre y que también se abre en estos años a raíz de la construcción del palacio de Pedro Pumarejo (figura 4).

En la segunda mitad del siglo XVIII algo comienza a moverse en Sevilla que anticipa, ya en aquellos años, lo que son las grandes preocupaciones, proyectos y realizaciones de la Sevilla contemporánea.

Sevilla sin murallas y con ferrocarril

En los años centrales del siglo XIX se inicia una serie de procesos urbanos que terminará alterando y constituyendo una realidad urbana nueva en la Sevilla que se desarrolla en los decenios siguientes. La primera gran intervención, además de las actuaciones previas del asistente Arjona en los paseos a lo largo del río, será la creación de la ronda en 1840 a partir del proyecto del arquitecto municipal Balbino Marrón. La ronda, que ya existía en numerosos tramos, se completa, ensancha y consolida, utilizando los múltiples nombres que la identifican en su recorrido a lo largo de las murallas (figura 5). En la zona del puerto se adapta a los paseos junto al río, de forma que se distancia del recorrido amurallado englobando hacia el interior los arrabales del Arenal; hecho éste que condicionará en lo sucesivo que la población de la ciudad identifique estos barrios como si fuesen de origen intramuros. También es notable la reordenación que la nueva vía impone al arrabal de San Roque segregándolo en dos.



Fig. 5. Detalle de la ronda en el sector nororiental de la muralla

La ronda organiza el nuevo espacio urbano y, a medida que se inicie el derribo de las murallas, que se prolongará durante toda la segunda mitad del siglo XIX, condicionará un tejido especial surgido del loteamiento del espacio

liberado y que genera una fachada urbana de características específicas a lo largo de todo su recorrido. Es difícil imaginarse en la actualidad el impacto que supuso en la época este cambio de imagen, sobre todo desde el exterior y para una ciudad que, desde tiempos inmemoriales, había sido identificada por la potente obra de sus muros defensivos.

No obstante, y de tanta importancia como el derribo de las murallas, hasta el punto de constituirse en factor impulsor y condicionante de buena parte de las transformaciones urbanas desde los años centrales del siglo XIX, es la llegada del ferrocarril y su complejo sistema de infraestructuras. Obra de gran calado, tuvo un efecto desorganizador en la periferia inmediata de Sevilla, al tiempo que supuso la creación de una nueva barrera construida, paradójicamente, al tiempo que se derribaban las antiguas murallas. La causa hay que buscarla en el hecho de que los trazados ferroviarios y la instalación de las estaciones estuvieron muy influidos por las vicisitudes e intereses de las compañías de ferrocarril y de las instalaciones portuarias. Lo que pudo ser un crecimiento planificado se convirtió en una ocupación anárquica del espacio de expansión natural de la ciudad y en la creación de un dogal ferroviario que constreñirá la expansión urbana de Sevilla hasta finales del siglo XX (figuras 6 y 7).



A falta de un plan de ensanche definido, al modo de otras ciudades españolas, la organización de los nuevos tejidos urbanos de la Sevilla de la segunda mitad del XIX se centra en determinados ámbitos, siempre cercanos al sector intramuros, y que se desarrollan con independencia unos de otros o, en todo caso, buscando la articulación con la ronda de los nuevos tejidos urbanos. Éste es el caso de la reordenación de la zona externa de la puerta de Triana y de la urbanización de la antigua plaza de Armas.

Sevilla reorganiza sus bordes, aunque sea con un diseño bastante caótico, más allá de la ronda y experimenta un refuerzo de las actividades industriales a lo largo de buena parte de esta vía, aunque no comparable al que se da en otras ciudades españolas y europeas (calles Torneo, Resolana, Ronda de Capuchinos, calles María Auxiliadora, Recaredo y buena parte de Menéndez Pelayo).

Entre tanto, intramuros, se realiza un importante proceso de reforma interior, muy ligado a los derribos de edificios religiosos durante el período napoleónico o después de las desamortizaciones. Poco articulado también, generará un importante número de plazas y ensanchamientos viarios. Durante los años centrales del siglo XIX se abren o adecentan las plazas del Museo, Magdalena, Santa Cruz y, sobre todo, las del Cristo de Burgos y la Plaza Nueva.

También de la segunda mitad del siglo XIX data el inicio de la política de alineamientos, que pretende ampliar la latitud de las calles mediante el

Fig. 6 y 7. La estación de San Bernardo antes y después de la remodelación ferroviaria



ensanchamiento puntual que se obtiene al retranquear los edificios de nueva planta y adaptarse éstos a los proyectos de alineación aprobados por el Ayuntamiento. El resultado es la conocida sucesión de tacones y retranqueos en buena parte de las calles de la ciudad.

A finales de siglo se realizan operaciones de más envergadura en la reforma interior; así, la más significativa es la reordenación entre la Campana y la Plaza Nueva (calles O´Donell, Velázquez y Tetuán).

Sevilla rompe las murallas y abre sus calles para respirar, al tiempo que construye las modernas redes ferroviarias que se lo impedirán. Modernidad y contradicción se contrapusieron en el primer intento serio de expansión urbana en la ciudad del XIX.

La Sevilla del 29

Hay un antes y un después de la Exposición Ibero-Americana de 1929, aquella que transforma la ciudad entre 1900 y 1930, y que todavía hoy sigue encarnando un cierto espíritu urbano de personalidad inconfundible y el que más ha contribuido a la imagen que desde el exterior se tiene de Sevilla.

Los valores de aquella Sevilla se basan en un nuevo optimismo que se contrapone al desastre moral nacional del año 98. Sin embargo, no es fácil hablar de optimismo en una ciudad que posee unas condiciones higiénicas, sociales y urbanísticas muy difíciles; que es la capital de una región de base económica rural y desarticulada y cuya industria, escasa y muy volcada a la agroindustria y a la construcción, tiene graves problemas para crecer y diversificarse. Sevilla es al comenzar el siglo XX una ciudad en la que domina una sociedad oligárquica y conservadora, sin capacidad para articular el capital económico, humano y social de su provincia, cuanto menos de la región que encabeza. El paro, la marginación, la mortalidad infantil, entre otros posibles indicadores, expresan la realidad cotidiana de la ciudad, cuya población crecía gracias a las remesas de inmigrantes que acudían a ella. Esta atracción no se debía tanto a la posibilidad real de mejora de la calidad de vida en Sevilla, como a las paupérrimas condiciones de vida en la sociedad rural andaluza y del sur de Extremadura durante aquellos años. El crecimiento demográfico es acelerado: entre 1900 y 1930, la ciudad pasa de 148.315 habitantes a 228.789. El resultado es la expansión de la infravivienda, ya que se contabilizaron más de 1.200 chozas en el entorno de la ciudad, viviendo en ellas una cifra próxima a las 6.000 personas en los años anteriores a la Exposición Ibero-Americana.

