



GRADO EN FUNDAMENTOS DE ARQUITECTURA

HACIA UN HABITAR SOSTENIBLE EN EL ALJARAFE
ENTRELAZADOS

Alumna: Mónica Avedillo Fera

Tutor: Alfonso Ruiz Robles

Trabajo Fin de Grado TFG N

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Curso 2022/2023

HACIA UN HABITAR SOSTENIBLE EN EL ALJARAFE ENTRELAZADOS



Alumna: Mónica Avedillo Feria

Tutor: Alfonso Ruiz Robles

Trabajo de Fin de Grado

*A mi familia por el apoyo incondicional y dedicación, sin ellos no habría sido posible.
A Pablo por ser mi empuje.
A mi tutor Alfonso por ser una fuente de inspiración.*

ÍNDICE

RESUMEN	9
INTRODUCCIÓN	11
MOTIVACIONES	11
ESTADO DE LA CUESTIÓN	13
<i>EL ALJARAFE SEVILLANO</i>	13
OBJETIVOS	17
BASES METODOLÓGICAS	18
DESARROLLO DEL TRABAJO	19
GENEALOGÍA	19
<i>RELACIÓN CIUDAD – NATURALEZA EN EL SIGLO XIX:</i>	19
<i>RELACIÓN CIUDAD – NATURALEZA EN EL SIGLO XX:</i>	31
POTENCIALIDADES DE ESPACIOS EN DESUSO PARA REVERTIR LA REALIDAD	35

ESPACIOS GERMINALES: EL ALJARAFE SEVILLANO	45
<i>DESCIFRANDO EL PASADO DEL ALJARAFE: UN VIAJE A TRAVÉS DEL TIEMPO</i>	45
<i>EVOLUCIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL RÍO GUADALQUIVIR</i>	47
<i>RADIOGRAFÍA DETALLADA DE LOS MUNICIPIOS: UN ESTUDIO DE SU ESTRUCTURA Y DINÁMICA:</i>	52
MUNICIPIO DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE	52
MUNICIPIO DE CAMAS	65
MUNICIPIO DE TOMARES	74
<i>CONECTANDO EL PASADO Y PRESENTE DEL ALJARAFE: UNA OPORTUNIDAD PARA EL FUTURO</i>	82
LA RECUPERACIÓN DE LA RIBERA DEL CAUCE VIVO DEL GUADALQUIVIR, COMO CATALIZADOR DE UN PAISAJE TRANSFORMADOR DE LA REALIDAD ACTUAL:	89
<i>CONTRASTE ENTRE LAS DOS ORILLAS: UNA VISIÓN DE LOS USOS Y ESPACIOS DISPONIBLES</i>	89
<i>PATRIMONIO Y PUNTOS DE REFERENCIA EN LA RIBERA: UNA EXPLORACIÓN DE LOS HITOS LOCALES:</i>	92
NORMATIVA SOBRE EL RÍO GUADALQUIVIR	95
NORMATIVA SOBRE LAS VÍAS PECUARIAS	96
<i>ENTRELAZANDO TERRITORIOS A TRAVÉS DE DOS MIRADAS</i>	97
BIBLIOGRAFÍA	103

RESUMEN

La interacción y vinculación entre el entorno urbano y los espacios naturales ha sido un aspecto de vital relevancia que ha permeado de manera constante en nuestra existencia.

Tras la pandemia sufrida en el año 2020 esta problemática se agrava y el Ser Humano ha sentido la necesidad de recuperar los espacios libres presentes en los núcleos urbanos, valorando la importancia de la existencia de lugares en los que poder pasear, interactuar con la naturaleza, hacer deporte etc., y que le proporcionen un bienestar tanto físico como psicológico.

Este trabajo persigue como objetivo final poner en valor la ribera del Aljarafe sevillano, la cual se encuentra en desuso y olvidada, así por tanto establecer los beneficios que a todos los niveles generan la existencia de este amplio espacio exterior, incidiendo en la necesidad de su presencia y en como la ciudad de Sevilla olvidó en algún momento su importancia, anteponiendo su propio crecimiento desmedido al necesario equilibrio entre el desarrollo urbano y el contacto con la naturaleza.

El verdadero progreso es el que une en un todo homogéneo el núcleo urbano con los espacios libres.

ABSTRACT

The interaction and link between the urban environment and natural spaces has been a vitally relevant aspect that has constantly permeated our existence.

After the pandemic suffered in the year 2020, this problem worsens and the Human Being has felt the need to recover the free spaces present in urban centers, valuing the importance of the existence of places where they can walk, interact with nature, doing sports etc., and that provide both physical and psychological well-being.

The final objective of this work is to value the banks of Seville's Aljarafe, which is in disuse and forgotten, thus establishing the benefits that the existence of this large outdoor space generates at all levels, stressing the need for its presence and how the city of Seville at some point forgot its importance, putting its own excessive growth before the necessary balance between urban development and contact with nature.

True progress is the one that unites the urban nucleus with the open spaces in a homogeneous whole.

INTRODUCCIÓN

MOTIVACIONES

Ha sido un proceso en estos años en el Grado lo que han despertado en mí, interés sobre los espacios verdes, los espacios naturales, y cómo podemos interactuar con ellos a través de la biodiversidad, la estructura hidrológica, las infraestructuras y la memoria social. En el contexto actual, se observa una tendencia en la que determinados espacios urbanos están experimentando una transformación, pasando de ser considerados como espacios residuales a convertirse en elementos que generan barreras en la ciudad en lugar de actuar como elementos unificadores. Esta situación plantea la necesidad de replantear la relación entre la ciudad y la naturaleza, con el objetivo de

potenciar la integración de ambos elementos y aprovechar las oportunidades que esto brinda para mejorar la calidad de vida. Se reconoce la importancia de que estos espacios residuales se conviertan en áreas generadoras de vida y se promueva una interacción positiva entre los habitantes y su entorno. En este sentido, se busca promover la creación de espacios germinales que favorezcan el desarrollo de nuevas formas de vida y proporcionen beneficios tangibles para la comunidad. Esto implica aprovechar el potencial de estos espacios para fomentar la conexión con la naturaleza, mejorar la calidad ambiental y promover la sostenibilidad en el entorno urbano. Es la vinculación personal con el Aljarafe Sevillano lo que me hace ubicar este proyecto en la orilla del cauce vivo del Río Guadalquivir, como he concebido

la vida en la otra orilla, donde se generaba una dicotomía entre mundos, yuxtapuestos pero diferentes entre sí. Orilla en la que no se concebía una vida más alejada de la construcción masiva de sus municipios, situado en lo alto de la ladera de un Guadalquivir al que el centro de la ciudad desatiende. Por tanto entenderlo como un límite olvidado e ignorado, una posible mayor relación con la naturaleza que ha sido ocupada por aquellas personas más vulnerables, además de construcciones de bien consumible las cuales no consideran los intereses de la población sino una productividad competitiva. Así mismo, empleando como base las experiencias vitales y académicas y tras una pandemia en busca de espacios naturales más ligados a nuestra vida diaria, surge la intención de comprender el abandono de la ribera.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

Este ejercicio nace ante la preocupación de preservar los espacios naturales de las ciudades, como estos pueden llegar a mejorar nuestra calidad de vida. Entrar en una definición de calidad de vida, conlleva hacer un estudio subjetivo de los sujetos, y tener en cuenta las experiencias de cada uno de ellos. Pero a su vez, hablar de calidad de vida, está íntimamente relacionado con el bienestar de las personas, lo que nos lleva a la definición de salud de la OMS; *“La salud es un estado completo de bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades”*.