Todo esto se expresa en una gran inestabilidad en los poderes públicos municipales, cuyo mejor dato es el hecho de que en el período que media entre 1900 y 1930, veintiséis alcaldes presidieron la corporación municipal.

Respecto al desarrollo urbanístico de la ciudad, las lecturas son múltiples y a veces antagónicas. Ya hacía años que se habían derribado las murallas, salvo los lienzos que se decidió mantener como testigo de su historia, y se hacía notoria la necesidad de un nuevo modelo de crecimiento que estableciese un crecimiento unitario y ordenado o, al menos, similar al de otras ciudades españolas del mismo

rango e incluso menores que Sevilla y que llevaban ya varios años conformando sus ensanches (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Gijón, San Sebastián, Alicante, Cartagena, Tarragona, etcétera).

Los principales planes y propuestas de transformación son:

- 1901. Enrique Lluria publica su *Proyecto de Ensanche y Estación Invernal de Sevilla. Implantación en España de los Juegos de Sport*
- 1909. Aníbal González escribe su *Necesidad y conveniencia del estudio de un proyecto de Ensanche de Sevilla*
- 1911. Se aprueba el proyecto de Aníbal González de urbanización del Cortijo del Maestrescuela
- 1912. Tras el Anteproyecto presentado años antes por Aníbal González de Reforma Interior y Ensanche de Sevilla, Miguel Sánchez Dalp plantea su Plan General de Urbanización de los Alrededores de Sevilla y de Prolongación y Ensanche de Algunas de sus Calles (propuesta particular)



- 1913. Se hace explícita la necesidad de contar, no ya con un plan, sino al menos con un plano riguroso de la ciudad, documento cartográfico que no se conseguirá hasta la República
- 1917. Proyecto de Ensanche de Talavera
- 1924. Proyecto de Saneamiento, Mejora Parcial y Ensanche Interior de Triana de Secundino Zuazo
- 1926. Plan General de Obras Conexas a la Exposición Iberoamericana, impulsado en parte por Cruz Conde, y asumible en virtud de los arbitrios

Fig. 8. Recinto de la Exposición Ibero-Americana

especiales que le fueron concedidos al Ayuntamiento de Sevilla y que se invirtieron fundamentalmente en la reforma de la Puerta de Jerez, en la edificación de hoteles y alojamientos para la Exposición Ibero-Americana (Alfonso XIII, Cristina, Eritaña, Heliópolis y Ciudad Jardín), amén de obras de pavimentación de las calles próximas al emplazamiento del certamen.

- En 1929, y por la obligación que constaba desde la aprobación del Estatuto Municipal de 1924 de que todos los municipios con más de 10.000 habitantes debían contar con plan de ensanche, se convoca un concurso de proyectos con tal objeto. A él se presentan el arquitecto García Mercadal, de un lado, y, de otro, el ingeniero Eduardo Carvajal y los arquitectos Saturnino Ularguí y Pedro Sánchez. El concurso que fue declarado desierto en 1931.

A esta nutrida iniciativa corresponden unos resultados también importantes, aunque poco adecuados a un proyecto unitario de ciudad. Entre estos resultados cabe destacar, sobre todo, el proceso urbanizador de la Exposición, que tuvo sus principales escenarios en el parque de María Luisa, sus zonas anejas e inmediaciones (destacando la plaza de España, obra cumbre de Aníbal González, el arquitecto ganador y autor del proyecto de la Exposición. Ver figura 8) y el Sector Sur (actual zona universitaria y aledaños de la avenida de Reina Mercedes).



Fig. 9. Imagen del puente de Hierro antes de su desmantelamiento

Por otro lado, se reforzó la obra hidráulica en el entorno de Sevilla, lo que permitirá una mejor protección contra las avenidas del río tanto del sector de Triana como de la margen izquierda del Guadalquivir, y, sobre todo, el resguardo del puerto al construirse la corta de Tablada, proyecto de Luis Moliní, director de la Junta de Obras del Puerto, que al inaugurarse en 1926 con el regreso de los héroes del Plus Ultra señala uno de los momentos más eufóricos de la Sevilla de la época. Sin embargo, con esta medida, el puerto inicia un desplazamiento hacia el sur de

su centro gravitacional que lo aleja del sentir cotidiano de la ciudad y que se prolongará durante los decenios siguientes y del que el desmantelamiento del puente de Hierro no es sino un ejemplo más de la eliminación de los referentes portuarios históricos (figura 9).

También como resultado del antes citado proyecto de urbanización del Cortijo del Maestrescuela, se compone una amplia pieza que, entre la vereda del Juncal (actual avenida de Ramón y Cajal) y Luis Montoto, dará lugar al barrio de Nervión, hoy muy transformado respecto a su configuración original. Esta operación, que cambiará en buena medida el sector oriental de la ciudad y que se conectará además con la construcción más allá del Juncal del barrio del Cerro del Águila, es de iniciativa privada. No obstante, la operación urbanística se planteó al Ayuntamiento como la fórmula para resolver el emplazamiento de dos dotaciones fundamentales para la ciudad: el matadero y la cárcel, que se construyeron en sus extremos. La avenida de Eduardo Dato se proyecta y conecta al proyecto anterior en 1913 por el arquitecto municipal Antonio Arévalo, aunque también sufre muchas modificaciones hasta 1924, año en el que adquiere el trazado, que no la imagen, que hoy presenta.

Una de las tipologías residenciales predominantes en el Nervión original fue la de ciudad jardín, que también proliferó en otros sectores burgueses. Al margen de Heliópolis o la Ciudad Jardín, promovidas por la propia Exposición, se construyen barrios como El Porvenir y, sobre todo, la avenida de la Palmera y su entorno (figura 10), zonas a las que se desplazó buena parte de la oligarquía sevillana de la época. El cambio en lo que respecta al modelo de vivienda es un vuelco total si se compara esta tipología, que ya fuera ensayada por Arturo Soria en Madrid



Fig. 10. Chalet en la avenida Manuel Siurot

y luego elevada a rango de paradigma socio-urbanístico por el británico Ebenezer Howard, con el modelo tradicional de palacio estructurado en torno a un patio central. Sin embargo, este proceso de desplazamiento espacial de la burguesía y aristocracia local y de extravención del modelo residencial, se realiza con el mismo lenguaje regionalista-historicista que se empleaba en las nuevas construcciones del interior de la ciudad y que se comentará más adelante.

Más lenta fue la creación de grupos escolares, mercados y otros equipamientos urbanos en la inmediata periferia y extrarradio, si se exceptúan las ya mentadas construcciones de la cárcel y el matadero. Uno de los ejemplos más significativos es el mercado de la Puerta de la Carne, siguiendo a Trillo, obra de Aurelio Gómez Millán y Gabriel Lupiáñez que se presentaron al concurso en el año 26 y que, con alguna modificación a partir del año siguiente, se construyó en claro contraste con el paisaje de la zona donde se levanta, también en aquellos años, el puente de San Bernardo (figura 11) y la estación de Bomberos, ambos de Talavera.



Fig. 11. Puente de San Bernardo y el mercado de la Puerta de la Carne

Tampoco puede ser calificado ni siquiera de incipiente el proceso de construcción de viviendas obreras. La producción es tan escasa comparada con la creciente demanda de la época, que sólo puede decirse que se trató de un conato. Las más significativas fueron las viviendas construidas a principios de siglo en Ramón y Cajal según proyecto de Aníbal González. Presentan una disposición lineal y siguen la tipología de casa unifamiliar adosada.

Ya en el interior del casco urbano, lo que se hace patente durante estos años de la Exposición Ibero-Americana es la sustitución de buena parte del caserío tradicional sevillano, de corte popular y ruralizante, por otro de porte, si no más cosmopolita, sí al menos más urbano, más retórico en su lenguaje compositivo y de sesgo regionalista; proceso al que contribuyeron en buena medida las ordenanzas municipales aprobadas en 1900. El exponente máximo de esta tendencia a la autocomplacencia en la imagen arquitectónica es el barrio de Santa



Fig. 12. Plaza de Doña Elvira

Fig. 13. Edificio de José Espiáu en la calle Feria esquina Cruz Verde



Cruz, donde el regionalismo alcanza incluso al diseño de los jardines y espacios públicos (figura 12).

También en el interior, la ciudad continúa con su política de reforma interior, prolongando hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX los auspicios de propuestas decimonónicas tales como el Proyecto General de Reformas de José Sáez y López. Los resultados, a su vez, también son obras segmentadas, proyectos fraccionados, en una difícil búsqueda de la ruptura del casco histórico a la bocanada de aire fresco que se le pretende insuflar desde la periferia. El único proyecto que plantea una cierta presencia urbana es el de la actual avenida de la Constitución; eje que une, a través de la también reformada Puerta de Jerez, con los revalorizados espacios del sur urbano y, por supuesto, con el emplazamiento del certamen ibero-americano. Esta avenida, aunque en buena medida solapada por la imponente presencia de los pies de la Catedral y del Archivo de Indias, es un espléndido muestrario del modelo de ciudad regionalista ideado en la Sevilla de comienzos del XX.

Menos integrados son otros proyectos de reforma interior de la época, tales como la urbanización del antiguo solar del convento de San Pablo (entorno de la calle Canalejas) o las reformas de Conde de Colombí de 1914 en el ensanchamiento entre la Campana y la plaza de Villasís.

Respecto a la propia obra arquitectónica, su coincidencia con el evento ibero-americano y el extraordinario éxito del estilo regionalista, ya anticipado líneas arriba, motivan los calificativos de una nueva edad de oro sevillana. La producción de arquitectura de calidad se basa en un grupo de profesionales de cuantiosa y valiosa obra, de los que siempre se destaca la tríada de Aníbal González, José Espiáu, y Juan Talavera, pero que se completa con un vasto elenco como los Gómez Millán, Arévalo, Barris, Traver y un largo etcétera, entre los que se incluyen verdaderas sagas de arquitectos que, más allá de la época de la que se habla, cubren casi todo el siglo XX (figura 13).

Fuera de esa ciudad esbozada en los párrafos anteriores, marcada por una incipiente y desorganizada periferia y un casco consolidado objeto de realineaciones y proyectos de reforma interior desarticulados, se conforma también otra ciudad, aunque casi sería mejor denominarla no ciudad. Es el escenario de los asentamientos marginales, de las villalatas, de las chabolas, de la carencia absoluta y de la vivienda que se levanta de la noche a la mañana con materiales de desecho y cartones. La ciudad de la miseria, que aunque concentrada en Amate durante los años de la Exposición, volvió a expandirse en las cuatro direcciones una vez terminada aquella. Ésta era

la única posibilidad de lograr alojamiento para muchos inmigrantes procedentes de las zonas rurales que sólo cuando alcanzaban una renta mínima podían asentarse en los corrales y casas de vecindad modestas del interior del casco o de los arrabales; en los que, a pesar de las malas condiciones de habitabilidad (dado que en una o dos habitaciones se apiñaban familias de siete, ocho o más miembros), al menos suponían una mejora respecto a los asentamientos clandestinos por cuanto que en ellos existían piletas de agua corriente, letrinas y un techo más estable (figura 14). Aunque, sobre todo, lo que tenían estas casas de vecindad era una calle y un barrio, y en consecuencia resultaba mucho más fácil a sus inquilinos integrarse en la vida de la ciudad, a la que aportaron el mestizaje de su cultura rural. No es de extrañar que la personalidad actual de Sevilla se apoye en barrios como Triana o Macarena, en ellos existía una gran cantidad de este tipo de edificios.