Las ciudades han ido en aumento y no se ha mantenido una proporción entre espacios libres y espacios edificados, dichos espacios han estado

presentes desde el comienzo de las ciudades y ha sido durante este siglo cuando más se han ignorado.

EL ALJARAFE SEVILLANO

La provincia de Sevilla ha experimentado una transformación significativa en los últimos años, en consonancia con el proceso general de actualización de la ciudadanía.

En efecto, el auge económico experimentado por la ciudad de Sevilla ha venido acompañado de un incremento en su población, lo que ha generado una situación de congestión en la ciudad y ha propiciado un movimiento migratorio hacia la comarca del Aljarafe.

Durante las últimas cuatro décadas, el Aljarafe ha experimentado una significativa transformación,

pasando de ser un área rural rezagada a un dinámico espacio periurbano, en el que la sucesión de cambio en el uso del suelo es una constante realidad.

En realidad, el desarrollo experimentado por la comarca no se debe a la aplicación de una política de desarrollo local o a un crecimiento endógeno espontáneo, sino a la necesidad de descentralización urbana desde el punto de vista de la capital, que ha impuesto sus pautas de funcionamiento.

Hasta hace algunos años, los residentes del Aljarafe dependían del desarrollo de una agricultura tradicional poco innovadora, lo que los obligaba a trasladarse a Sevilla para conseguir empleo y servicios. Antes, los límites entre lo rural y lo urbano

estaban delimitados por el río Guadalquivir, pero la transformación del espacio suburbano del Aljarafe comenzó a finales de la década de 1960 con un cambio en la función del área.

La migración de las zonas rurales a la ciudad había generado un déficit de viviendas de protección oficial en Sevilla, lo que dio lugar al surgimiento de barrios populares como Camas y San Juan de Aznalfarache, que fueron los municipios que se unieron antes al fenómeno metropolitano.

La carretera nacional de Sevilla-Huelva ha visto surgir segundas residencias gracias a la mejora de los accesos a la capital y a las ventajas que ofrece el Aljarafe en términos climáticos y paisajísticos.

No obstante, la explicación del auge económico del Aljarafe durante las últimas décadas no se limita a

la transformación funcional de la comarca durante los años sesenta y setenta, ya que Sevilla en ese entonces tenía una evolución industrial lenta y el cambio funcional del Aljarafe no fue lo suficientemente poderoso como para impulsar el crecimiento económico de la zona.

Durante el periodo comprendido entre el censo de 1981 y el padrón de 1986, la ciudad de Sevilla registró una tasa de crecimiento acumulado de población negativa, lo que sugiere un aumento en el costo del suelo, el auge de la construcción en los municipios aledaños y la tendencia de los habitantes a mudarse a la periferia urbana.

Dentro del Área Metropolitana de Sevilla (AMS) el Aljarafe constituye una de las zonas donde el proceso de urbanización ha sido más intenso. Se

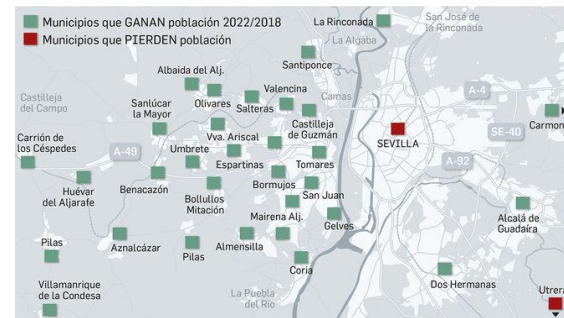
trata de un desarrollo urbano residencial, apoyado por los ejes viarios existentes y los núcleos tradicionales. Fue en la década de los 2000, donde la cornisa central se transformó en una amplia zona residencial que funcionaba principalmente como ciudad dormitorio, ya que dependía de Sevilla para obtener empleo, acceso a comercios y servicios. Lo que generó una gran movilidad dentro del área metropolitana, ya que gran cantidad de población emigró a la cornisa desde la capital en busca de hipotecas más bajas.

Pero en la actualidad esta área ha experimentado un notable progreso económico y demográfico en los últimos tiempos, convirtiéndose en una de las regiones más pujantes y dinámicas de la provincia.

En cuanto a la situación económica del Aljarafe, se ha consolidado como un centro empresarial y tecnológico destacado en la provincia, con una gran cantidad de empresas y parques empresariales. Además, la región cuenta con una amplia oferta turística, debido a su patrimonio cultural y natural, así como a su gastronomía.

En síntesis, la comarca del Aljarafe ha experimentado un continuo proceso de crecimiento y evolución, convirtiéndose en una zona altamente atractiva para habitar, trabajar y disfrutar de diversas actividades culturales y de ocio, donde las personas que eligen vivir en la periferia no solo son aquellas que tienen menos recursos, ya que existe un grupo significativo de individuos que deciden

alejarse de la ciudad en busca de más áreas verdes o mejorar su posición social.



Evolución de los habitantes de los municipios cercanos a la capital. Imagen tomada del artículo: "Los vecinos que pierde Sevilla capital se van al Aljarafe y a los grandes pueblos". Diario de Sevilla.

OBJETIVOS

Se generan objetivos para abordar como

- Estudiar la evolución histórica del Aljarafe y como ha sido su relación con la ribera del Río Guadalquivir.
- Entender la evolución del cauce del río y como ha afectado a la ciudad.
- Poner en valor elementos patrimoniales del Aljarafe obsoletos.
- Establecer espacios de potencialidad en la ribera del río, teniendo en cuenta a las personas vulnerables.
- Producir una relación con la biodiversidad existente y un habitar sostenible.

- Crear un todo que unifique de manera homogénea las localidades del Aljarafe con la orilla del río actualmente olvidada.

BASES METODOLÓGICAS

Las bases metodológicas empleadas para el desarrollo de este trabajo comienzan con un análisis de cómo los espacios libres, y la relación de la ciudad y la naturaleza ha sido una preocupación a lo largo de los años, comenzando por el siglo XIX hasta nuestros días. De forma paralela, se estudiará como en a día de hoy existen proyectos en aquellos espacios libres olvidados o ignorados en relación con la trama urbana, pero que poseen un gran potencial para un uso social y de relación, elemento que a día de hoy consideramos indispensable en nuestras vidas.

Este desarrollo teórico se va a complementar con un estudio práctico de la ribera del río Guadalquivir del

cauce vivo, entendiendo su evolución y los asentamientos de los municipios colindantes a ella, a día de hoy ignorada, generando una barrera natural entre el Aljarafe y el centro de la ciudad de Sevilla.

El objetivo es mantener el foco en el caso de estudio y su conexión natural hacia el río.