Por último, y aunque ya hayan transcurrido más de setenta años del certamen, hay que destacar que buena parte de la magia, también se le puede llamar *glamour*, de la Sevilla actual surgió precisamente de aquellos años. Sevilla construyó en buena medida su leyenda en aquella época y se puede afirmar que ha tenido y tiene más peso que el recuerdo de la Exposición Universal que se celebró bastantes años después y que se comentará en el punto siguiente. No se trata sólo de que los pabellones del 29 sean más sólidos y estables que la mayor parte de los construidos en el 92; es más, para la Exposición Universal, Sevilla sí fue realmente ordenada desde el punto de vista urbanístico y el resultado final fue mucho más coherente que el de la Exposición anterior; sino que se afirma a menudo que Sevilla se enamoró de sí misma en aquel evento de confraternización con América y, ya se sabe, nada más difícil que analizar con frialdad los recuerdos idealizados de cualquier relación amorosa; sobre todo cuando ésta se corresponde con un pasado lejano y pretendidamente feliz.



Fig. 14. Corral de San José, calle Jimios nº22

Sevilla y la Exposición Universal de 1992

Después del período oscuro de la postguerra y autarquía, Sevilla inicia desde finales de los años cincuenta un crecimiento descontrolado y cuantitativamente importante. De los 312.000 habitantes de 1940 se pasa a 442.000 en 1960. Pocos años después se supera el medio millón y, al terminar el siglo, Sevilla, sin incluir su área metropolitana, ronda los 700.000 habitantes. La ciudad, que hasta entonces se concentraba en sus límites históricos si se exceptúan las zonas poco densas edificadas con motivo de la Exposición Ibero-Americana-, ocupa con rapidez la periferia inmediata, especialmente el cinturón de huertas más próximo, de forma que la población da entonces su primer y gran salto más allá de sus murallas. Pero el crecimiento explosivo, que se prolonga bastante más allá de 1970, es un crecimiento cuantitativo, que no cualitativo. Se construyen viviendas, pero no se hace ciudad. Los nuevos barrios, en su mayor parte, sufren un déficit o total ausencia de los servicios públicos básicos (salud, educación, transporte, zonas verdes, etcétera).

Esta realidad, hace muy contrastadas las diferencias entre un centro urbano relativamente dotado (de comercios, servicios, instituciones, lugares de ocio, espacios simbólicos, etcétera), frente a una periferia desdotada y anónima, sin personalidad y sin recursos para crear identidades entre sus nuevos moradores. Además, los entramados o tejidos urbanos que se crean están desarticulados, a menudo son producto de la rápida conversión de un espacio de huerta en barriada sin los documentos urbanísticos adecuados; lo que provoca una ciudad que semeja un puzzle hecho con piezas fuera de lugar, que no encajan y que en su conjunto no ofrecen una estructura urbana reconocible.



Fig. 15. Estructura radioconcéntrica de la Sevilla del 92

La Sevilla de los años ochenta, la que se prepara para celebrar un nuevo certamen internacional, aprovecha la ocasión para acometer un nuevo ciclo modernizador, más integral que los anteriores, que eliminará o aminorará los graves problemas que la ciudad ha ido acumulando a lo largo del siglo XX: el transporte, tanto interior como exterior, la dotación de los barrios y la recuperación de su patrimonio, largamente olvidado y castigado. Al mismo tiempo, las obras suponen la puesta en valor o revaloración de amplios sectores urbanos, hasta entonces marginales o infrutilizados.

Se trata de unos años en los que Sevilla afianza su posición y control territorial, puesto que, además de contar de nuevo con un ayuntamiento democrático desde 1978, es designada capital de Andalucía durante el proceso de constitución de las autonomías. La coyuntura económica, sobre todo en la segunda mitad del decenio de los ochenta, es buena y aunque hasta entonces se podía poner en duda, desde este momento el área metropolitana toma cuerpo y se consolida en un amplio espacio en torno a la capital; puesto que adquiere características de unidad funcional, de mercado de trabajo, de precios de usos del suelo, etcétera. Sin embargo, esta expansión no es sólo un signo de prosperidad urbana, sino que en buena medida supuso un crecimiento desordenado hacia el Aljarafe, hacia el sur, hacia los Alcores y hacia el norte, aunque no en todas las direcciones con la misma intensidad. El resultado práctico fue la proyección a la periferia de los problemas, agudizados, que había sufrido la ciudad durante buena parte del siglo XX y que pueden ser calificados como el cuarteto de las cuatros *de*: desorden, déficit, despilfarro y degradación.

En cuanto a los aspectos positivos, uno de los más notables del cambio urbano sevillano de finales de los ochenta e inicios de los noventa es la revolución en sus sistemas de comunicación: tanto en la perspectiva interna de la ciudad, como en la exterior. Respecto a la primera, cabe señalar que la situación del tráfico, público y privado, se había convertido en caótica dado que la estructura viaria de la ciudad, apoyada en los tradicionales caminos de acceso y que desembocaba invariablemente en la ronda histórica, se saturaba y se congestionaba con enorme facilidad; al tiempo que obligaba a que buena parte del tráfico pesado, e incluso peligroso, que atravesara la ciudad tuviera que hacerlo por zonas muy pobladas y céntricas.

El modelo de estructura viaria que se impone, y que viene señalado por el plan general de ordenación urbana de 1987, presenta una disposición radioconcéntrica

(figura 15), de forma que buena parte de los movimientos que se registran en la ciudad o en sus inmediaciones evitan el centro mediante las nuevas rondas de circunvalación (ronda de Los Remedios-María Auxiliadora, ronda del Tamarguillo, SE-30, etcétera). No se trata de una idea nueva; de hecho, los planes anteriores (1946 y 1963) ya ofrecían soluciones similares para la estructura urbana. La falta de recursos económicos, y la ausencia de una voluntad política decidida en acometerlas, provocó que Sevilla careciese de estas rondas hasta casi el final del siglo. El plan se aprobó a finales de diciembre de 1987 y a principios de 1992, es decir en poco más de cuatro años, la mayor parte de su armazón estaba completa. La síntesis del proceso de la concreción de la estructura viaria de Sevilla es la siguiente: 40 años en fase de proyecto y cuatro de realización.