Una vez estudiado con profundidad el ámbito, comprendidos y asimilados, los elementos patrimoniales, las infraestructuras y el peso social y capitalista de la zona, se desarrollará un plan de actuación, teniendo en cuenta los conceptos estudiados, que ponga en relación la orilla del Guadalquivir con los municipios formando un todo homogéneo.

DESARROLLO DEL TRABAJO

GENEALOGÍA

RELACIÓN CIUDAD – NATURALEZA EN EL SIGLO XIX:

Desde su establecimiento como campo científico en el siglo XIX, la Geografía ha tenido como objetivo examinar las interacciones entre la sociedad y la naturaleza, con diferentes niveles de énfasis. Siempre ha reconocido que el entorno y el contexto en el que las diversas sociedades se desenvuelven son elementos fundamentales para comprender la existencia humana y la configuración del entorno geográfico.

En sus primeros años, estas interacciones fueron abordadas desde perspectivas tanto naturalistas

como antropocéntricas. Un ejemplo representativo del enfoque naturalista es la concepción global e integradora de la naturaleza propuesta por Humboldt, quien valoraba positivamente la dominación del medio natural. Por otro lado, Ritter adoptó un enfoque más antropocéntrico al buscar leyes generales que explicaran las relaciones entre los fenómenos naturales y las actividades históricas de las sociedades.

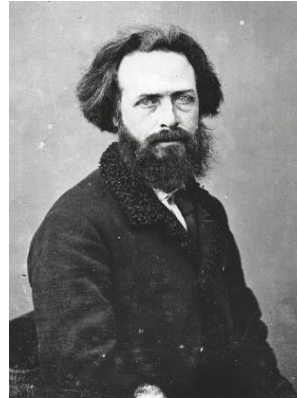
A partir de las ideas de Humboldt y Ritter, se desarrolló la geografía científica, influenciada significativamente por el pensamiento de Darwin y su propuesta de buscar un modelo riguroso para comprender las relaciones entre los seres humanos y la naturaleza.

Es por todo esto por lo que se sabe que durante el siglo XIX, muchos autores y figuras destacadas reconocieron la importancia de las relaciones entre la ciudad y los espacios naturales. Por lo tanto, es fundamental examinar y analizar algunas de estas perspectivas para comprender y acercarnos al pensamiento predominante de la época.

Personajes como Élisée Reclus (1830 – 1905) y Pëtr Kropotkin (1842 – 1921) los cuales, ambos fueron geógrafos anarquistas, proponían una integración geográfica entre ciudad y campo, como una descentralización de la ciudad, con una dispersión concentrada y hablaban de como esto podía generar una ciudad intensificadora, ya que eran en las ciudades congestionadas donde existían altas tasas de mortalidad.

Es Reclus el que busca huir de las zonas más densificadas de las ciudades para proponer a las afueras un crecimiento urbano sumamente notorio, ya que se estaba empezando a generar el deseo por parte de los ciudadanos de emigrar de las ciudades, con la esperanza de una nueva vida, en una nueva ciudad. Planteaba una urbanización que permitiese al ciudadano pasear y estar en relación con la naturaleza, ya que establecía un nuevo modelo respetuoso de urbanizar en la periferia, como barrios bien equipados de espacios verdes, servicios y transporte público accesibles para todas las clases. A su vez no se contemplaba un cierre en las urbanizaciones y así conformar un todo, ya que para él, estos márgenes, los suburbios, eran los espacios idóneos para el desarrollo de formas de vida más limítrofe a la naturaleza.

Reclus estableció una conexión directa entre la ciudad y la naturaleza a través del fluir del agua en su célebre libro *El Arroyo*, sobre el ciclo del agua. El autor consideraba que las ciudades nacían en la naturaleza, lo cual garantizaba la salud orgánica, al igual que el agua. Este no era capaz de imaginar una naturaleza virgen, desprovista de humanidad, sino que más bien visualiza la naturaleza y la humanidad como componentes comprometidos en un diálogo de beneficio mutuo y dialogante. Es por esto que la naturaleza y la sociabilidad son necesidades igual de importantes y relevantes para las personas y ambas pueden ser satisfechas simultáneamente gracias a la combinación de lo urbano y lo rural.

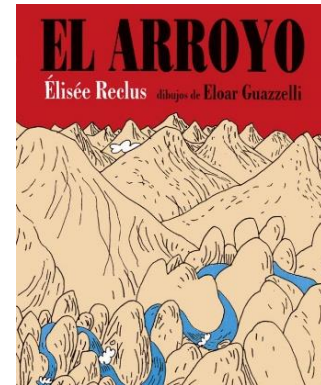


Élisée Reclus (1830 – 1905) en 1870.

Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.

Libro “El Arroyo” de Élisée Reclus.

Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.



Kropotkin por otro lado, buscaba una integración económica entre naturaleza y ciudad, indicaba que eran los núcleos de las grandes ciudades los que debían de rodearse de campos y huertas para así potenciar las industrias rurales y así conseguir la integración perfecta entre naturaleza – ciudad. Las ciudades se encontraban congestionadas por las industrias mientras que los campos estaban sumamente despoblados.

La división entre agricultura e industria, así como entre el campo y la ciudad, era la división espacial del trabajo que Kropotkin enfatiza con más fuerza en *La conquista del pan*. Kropotkin vincula la ruptura de la solidaridad rural-urbana en la Baja Edad Media con la riqueza del Occidente capitalista y el comienzo mismo de la miseria. La nueva

economía de la sociedad anarquista igualitaria necesitaba la creación de una geografía integrada urbano-rural. La búsqueda era encontrar la mejor manera de combinar requisitos contemporáneos de una agricultura mucho más intensa y una industria descentralizada. El autor establecía que las pequeñas industrias rurales que existían en cada nación debían ser preservadas, y fortalecidas con una parte importante de la industria de las ciudades, que descentralizasen al campo, campo que cada vez es más intensivo desde el punto de vista agrícola, especialmente en las zonas urbanas. Esto conducirá a una mejor integración agrícola e industrial y a un nuevo regionalismo económico que eliminará "la vieja animosidad entre el campo y la ciudad".



Pëtr Kropotkin (1842 – 1921)

Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.

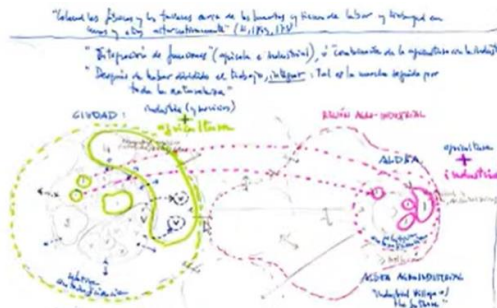
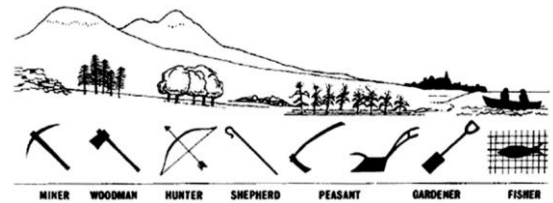


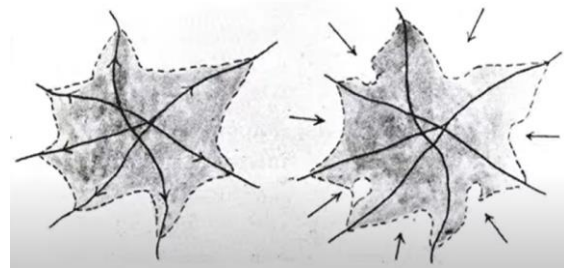
Diagrama realizado por José Luis Oyón, presentado en el Congreso de Arquitectura y Salud, sobre el modelo de ciudades que proponía Kropotkin.