Paralelamente, se mejoraron los accesos desde el Aljarafe, y se ampliaron y acondicionaron, entonces o en los años inmediatos, vías metropolitanas hacia Dos Hermanas, Utrera y Alcalá de Guadaíra. Más allá de ellas, y ya en la escala de la comunicación interurbana, se culminaron autopistas y se ejecutaron desdoblamientos de numerosas vías, lo que significó una situación de comunicación muy ventajosa, como anteriormente sólo se había disfrutado hacia Cádiz, con Córdoba y Madrid, hacia el centro de la península; con Málaga, Granada, el oriente andaluz y el levante; y con Huelva y Portugal hacia occidente.

Por si esto fuera poco, se renovaron todas las infraestructuras de comunicaciones interurbanas: se inauguró una nueva terminal aeroportuaria (figura 16), se edificó una estación de autobuses y se reestructuró profundamente el sistema ferroviario a su paso por la ciudad. En efecto, la creación de la primera línea de alta velocidad española, AVE, entre Madrid y Sevilla con ocasión de la Exposición, llevó acompañada la creación de una estación nueva de viajeros, la estación de Santa Justa. Esta obra de Antonio Cruz y Antonio Ortiz mereció el Premio Nacional de Arquitectura en 1993 y sustituyó a las antiguas estaciones de plaza de Armas y de San Bernardo. También se reorganizó el sistema de las terminales de carga: Majarabique y la Negrilla, principalmente. Sevilla no sólo se incorporó a la vanguardia de los sistemas de comunicación ferroviarios, sino que la acompañó de tales cambios en su disposición dentro de la ciudad, que a partir de ella se liberaron numerosos espacios que pudieron ser incorporados al mercado inmobiliario y se rescataron paseos, avenidas y fachadas urbanas (calle Torneo, paseo del Rey Juan Carlos I -figura 17-, avenida Alcalde Manuel del Valle).

En lo que respecta a los espacios que se incorporan a la ciudad, el más importante es el de la Cartuja; y esto por dos motivos. Por un lado, porque aquí se desarrolla la propia Exposición Universal y, por otro, porque el desplazamiento del cauce vivo del Guadalquivir hacia la corta de la Cartuja, inaugurada en 1984, supuso la separación definitiva entre la ciudad y su río. La relación, que había sido difícil desde los mismos orígenes de Sevilla, se rompió creando dos espacios fluviales de interés: la dársena histórica, nuevo eje articulador de la ciudad y de sus más nuevas y nobles



Fig. 16. Vista parcial del aeropuerto de San Pablo

Fig. 17. Paseo del Rey Juan Carlos I



fachadas urbanas, y el auténtico cauce del Guadalquivir, desplazado hacia el oeste y relegado a la forma y función de un canal de desagüe atravesado por las vías de comunicación e infraestructuras que unen la capital con el Aljarafe.

Una vez desplazado el río hacia el oeste, al tiempo que los sistemas de defensa contra el mismo, la ciudad conquista la mal llamada isla de la Cartuja, puesto que aunque sí cartuja no es tal isla. La ocupación inicial se realiza directamente con la Exposición Universal, el último gran evento que marca la historia de Sevilla en el siglo XX. En las abundantes 400 hectáreas del sector se instalaron a modo de ciudad efímera pabellones, infraestructuras, sistemas hidráulicos y dotaciones que revolucionaron la historia de la ciudad durante unos meses. Aunque la celebración fue un empeño y compromiso de rango estatal, la ciudadanía sevillana hizo suyo, tal vez tardíamente, el proyecto, y la



Fig. 18. Puente del Alamillo

Expo se desarrolló como una larga fiesta que, además, legó a la ciudad un sector muy organizado y perfectamente dotado, al menos para aquellos años, de las últimas técnicas de la telecomunicación y los servicios. Pero la Expo no sólo fue técnica, fue sobre todo diseño y fantasía, un trasunto idealizado del mundo en un espacio reducido, y la cultura sevillana se identificó rápidamente con el evento y con su huella. La ciudad, una vez más, demostró que sus épocas más radiantes son aquellas en las que se combina lo propio con las ideas modernizadoras externas. El genio de la Exposición se expresa, como de ninguna otra forma, en la elegancia y casi espiritualidad de los seis nuevos puentes (figura 18); puentes entre Sevilla y occidente, occidente geográfico y occidente cultural; y aunque luego, durante mucho tiempo, algunos de ellos no han llevado a ningún sitio, porque occidente en buena medida continúa siendo una *terra incógnita* para la Sevilla de acá del Guadalquivir, marcan al menos una dirección hacia la que ir.

Volviendo a un lenguaje más prosaico, la ocupación de la Cartuja puede ser interpretada como el logro más significativo en la escala urbana de la Exposición Universal; sin embargo, hubo otros sectores urbanos que también se incorporaron a la ciudad o que, ya formando parte de ésta, se cualificaron. Tal es el caso de Pino Montano en el norte, Los Bermejales en el sur, y sobre todo Sevilla-Este. Esta última gran pieza, es la que representa la principal estrategia del Ayuntamiento de Sevilla de lanzar suelo al mercado inmobiliario para competir con los municipios de su área metropolitana, que desde los años ochenta ofrecían nuevas y lucrativas oportunidades urbanísticas, todas ellas basadas en un precio del metro cuadrado bastante inferior al del municipio central. Se obtuvieron así 900 hectáreas de suelo urbanizable que aún a principios del siglo XXI no han sido colmatadas. Por otro lado, y con la reorganización del ferrocarril (soterrado entre la estación de Santa Justa y la avenida de Felipe II) se crea una larga franja, muy central dentro de la ciudad, que alcanza en la actualidad los precios más caros por metro de cuadrado: la avenida de la Buhayra y su entorno (figura 19).