Una reflexión sobre las interacciones entre el campo y la ciudad desde la perspectiva del urbanismo temprano no podría estar completa sin mencionar a Patrick Geddes (1854 – 1932). El cual introdujo varios conceptos como la necesidad de abordar la comprensión multidisciplinar del territorio y la exigencia de participación ciudadana en la creación de ciudad. Su formación en biología y botánica, junto con su estrecha relación con el anarquista anteriormente estudiado, Élisée Reclus le permitieron desplegar una comprensión clara y global del territorio, en el que los recursos invadían un espacio concéntrico. Siendo la sección valle la aparición más representativa sobre la percepción de región que tenía el autor. A su vez como consecuencia, surgen conceptos que están en primer plano, como puede ser el parque urbano o la

introducción de las cuñas verdes o cinturones verdes para generar crecimientos discontinuos, lo que eliminaría congestión en las ciudades, eliminando así gran cantidad de enfermedades, y las calles serían conquistadas por el campo, para que así fuese el campo quien venciese a la calle y no la calle al campo. Es por ello que se destaca la importancia atribuida al agua y su relación con las zonas comunitarias, especialmente en relación a los huertos. Promovía la idea de que las ciudades debían crecer de manera similar a la metáfora visual de hojas verdes. Esto implicaba reconocer la necesidad de un acceso adecuado al agua y fomentar espacios verdes y agrícolas dentro de las ciudades, enfatizando la importancia de la naturaleza y la sustentabilidad en el desarrollo urbano.



Sección valle del biólogo Patrick Geddes en la que trata de relacionar los condicionantes geográficos con las formas de aprovechamiento de los recursos por parte de la especie humana,



Diagramas del biólogo Patrick Geddes en los que muestra su modelo de ciudad, generado por cuñas y corredores verdes, para controlar el crecimiento de las ciudades.

Lewis Mumford (1895 – 1990) fue otro personaje que reflexionó sobre las ciudades y su relación con los lugares naturales. Mumford entendió las metrópolis similares a un particular y personal ecosistema y como un nodo concéntrico de un territorio, este buscó transitar hacia un núcleo urbano lógico y programado. Llega un momento donde el autor evoluciona su idea, ya que lleva esta organicidad de las ciudades a una planificación global, un propósito que comprometía la imbibición del plan por comunidad.

Esto surge tras el paso y creación de las ciudades industriales, que estaban absortas por un desarrollo económico sin considerar en las condiciones de vida. El regionalismo del filósofo, era el pensamiento de un levantamiento de las ciudades

jardín de Ebenezer Howard (1850 – 1928), donde los habitantes eran los dueños de la tierra e industria y cuyo sobrante lo empleaban en desarrollar su calidad de vida.

Las ciudades jardín estaban envueltas en cuñas verdes donde se cultivaban sustentos para los ciudadanos, además de generar una separación con las otras ciudades jardín, próximas, y cada vez que se ascendían de los 32000 habitantes, se originaba una nueva. Esta cifra dejaba entre ver que Mumford realmente no quería crear nuevas ciudades, sino eliminarlas. Ya que una región conformada con esos habitantes no posibilita lo urbano, buscaba por tanto convertir las ciudades en suburbios poblados.



Modelo de ciudad de Mumford en la cual proponía una ciudad descentralizada.

Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.

Modelo de ciudad de Mumford en la cual proponía una ciudad ligada al agua.

Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.



Es a continuación cuando nos adentramos en el mundo de los paisajistas, donde primero se estudiará al arquitecto - paisajista Frederick Law Olmsted (1822 – 1903) el cual establecía los parques como elementos unificadores con la ciudad y así tener una relación más íntima con la naturaleza para funcionar como un todo.

Este arquitecto paisajista le da gran importancia a los cauces de agua, ya que consideraba que eran los potenciadores a un crecimiento urbano óptimo, y finalmente determinaba que la continuidad con la naturaleza venía de los parques a través de los ríos.

Debido a que disponía la idea del suburbio ligado al río, ligado a los parques, al transporte público y a los diferentes equipamientos de recreo, es decir un suburbio sin parcelación, sin congestión, incluida en

la naturaleza, lleva a cabo el *Park Movement* el movimiento que contempla reflexiones higienistas debido a la ciudad que se ha producido tras la Revolución Industrial. En ese contexto, había una ferviente búsqueda de una imagen utópica que involucraba la creación de grandes parques públicos que actuaran como pulmones verdes para las ciudades. Anhelaba un entorno urbano más saludable y armonioso, donde los espacios naturales tuvieran un papel central. Consideraba que los suburbios residenciales eran espacios soportados por elementos tecnológicos, cartógrafos y científicos, lugares que indagan en proporcionar remedio a las dificultades culturales y existenciales.

Buffalo Park System, donde Olmsted establece el parque como elemento unificador de ciudad.

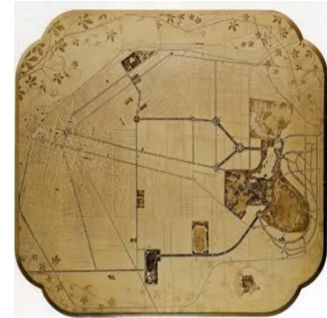


Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.



Franklin Park donde Olmsted establece el parque como elemento unificador de ciudad. Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.

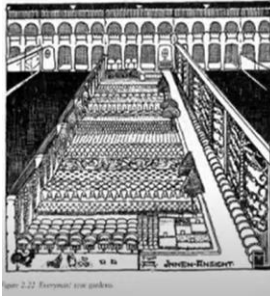
Es la figura de Leberecht Migge (1881 – 1935) es la de un arquitecto paisajista alemán que mencionaba una ciudad autosuficiente, compuesta por un paisaje agrario, un paisaje de huertas.

Comentaba que lo más óptimo era la existencia de construcciones basadas en una cultura agraria y rural, que pudiese autoabastecer a los ciudadanos.

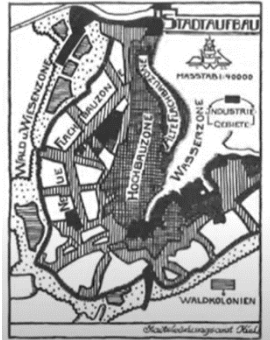
No solo llevaba a cabo una insistencia en la creación y surgimiento de parques como cinturones verdes de las ciudades, sino como se ha mencionado, de estos huertos de suministros. Marcaría su historia con planteamientos utópicos que se alejaban de una realidad de las ciudades para acercarse más a un proyecto rural, este intentó solucionar las dificultades existentes de habitabilidad y salubridad

de las viviendas con estos parques, huertos y jardines.