De todo lo anterior, se deducen procesos creativos, incorporación de nuevos sectores, imágenes y fachadas urbanas recién estrenadas: la modernidad de nuevo instalada en Sevilla. No obstante, sería muy incompleto referirse a la etapa de la Exposición Universal sin hacer alusión a una actividad que se desarrolló con gran impulso sobre la Sevilla de siempre: la recuperación del patrimonio. Muy alterados por los procesos especulativos de los años sesenta y setenta, el casco y arrabales históricos habían conocido un largo período de abandono y ruina, especialmente acusada en barrios como San Bernardo, San Luis o el entorno de la Alameda. La aparición de las leyes de patrimonio (la Ley de Patrimonio Histórico Español en 1985 y la Ley del Patrimonio Histórico de Andalucía en 1991), unida a una mayor sensibilidad social respecto de la necesaria rehabilitación de la memoria colectiva, aprovecharon también parte de las sustanciosas inversiones que se realizaron en la Sevilla que preparaba su Exposición. Además, muchas de éstas rehabilitaciones, aunque no todas, han tenido como objeto edificios públicos o que se han restaurado para un uso público. Así se recuperaron grandes inmuebles, como el antiguo hospital de las Cinco Llagas (hoy Parlamento de Andalucía), el monasterio de la Cartuja (sede del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico -Figura 20-, del Centro Andaluz de Arte Contemporáneo y de la Universidad Internacional de Andalucía), el Ayuntamiento, el convento de San Clemente, Los Terceros -parcialmente-, la Casa de las Columnas o el cuartel de Intendencia (hoy Diputación Provincial), entre otros.



Fig. 19. Avenida de la Buhayra

Algunas intervenciones recuperaron edificios pertenecientes a la arqueología industrial o de la obra pública, indicando que también se ha consolidado un cierto respeto en la ciudad hacia este tipo de patrimonio: la antigua estación de Plaza de Armas fue uno de los pabellones de la ciudad de Sevilla; los Almacenes Sínger de la calle Lumbreras son hoy un teatro municipal; la fábrica de Enrique Ramírez y Pérez es sede del Instituto de Fomento de Andalucía, el antiguo Matadero Municipal de la calle Ramón y Cajal se ha convertido en delegación provincial de Educación; la fábrica para la Comisaría Algodonera del Estado de la calle Genaro Parladé es Consejería de Agricultura y Pesca; y así podrían citarse algunos ejemplos más, no muchos. Además, esta sensibilidad creciente no ha podido evitar que se perdiesen inmuebles industriales de gran interés.



Fig. 20. Rehabilitación de la Cartuja

La promoción de vivienda privada también ha rehabilitado numerosos inmuebles, aunque en esta ocasión se puede hablar de un peso excesivo de la adaptación de edificios históricos a la tipología de inmueble de apartamentos. Por otra parte, muchas de las promociones desarrolladas en el conjunto histórico han supuesto la prolongación hasta el final del siglo de un proceso bien conocido en la ciudad: el desplazamiento de las clases modestas hacia los barrios del extrarradio. Pocos son los corrales y otras tipologías de vivienda colectiva similares, que tanto han significado en la personalidad de Sevilla de los últimos siglos, que han llegado al siglo XXI.

Por último, también cabe destacar que se mejoró la red de espacios culturales: Teatro Maestranza, Teatro Central; amén de abrirse nuevos centros cívicos y bibliotecas, con lo que se consolidó una oferta estable de servicios y programación cultural en la ciudad.

Sevilla, balance y futuro

Hace casi diez años que se celebró la Exposición Universal de 1992. Al igual que en 1929, aunque acentuado, se produjo una pulsión o crecimiento que permite hablar, otra vez, de un antes y un después de aquel evento. No obstante, y a pesar de este nuevo escenario, existen muchos procesos urbanos que no parecen haber dado el mismo paso de gigante e, incluso, en otros, se puede hablar de un cierto retroceso.

Sevilla es una ciudad que en el siglo XX creció en función de dos fuertes excepcionalidades, en tanto que en el resto del siglo, lo hizo al albur de decisiones menos globales, más mezquinas y especuladoras y, en cualquier caso, siendo expresión de la escasa capacidad de la ciudad por imponer y controlar un modelo urbanístico equilibrado y propio. La ciudad sólo ha generado estructuras y tejidos más claros desde el punto de vista de la lectura urbanística cuando se ha visto impulsada por proyectos e inversiones directamente, o al menos muy mayoritariamente, promovidos por el Estado.

Por si todo esto no ofreciese ya un panorama poco optimista respecto a la iniciativa de la ciudad, hay que señalar que después del 1992 se inicia un largo período de ausencia de grandes inversiones estatales, de alguna forma justificadas por el importante esfuerzo que se hizo con la Exposición.

Estructuralmente el plan de 1987 estaba hecho. Es más, estuvo hecho muy pronto para lo que es la ejecución ordinaria de un plan general. Por esto, se habla de un letargo prolongado después de la Exposición, del que la ciudad está despertando en los últimos años, sobre todo a golpe de fuertes presiones urbanísticas que en forma de recalificaciones y convenios amenazan la futura conformación urbana y que enturbian el proceso de elaboración del nuevo plan general.

Valoración general de la aplicación del P.G.O.U. de 1987

Obras y proyectos en el Conjunto Histórico

Aspectos positivos:

- El plan dio pie a un Avance de Plan Especial para el conjunto histórico que debe ser desarrollado por sectores

Aspectos negativos o inconclusos:

- Elaboración tardía o inexistente de planeamiento especial específico por zonas.
- Pérdida de una importante parte del caserío tradicional, especialmente del anterior al siglo XIX

Obras y proyectos relacionados con la reforma de las infraestructuras de comunicaciones

Aspectos positivos:

- Consecución de una conectividad general aceptable, tanto interna como

externa, a través de las nuevas rondas y puentes.

- Conclusión de la tradicional saturación de la ronda histórica.
- Eliminación de muchas barreras a la expansión urbana, creando zonas de recrecimiento urbano de gran calidad

Aspectos negativos o inconclusos:

- El desarrollo efectivo de las infraestructuras se hizo en ocasiones con planes posteriores y con criterios de dimensión distintos

Obras y proyectos relativos a la reincorporación del río a la ciudad

Aspectos positivos:

- Creación de un arteria o calle mayor de la ciudad a lo largo del cauce histórico

Aspectos negativos o inconclusos:

- Negación de protagonismo al cauce vivo del Guadalquivir

Obras y proyectos de la urbanización de la Cartuja

Aspectos positivos:

- Espacio de representación de la ciudad durante la Expo '92

Aspectos negativos o inconclusos:

- La planificación autónoma de la Cartuja (400 hectáreas junto al centro histórico) y sus consecuencias, que la aíslan del resto de la ciudad

En términos de la ciudad de uso cotidiano, se puede hablar de un déficit en la gestión y mantenimiento de sus espacios públicos. En este aspecto influye, tanto una política bastante negligente por parte del Ayuntamiento, que no duda en muchas ocasiones en efectuar una gran inversión para mejorar un espacio público y que después no efectúa un mantenimiento adecuado, como algunas prácticas sociales ligadas a un uso excesivo del coche privado o las movidas juveniles de los fines de semana (figura 21). Todo ello deteriora uno de los principales aspectos con los que se mide el bienestar urbano en la actualidad: la calidad de los espacios públicos.



La recuperación del gran patrimonio ha continuado, pero con algunos puntos negros. Entre ellos, la falta de adecuación a los principios y cartas internacionales en la recuperación de algunos monumentos (tales como las iglesias de San Andrés o San Vicente); también se incumple la legislación vigente de patrimonio al permitir con mucha frecuencia los remotes de edificios en sectores del conjunto histórico que no tienen planeamiento especial aprobado y algunas plazas son horadadas para construir aparcamientos rotatorios en el mismo corazón de la ciudad, como actualmente ocurre en la Encarnación y amenaza ser construido en la Alameda. La ciudadanía sensible a su patrimonio vive siempre los nuevos procesos de rehabilitación con un cierto recelo. El problema de los años setenta era que no se rehabilitaba la ciudad; el problema hoy es que las rehabilitaciones son de tal calado, o con criterios tan sui géneris, que pueden llegar a desvirtuar la autenticidad de un bien cultural. Por eso muchos sevillanos temblamos cuando nos hablan de la futura rehabilitación del Patio de San Laureano o del palacio de San Telmo.

Fig. 21. La plaza del Pan (oficialmente de Jesús de la Pasión), un sábado por la mañana

La asignatura pendiente es la del paisaje urbano. Se trata de que la mirada a Sevilla siga siendo en la medida de lo posible amable y con perfiles tradicionales y no que, de forma también ilegal en muchas ocasiones, las azoteas se llenen de estaciones de telefonía móvil (figura 22), de antenas parabólicas o de paneles de energía solar, que pueden resultar ser, estos últimos, ambientalmente correctos en otros contextos urbanos, pero que en los sectores históricos deterioran gravemente su aspecto. También deberían situarse con más recato los contenedores para el reciclaje de papel o vidrio. Nadie ignora su utilidad, pero tampoco nadie defiende que se conviertan en los elementos protagonistas y estructurantes del escenario urbano de plazas como las de Pilatos (figura 23) o Cristo de Burgos.



Fig. 22. Instalaciones de telefonía móvil sobre edificio de la calle Almirante Apodaca

La vivienda también sigue siendo un problema importante en la Sevilla que se abre al siglo XXI. Se construye un número anual aproximado de 3.000, cuando para cubrir la demanda habría que alcanzar las 4.000. Esto tiene como consecuencia la expulsión de la población desde el municipio de Sevilla a otros cercanos y el encarecimiento de los precios, aparte de que el déficit se acumula año tras año. El plan general de 1987 preveía la construcción de unas 60.000 viviendas (53.000 viviendas en suelo programado y 6.500 en no programado), de las que se habrán construido unas 35.000. Hay pues una reserva actual, según los cálculos del nuevo plan, de unos 25.000 hogares.

Por otro lado, Sevilla es hoy menos distinta a otras ciudades que en el pasado. El nuevo modelo urbano se caracteriza por el asalto de las grandes superficies comerciales a las distintas orlas de expansión (desde la corona más inmediata a otras más alejadas). Las nuevas pautas de ocio y consumo, unidas a una falta total de restricciones a este tipo de instalaciones, producen una competencia entre el centro tradicional, tanto como lugar de compra, como de ocio y paseo, con estos nuevos enclaves comerciales a los que, como islas en el mar, sólo se puede llegar en muchos casos mediante el transporte privado. Estos macrocentros, en un recinto cerrado, *standarizado* y franquiciado, plantean el mismo modo de vida que el llevado a cabo en Toronto, Marsella o Estocolmo; y que no es otro que la identificación del tiempo de ocio con el tiempo de compra y el gusto por las comidas rápidas, las marcas internacionales y las películas norteamericanas acompañadas de palomitas.



Fig. 23. Plaza de Pilatos

Nada contrarresta esta tendencia. El Ayuntamiento y otras instancias ciudadanas tratan de reconducir la ilusión ciudadana hacia proyectos como las Olimpiadas; aunque esto pueda parecer un poco contradictorio en una ciudad con tradición en casi todo, menos en deporte. Tal vez debería plantearse una política más modesta y realista, pero que sin duda redundaría más en la calidad de vida urbana: menos Sevilla ciudad del deporte en general, y a ver si se consigue, al menos, que sea la ciudad del ciclismo. No parece muy creíble un proyecto olímpico en una ciudad en la que no hay apenas carriles para las bicicletas.

Las capitales competidoras con Sevilla por su rango en España, Bilbao y Valencia, han hecho un importante esfuerzo de renovación en los últimos años, basado en buena medida en la reestructuración de su sistema de comunicaciones,

tanto interno (metro, mejora en las redes metropolitanas), como externo (especialmente en sus conexiones aéreas), y, sobre todo, se apoyan en proyectos culturales de gran talla: Guggenheim, Ciudad de las Ciencias... Sevilla necesita de ese proyecto cultural, instrumento sin el cual es difícil desencadenar y atraer proyectos de desarrollo de largo alcance. La experiencia de tantas ciudades europeas así lo avala.

Casi todos los análisis sobre el futuro de la ciudad coinciden en la necesidad de que ésta se integre como elemento protagonista bisagra entre los ejes de dinamismo económico europeos: el arco atlántico y el mediterráneo. Los sectores que siempre se citan son el turístico, entendiendo como tal no sólo el tradicional, sino también el de convenciones, exposiciones y congresos; el comercio; el ocio y la moda. La ciudad ha de hacerse pues atractiva a estos sectores, a sus responsables, a sus clientes, a sus demandantes.