Este divulgaba que la ciudad estaba muerta y requería de modificaciones estrictas a través de la inserción del jardín y ambientes agrarios ubicados en la ciudad gracias a las nuevas técnicas ya establecidas. Se sugieren dichos espacios en forma de jardín, huertos y parques urbanos, como lugares espirituales, para el goce y placer, así como la explotación de la tierra para obtener ganancias de ellos.



Células autosuficientes para el modelo de ciudad de Leberecht Migge. Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.



Modelo de ciudad de Leberecht Migge, donde daba relevancia a un paisaje de huertas.

Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.

Por último se encuentra el personaje de Ian L. McHarg (1920 – 2001) arquitecto paisajista escocés que habló sobre la planificación de las ciudades con el empleo de sistemas naturales. Se puede entender en su libro más célebre *Proyectar con la naturaleza* como este propone un programa práctico de ciudad para una mayor y nueva relación entre hombre – naturaleza.

Es la figura de McHarg la que modifica el curso de su entendimiento, surgiendo así el concepto que a día de hoy tenemos tanto en mente, la sostenibilidad, donde su teoría indica que la ecología debe contar con la justificación de las artes que planifican y conciben el espacio. Para ello es imprescindible una renovación básica en el pensamiento existente entre los hombres, para

paralizar la devastación que se está llevando a cabo del planeta, ya que estos son la figura principal que pueden activar el cambio, para poder sanar el planeta y volverlo más verdes y restaurar la salud. Por tanto este promovía la idea de un proceso natural para la preservación del territorio, cosa que se volvía incompatible con el futuro del crecimiento urbano. Estando en contra de las grandes construcciones que generaban grandes densidades de población, ya que esto no preservaba no solo un paisaje natural, sino que tampoco la biodiversidad del lugar.



Modelo de ciudad de McHarg donde proponía la nula construcción de los valles. Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.



Modelo de ciudad de McHarg donde proponía la nula construcción de los valles. Imagen tomada de La conferencia de José Luis Oyón, Congreso de Arquitectura y Salud.

RELACIÓN CIUDAD – NATURALEZA EN EL SIGLO XX:

No solo existen personajes que estaban a favor de preservar la relación entre lo rural y la ciudad en el siglo XIX, sino que también figuras relevantes para la arquitectura más cercanas a la actualidad, apoyaban un modelo de ciudad más saludables y con mayor relación con la naturaleza. Encontramos dos arquitectos importantes y referentes como son, Eliel Saarinen (1873 – 1950) y Alvar Aalto (1898 – 1976).

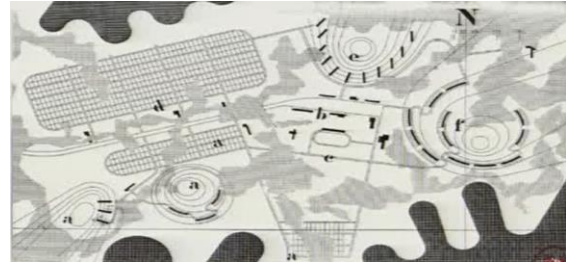
Ambos opinaban que a la hora de urbanizar, se había olvidado al hombre como figura central y por tanto las necesidades del mismo, por tanto las ciudades estaban fundadas en el olvido.

Es la figura la del arquitecto finlandés Alvar Aalto, la que fue reconocida por su enfoque humanista en el diseño de las ciudades y edificios. Aalto propuso un modelo de ciudad que tuviera en cuenta las necesidades y experiencias de las personas que lo habitan, y no solo la funcionalidad de las construcciones y la ciudad destinada a los vehículos.

Aalto defendía la creación de espacios urbanos flexibles y versátiles, que permitieran una variedad de usos y actividades, que promovieran la interacción social y la comunidad. Él consideraba que las ciudades debían ser diseñadas para las personas y no para los automóviles y abogaba por el uso del transporte público, bicicletas y peatones para eliminar así la dependencia hacia el transporte de uso privado.

Además Aalto, tenía un gran interés en el uso de materiales naturales y la integración de la naturaleza en el diseño urbano, con la intención de crear entornos más saludables y agradables para las personas. Por lo tanto, sus diseños incorporaban gran cantidad de áreas verdes, parques, y jardines, que utilizaban materiales como la madera y la piedra para crear una sensación de armonía con el entorno natural.

En resumen, el modelo de ciudad propuesto por Alvar Aalto se centraba en el ser humano y en la creación de entornos urbanos saludables y sostenibles, donde las personas puedan vivir, trabajar y disfrutar del ocio en armonía con la naturaleza.



La ciudad experimental de Alvar Aalto donde proponía la ciudad centralizada. Imagen tomada de La conferencia de Enrique Fernández-Vivancos. Recomponer territorios, repensar la ciudad.



La ciudad como hecho geográfico. Imagen tomada de La conferencia de Enrique Fernández-Vivancos.

Eliel Saarinen es la segunda figura, que se preocupa por una ciudad más sostenible, y una mayor relación entre el ser humano y la naturaleza.

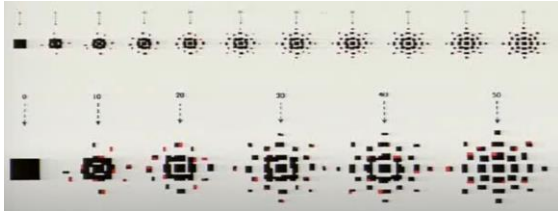
Redactó el libro *The city, It's growth, It's decay, It's future* al final de su carrera, donde hacía referencia y reflejaba el pensamiento de un autor comentado anteriormente, Patrick Geddes. En el cual concebía la ciudad como un organismo vivo, algo que podía llegar a nacer, crecer, desarrollarse o morir.

Saarinen, empieza a enfocar el planeamiento urbano desde la modificación de la ciudad histórica, planteaba una descentralización urbana, buscando la descongestión de la ciudad, en un periodo de cincuenta años, de cinco en cinco años.

Para llegar a la ciudad en el territorio, se actuaba en torno al centro histórico donde se extraían aquellos

equipamientos o actividades de terciario, y a su alrededor se generaban unidades vecinales, estableciendo roturas, siendo así una ciudad dispersa pero concentrada.

Indicó la planificación urbana como un hecho vinculado al tiempo como un proceso de transformación de la ciudad tradicional, donde era necesario concebir la ciudad directamente como un elemento en el territorio y que solo se puede concebir la totalidad desde el fragmento, cuestión orgánica que ha marcado la modernidad. La totalidad no se puede entender de una sola vez, sino como la comprensión de las diferentes fracciones que la componen.



La ciudad dispersa pero concentrada para el modelo de ciudad de Saarinen. Imagen tomada de La conferencia de Enrique Fernández-Vivancos. Reconponer territorios, repensar la ciudad.



La totalidad desde el fragmento para el modelo de ciudad de Saarinen. Imagen tomada de La conferencia de Enrique Fernández-Vivancos. Reconponer territorios, repensar la ciudad.