Sevilla se ha transformado repetidamente en los dos últimos siglos. Fue compacta, después radiocéntrica, se convirtió en radioconcéntrica y hoy tiende al modelo de ciudad difusa hacia los cuatro puntos cardinales. Las contradicciones se mantienen en ese difícil equilibrio que mantiene entre capital cosmopolita y ciudad provinciana; entre ciudad que está perfectamente conectada con Madrid, pero desastrosamente con su área metropolitana; entre ciudad con poder legislativo y político, pero de escaso alcance económico, con un tejido empresarial incapaz de generar proyectos económicos que atajen el paro; entre ciudad de cultura arrebatada y arrebatadora y, al mismo tiempo, sin un proyecto cultural ambicioso y moderno.

La maqueta de la Sevilla del siglo XVIII es fácil de hacer, de ver y comprender; la que se construya sobre la Sevilla del XXI necesita de muchas claves para su interpretación y además, será necesario ir bastante más allá de sus límites municipales para referirse a ella (figura 24). Con todo, lo más importante del *ánima urbis* será siempre imposible de resumir en una maqueta. Lo que salva a una ciudad no está en este tipo de representaciones, ni siquiera en los planos que nos son tan queridos a los geógrafos. Lo que salva a Sevilla, le da vida y fuerza está en la cabeza de sus habitantes. Esta ciudad tiene tanta seguridad en sí misma que hace siempre presentes sus momentos de gloria y olvida con rapidez las decadencias y miserias. Esta seguridad es un potencial que ya quisieran para sí tantas ciudades en crisis y hace que el valor de Sevilla trascienda su historia, su patrimonio y todas las estadísticas posibles que sobre ella se hagan. Volviendo al principio, hay una Sevilla ideal que pesa más que la real y la única pregunta que cabe hacerse, al margen de todos esos retos grandilocuentes sobre su futuro que asaltan las portadas de los periódicos con regularidad, es la de si alguna vez la Sevilla tangible, la que se puede recorrer a pie y tocar con las manos, llegará a poder compararse con la Sevilla inaprensible de su leyenda. Con Sevilla, ciudad imposible, es difícil teorizar, o en todo caso, es preciso hacer con ella lo mismo que con el aroma de la rosa de Juan Ramón: apreciarla, quererla y atraparla en su sinrazón.

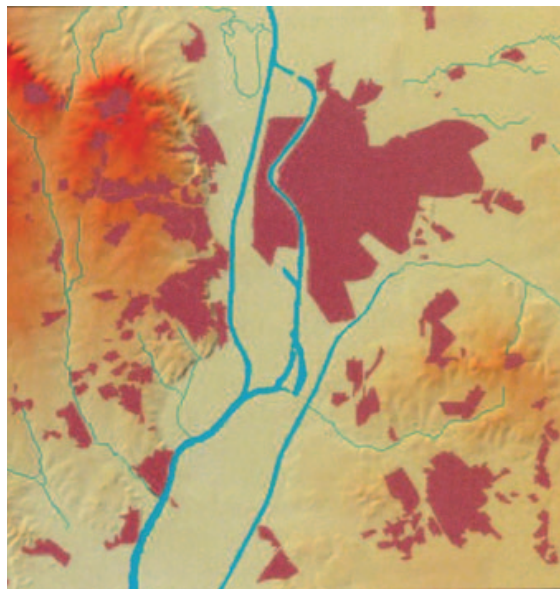


Fig. 24. El escenario de la Sevilla metropolitana

BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. *Diccionario histórico de las calles de Sevilla*. Consejería de Obras Públicas y Transportes y Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1993.
- F. Aguilar Piñal. *La Sevilla de Olavide*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1995, 1ª ed. 1965
- J. Almuedo Palma. *Ciudad e industria: Sevilla, 1850-1930*. Diputación Provincial. Sevilla. 1996
- C. Álvarez Santaló. *La población de Sevilla en el primer tercio del siglo XIX*. Diputación Provincial. Sevilla. 1974.
- F. Arana de Valflora. *Compendio histórico-descriptivo de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de Andalucía. Corregido y añadido por su autor (1789)*. Vázquez Hidalgo. Sevilla. 1766.
- F. Collantes de Terán Delorme, y L. Gómez Estern. *La arquitectura civil sevillana*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1976.
- J.M. Cuenca Toribio. (1976): *Historia de Sevilla: Del antiguo al nuevo régimen*. Servicio de Publicaciones de la Universidad. Sevilla. 1976.
- T. Balbontín de Arce y Sevilla Equipo 28. *Sevilla 1992, crónica de una transformación urbana*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1991.
- V. Fernández Salinas. *La reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959*. Consejería de Obras Públicas y Secretariado de Publicaciones de la Universidad. Sevilla. 1992.
- V. Fernández Salinas. "Las grandes transformaciones urbanas de Sevilla durante los años previos a la Exposición Universal". *Estudios Geográficos*. LIV, nº 12, pp. 383-407. 1993.
- A. González Cordón. *Vivienda y ciudad: Sevilla 1849-1929*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1985.
- A. González Dorado. *Sevilla: Centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*. Banco Urquijo. Sevilla. 1975.
- L. Marín de Terán. *Sevilla: Centro urbano y barriadas*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1980.
- L. Moral Ituarte. *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX)*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1992.
- R. Pérez Olivares. *¡Sevilla! Apuntes sentimentales para una guía literaria y emocional de la ciudad de la Gracia*. Excmo. Ayuntamiento de Sevilla. Madrid. 1941.
- E. Rodríguez Bernal. *Historia de la Exposición Ibero-Americana de Sevilla de 1929*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1994.
- A. Sancho Corbacho. *Arquitectura barroca sevillana*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas - CSIC -. Madrid. 1952.
- J.M. Suárez Garmendia. *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX*. Diputación Provincial. Sevilla. 1986.
- M. Trillo de Leyva. *La Exposición Ibero-Americana: La transformación urbana de Sevilla*. Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. 1980
- M. Valor Piechotta. *Sevilla Extramuros: La huella de la historia en el sector oriental de la ciudad*. Servicio de Publicaciones de la Universidad y Excmo. Ayuntamiento. Sevilla. Ed. 1998.
- A. Villar Movellán. *Arquitectura del modernismo en Sevilla*. Diputación Provincial. Sevilla 1973.
- A. Villar Movellán. *La arquitectura del regionalismo en Sevilla*. Diputación Provincial. Sevilla. 1979.