POTENCIALIDADES DE ESPACIOS EN DESUSO PARA REVERTIR LA REALIDAD

Tras un extenso período en el que predominaba la racionalidad, las explicaciones cuantitativas y las intervenciones alejadas de las preocupaciones ciudadanas, emerge una nueva necesidad de espacios de calidad. Se demandan entornos más cercanos, íntimos y vibrantes, capaces de reflejar la evolución del tiempo y de transformar nuestras ciudades en lugares habitables y saludables. Esta demanda surge como respuesta a años de enfoques que priorizaban otros aspectos y ahora se busca otorgar mayor importancia a la experiencia humana y a la vitalidad de los espacios urbanos. A medida que regresan, estos jardines modernos impregnan la ciudad y cada uno de los contextos en los que

llevamos a cabo nuestras acciones: desde intervenciones a gran escala hasta pequeñas iniciativas individuales. Se extienden desde los espacios públicos urbanos que podemos revitalizar hasta las áreas geográficas abandonadas que podemos recuperar. Promovemos la biodiversidad en cada rincón y fomentamos la implementación de agricultura en toda la ciudad. Estos jardines modernos se convierten en una presencia significativa y enriquecedora en el tejido urbano, permitiéndonos reimaginar y revitalizar nuestros entornos de una manera sostenible y beneficiosa para todos. A continuación se van a estudiar y analizar proyectos de actualidad que relacionan íntimamente la ciudad con la naturaleza, debido a ciudades mal planificadas, para un mayor vínculo con su biodiversidad.

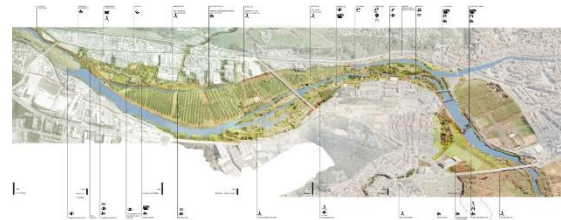
En primer lugar el proyecto de Las Veras de Girona de EMF Studio, donde se realiza un laboratorio de diseño y gestión para una Infraestructura Verde. Se lleva a cabo un entendimiento de la ciudad a partir del beneficioso potencial del paisaje infraestructural y por ello se realiza un tejido de la vera con la construcción a modo de infraestructura natural polivalente, constituyendo un considerable equipamiento público, generando una mirada más cercana a los dos elementos geográficos más destacados y preservados urbanísticamente en la ciudad, el sistema fluvial y montañoso. Se acuña el término “La Vera” para describir la relación armónica que se desea establecer entre los intereses naturales y urbanos en el ecotono urbano. La intención es manejar los espacios límites e intersticiales de la ciudad basándose en los

principios ecológicos, de manera que se genere un rico mosaico en biodiversidad al tiempo que se fomente una nueva relación afectuoso y estética entre las ciudades y la apropiación de los bordes de la ciudad. Este enfoque busca cultivar una nueva relación amistosa y valores entre las personas y su entorno urbano, esperando que “La Vera” sea la que impulse esa correlación a través de una gestión sostenible de los espacios limítrofes. El objetivo de este proyecto es recuperar, desarrollar y gestionar los espacios verdes periurbanos que han sido abandonados en Girona. El proyecto busca crear una imagen de ciudad abierta al verde, una urbe extendida donde la naturaleza es un recurso estratégico al alcance de todos, el proceso de diseño se basa en el reconocimiento y la comprensión detallada del lugar y sus dinámicas,

que se obtienen a través de la combinación del conocimiento generado a dos escalas. Para lograr esto, se llevan a cabo exploraciones recurrentes y a menudo intensas en diferentes áreas de la ciudad, con el fin de identificar continuidades y momentos de intensidad experimental. Se exploran caminos cercanos al agua, con el objetivo de descubrir nuevos caminos que tengan el potencial de crear experiencias memorables.



Infraestructura verde en la ciudad de Girona. Imagen obtenida de la página web Dialnet



Objetivos de la gran infraestructura verde de la ciudad de Girona. Imagen obtenida de la página web Dialnet.

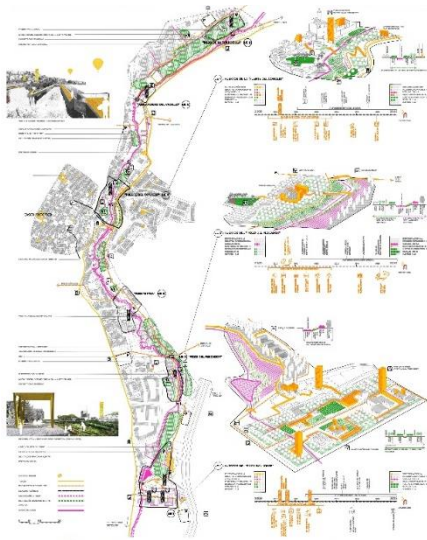
Otro proyecto de actualidad que trata sobre la transformación de un espacio para una mayor relación con la biodiversidad existente, es el resultado de un concurso EUROPAN, este busca revitalizar una zona específica ubicada en los márgenes del río Marco en la ciudad de Cáceres, España, con el objetivo principal de convertir esta área en un corredor ecológico que conecte diversos barrios de la ciudad y promueva la sostenibilidad y la biodiversidad. El proyecto tiene como objetivo crear espacios públicos y áreas verdes para que los ciudadanos puedan disfrutar del entorno natural y cultural de la ciudad. A su vez contempla la restauración de edificios existentes y la construcción de nuevas viviendas que respeten el estilo arquitectónico tradicional de la región. El autor Javier García German, propone:

Re-cuperar los sistemas naturales, con una vinculación a los ecosistemas periféricos, para así llevar a cabo una repoblación de la fauna y flora existente y una rehabilitación del sistema de huertas.

Re-activar los sistemas productivos para la recuperación de actividades artesanales a través de talleres de oficios y llevar a cabo la venta de productos.

Re-conectar Cáceres a través de la Ribera del Marco, creando un nuevo espacio público, donde se elimina el tráfico rodado, y se realiza una peatonalización, generando un tranvía universitario y poniendo en valor las sendas y paseos rehabilitados.

Re-vitalizar los sistemas sociales, repoblando la ribera con estudiantes, con construcciones de torres energéticas en lugares estratégicos.



Propuesta sobre la Ribera del Marco en Cáceres. Imagen obtenida de la página web de European.

A continuación, se va a llevar a cabo un análisis y estudio sobre dos proyectos realizados por el arquitecto Enrique Fernández Vivancos. El primero es el “Valencia, Plan de usos recreativos de la Ronda Nord”.

Valencia es una ciudad con un territorio con gran valor agrícola. Por tanto se buscaba la capacidad de establecer vínculos entre unos puntos y otros, para así poder generar espacios urbanos interconectados, itinerarios verdes con Valencia capital y el espacio de huertas.

Para ello se explota la Ronda Nord como circunvalación que forma un cinturón viario, a 2,8 metros hacia la huerta, la cual hasta ese momento dejaba inservible, no solo elementos agrarios sino elementos patrimoniales.

Por tanto se propone un plan de cuatro etapas para convertir la Ronda Nord en una vía parque, es decir un parque lineal.

Primera actuación: Reflexión sobre el espacio de la huerta, la cual es un sistema hídrico en constante transformación, pero que da soporte a una gran cantidad de cultivos; antes del cultivo de hortalizas, dio lugar a un cultivo de moreras la cual se basaba la industria textil de la ciudad. Huerta la cual en el siglo XIX se limitaba por árboles, como complementación de frutas los cuales se eliminaron debido a la mecanización, es a partir de esa lectura del árbol como punto conector entre espacios cuando se propone, estos árboles como punto de referencia, es decir, como acompañamiento.

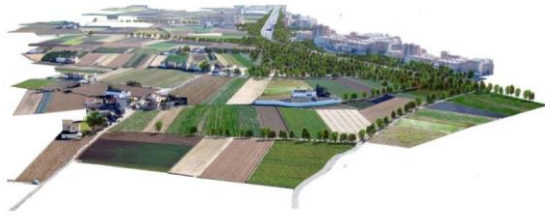
Segunda actuación: Recuperar la conexión del borde como puertas hacia la huerta, basado en leer el elemento de transformación del sistema de talud como canalización del agua, generando sobrantes continuos, donde se propone establecer conexiones entre la ciudad y la puertas.

Tercera actuación: Concentrar los usos recreativos al pie de la huerta, para evitar tránsito y actividad en las zonas de producción, ya que es un espacio económicamente rentable.

Cuarta actuación: Conseguir así una vía parque, ya anteriormente mencionada, que sirviese como elemento verde unificador, permitiendo una conexión transversal y que resolviese las conexiones con la propia ciudad, los espacios vacantes y la propia Ronda Nord.



Importancia de la vegetación y el agua en el parque lineal generado a partir de la Ronda Norte en Valencia. Imagen obtenida de la página web del arquitecto Enrique Fernández-Vivancos.



Parque lineal generado a partir de la Ronda Norte en Valencia. Imagen obtenida de la página web del arquitecto Enrique Fernández-Vivancos.

Es ahora cuando se va a investigar sobre otro proyecto de Enrique Fernández Vivancos de “Benicasim, proceso de reciclaje de una infraestructura ferroviaria”, el propio creador afirma que se está aplicando la misma estrategia anterior en dos contextos distintos, aunque estos presentan diferencias significativas. Realizaron una lectura geoespacial del territorio mediante el empleo de una embarcación en el mar, en contraposición al uso exclusivo de Google Maps. Esto revelaba el sistema de unión en sentido transversal, lo cual tiene relación con el agua que se concentra en la cuenca hidráulica. El objetivo del proyecto consistía en presentar una propuesta para el corredor ferroviario que se había reubicado en el interior. Los autores identifican los cauces de los barrancos y su conexión con el litoral reconociendo

el valor de unificar dos recursos principales de la ciudad; por un lado, los recursos culturales, las ermitas y la arquitectura presentes en el Desierto de las Palmas, un paraje natural protegido; y por otro lado, los recursos turísticos, principalmente en rasgos económicos ligados a la costa. Se observó que el ferrocarril era la única opción viable para conectar funcionalmente todas estas rutas, generando así una infraestructura verde que permitiera establecer relaciones longitudinales y transversales, recomponiendo un territorio profundamente fragmentado. Es una ciudad compacta y prácticamente colapsada, ya que su crecimiento se produjo hacia el interior, lo que ocasionó la desaparición de cualquier indicio de las plazas públicas. La construcción residencial es abundante y el espacio común, se ha convertido

únicamente en espacio privado. La línea férrea, dividía la ciudad en dos, incluso en términos sociales, entre aquellos que eran residentes permanentes y los veraneantes, donde solo existían dos puntos de cruce, esto generaba desconexiones en lugar de conexiones. Por lo tanto, se implementó la misma estrategia utilizada anteriormente, lo cual consistió en salir de los 50 metros de ancho de del ferrocarril, y comenzar el parque más allá de sus límites. Esto se logró mediante la plantación de un gran árbol en determinadas encrucijadas o pequeños recovecos urbanos a un lado y a otro de la vía, lo que apartó un gran valor significativo con un bajo coste económico. Posteriormente, se diseñaron las trazas de unos conectores verdes con el objetivo de que, a partir de que esa acción fundacional, se pudiera generar un parque urbano

más complejo. Se buscó crear una infraestructura verde capaz de ramificarse en la ciudad y conectarse con las diferentes oportunidades que surgieran a lo largo de la misma, tanto en el presente, como en el futuro, esta posibilidad de ramificación y conexión fue diseñada para ser escalable y adaptable. Este enfoque también se basa en la movilidad urbana sostenible, ya que la ciudad tenía problemas de congestión, especialmente durante el verano. Se buscó conectar los diferentes puntos de la ciudad, es decir, la infraestructura, con la vida de los diferentes barrios, los cuales comparten la falta de espacios públicos libres. Se propuso la creación de un espacio al final de cada calle donde los ciudadanos pudieran sentirse representados, desde la escala del parque hasta la escala del territorio. Este enfoque fue diseñado con la finalidad de

enfrentar los problemas de congestión y crear un entorno urbano más sostenible y agradable para vivir. Se buscó lograr un equilibrio entre la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la creación de espacios verdes accesibles que permitieran la conexión entre los diferentes puntos de la ciudad. Además, se indagó en reducir la dependencia del transporte privado y fomentar medios de transporte más sostenibles como la bicicleta, el transporte público y el caminar. Al conservar y aprovechar los espacios vacíos disponibles, se persiguió crear un parque urbano que creciera gradualmente y estuviera orientado a la movilidad urbana sostenible y el uso social del espacio público. El objetivo final fue generar una imagen de Benicasim que reflejara las necesidades y preferencias de sus ciudadanos.



Infraestructura verde generada a partir de la línea férrea en Benicasim. Imagen obtenida de la página web del arquitecto Enrique Fernández-Vivancos.



Parque lineal a partir de la línea férrea en Benicasim. Imagen obtenida de la página web del arquitecto Enrique Fernández-Vivancos.

ESPACIOS GERMINALES: EL ALJARAFE SEVILLANO

DESCIFRANDO EL PASADO DEL ALJARAFE: UN VIAJE A TRAVÉS DEL TIEMPO

Para comprender el origen del Aljarafe sevillano, es necesario examinar el período de máximo esplendor de Al-Ándalus y la significativa influencia del legado árabe que se difundió en el mundo occidental a través de España. Este análisis resulta fundamental para contextualizar la génesis del Aljarafe sevillano en su conexión con la herencia árabe y su impacto en la región occidental. El término "Aljarafe" se encuentra presente en el léxico árabe clásico y se utiliza para describir un tipo de lugar elevado desde el cual se obtiene una vista panorámica. Por esta razón, es común en las

fuentes andalusíes referirse a esta región como el "monte del Aljarafe" debido a su prominente ubicación topográfica, así como también se le denomina la "corona de Sevilla". Una definición más precisa proviene de un geógrafo magrebí, quien nos informa sobre el origen del término "Aljarafe" atribuido a este lugar, según este geógrafo, el Aljarafe domina las vistas de Sevilla, expandiéndose desde el sur hacia el norte, sin embargo, es importante aclarar que la palabra "Aljarafe" se refiere a una elevación topográfica que domina las vistas desde el oeste, según las explicaciones de otro destacado geógrafo oriental. Por lo tanto, las fuentes andalusíes coinciden en calificar este lugar como el "Aljarafe de Sevilla" debido a que domina la capital hispalense desde el oeste.

El Aljarafe sevillano se caracteriza por estar limitado por el río Guadalquivir al este, el río Guadamar al oeste y la Campiña o Campos de Gerena al norte, mientras que al sur se extienden las marismas. Estos tres elementos delimitadores delinean claramente los escarpes del Aljarafe, que actúan como destacados escenarios y promontorios, ofreciendo un alto valor paisajístico en el conjunto de esta región. En el aspecto socioeconómico, identitario y administrativo, la denominada "Comarca del Aljarafe" ha trascendido actualmente los límites geográficos físicos para convertirse en una entidad territorial conformada por 31 municipios. Esta unidad territorial engloba aspectos relacionados con la vida social, económica y cultural de la región, así como también comprende la estructura administrativa de los municipios que la componen.

A lo largo de la historia, el Aljarafe se ha caracterizado por ser una región densamente poblada, con evidencias de su fertilidad y disponibilidad de agua que datan desde la época romana. Durante siglos, se ha dedicado a la práctica de una agricultura mediterránea clásica, lo que ha dado forma a un paisaje agrario rico y diversificado en todo el territorio del Aljarafe. En esta región se encuentran amplias extensiones de olivares, viñedos, cultivos de cereal y huertas, que han sido elementos distintivos de su actividad agrícola a lo largo del tiempo. No obstante, en las últimas décadas, el paisaje tradicional del Aljarafe ha experimentado transformaciones significativas y aceleradas. Estos cambios se deben principalmente al creciente dominio de la urbanización, que se ha desarrollado en estrecha relación con la ciudad de

Sevilla y en un contexto de falta de planificación integral del territorio. El Aljarafe se ha convertido en una zona residencial satélite del núcleo urbano de Sevilla, lo que ha generado un aumento significativo en la demanda de viviendas en toda la comarca. Este aumento se debe a que muchos habitantes de Sevilla eligen establecer su residencia en el Aljarafe, ya que los precios de la vivienda en la ciudad principal han experimentado un incremento notable en los últimos años. Como resultado, el Aljarafe ha surgido como una opción atractiva para aquellos que buscan una alternativa más accesible en cuanto a precios de vivienda y un entorno más tranquilo y residencial.

EVOLUCIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL RÍO GUADALQUIVIR

Por una parte, el río Guadalquivir ha sido una importante fuente de riqueza para la ciudad de Sevilla gracias a la actividad comercial desarrollada en su puerto. Sin embargo, por otra parte, el río ha sido también una causa de problemas para la ciudad debido a las frecuentes riadas que han dañado con regularidad su tejido edificado. Es por ello que el Río Guadalquivir ha sufrido una gran cantidad de modificaciones a lo largo de los años. La Corta de Tablada es una obra de ingeniería hidráulica ubicada en el río Guadalquivir, en la ciudad de Sevilla, esta fue construida con el objetivo de mejorar la navegación en el río y facilitar el acceso al puerto de Sevilla. Es una obra que se llevó a cabo

en el cauce del río Guadalquivir a la altura del casco urbano de Sevilla. La obra consistió en la construcción de un canal artificial que conecta el río Guadalquivir a la altura del barrio de Tablada con el Canal de Alfonso XIII, situado en el extremo sur de la ciudad, esto permitió eludir un tramo del río que presentaba dificultades para la navegación debido a las curvas del cauce. La construcción de la Corta de Tablada fue impulsada por la Exposición Iberoamericana de 1929, que se celebró en Sevilla. Desde su inauguración, la Corta de Tablada ha sido una infraestructura clave para el transporte fluvial en el río Guadalquivir, permitiendo una mayor fluidez del tráfico marítimo y una reducción del tiempo de navegación entre Sevilla y el puerto. Además, la obra ha tenido un impacto importante en el desarrollo económico de la ciudad y la región.

Sin embargo, aunque la corta de Tablada ha sido ampliamente valorada de manera positiva, es importante tener en cuenta que su construcción implicó una alteración significativa de la geometría original del río Guadalquivir. Como resultado, algunos de los elementos que formaban parte de la estructura de asentamientos que conectaban el mar con Sevilla perdieron su sentido original. Concretamente, la Corta de Tablada dejó sin utilidad hidráulica a la zona ubicada entre Sevilla y San Juan de Aznalfarache. Esta zona era un lugar clave para la defensa del puerto sevillano y su construcción implicó su abandono. Es en 1950 cuando se lleva a cabo la obra del Tapón Chapina de esta se trata de una presa de regulación en la zona de Chapina. La presa se construyó con el objetivo de regular el caudal del río Guadalquivir y prevenir

inundaciones en la ciudad de Sevilla. El Tapón de Chapina se encuentra en una zona de gran importancia para la ciudad de Sevilla, ya que se sitúa aguas arriba de la ciudad y es la última infraestructura hidráulica antes de que el río Guadalquivir entre en la ciudad. Además de su función como presa de regulación, también tiene un importante valor paisajístico y turístico, ya que se encuentra en un entorno natural protegido y es frecuentado por turistas y locales para practicar actividades al aire libre como senderismo, ciclismo y pesca. La presa ha sido objeto de algunas controversias y críticas, especialmente en lo que respecta a su impacto en el medio ambiente y en la fauna y flora de la zona. A pesar de ello, se considera una infraestructura clave para la protección de la ciudad de Sevilla ante posibles inundaciones. En

1965 se llevó a cabo la construcción de la Corta de la Punta del Verde, con el objetivo de evitar la pronunciada curva del río en las cercanías de la esclusa. Posteriormente, entre 1975 y 1982, se llevó a cabo la Corta de La Cartuja, debido al riesgo de nuevas inundaciones por el deterioro de las contenciones en el norte de la ciudad. Con esta nueva corta se logró alejar el cauce vivo del río del casco urbano de la ciudad y se añadió el brazo de San Jerónimo a la dársena, que completaba el tramo de cauce histórico que faltaba, para ello, se desplazó el tapón de Chapina hacia el norte y como resultado, la Dársena tuvo una longitud de aproximadamente 12 kilómetros hasta la antigua esclusa. Por otro lado, el nuevo trazado del cauce vivo del río quedó libre de los últimos meandros del entorno, con un recorrido recto, salvo por una

amplia curva centrada en la Punta del Verde, en su unión con la Dársena. Gracias a esta obra, se logró un nivel superior de protección frente a las crecidas del río en comparación con la anterior Corta de la Vega de Triana, que ya estaba en riesgo. La construcción de la Corta de La Cartuja y de la nueva Estación de Santa Justa para la Expo'92 permitió recuperar el cauce histórico del río y la zona de La Cartuja, donde se celebró la Exposición. Así, se unió con Triana como un distrito más de Sevilla, comunicada mediante cuatro nuevos puentes con el resto de la ciudad. En 1984 se construyó la dársena y muelles del Batán para uso portuario, y en el año 2010 se sustituyó la esclusa por otra de mayor calado 1,8 km más al sur, la Exclusa Puerta del Mar, aumentando la longitud de la Dársena a unos 13,5 km. El proyecto del Canal Sevilla-Bonanza, que se

planificó en 1953, aprobado en 1964 y finalmente abandonado en 1975, fue la obra más ambiciosa que se intentó construir en el Guadalquivir. Consistía en un canal artificial de 68 km de longitud, 10 m de profundidad que buscaba conectar el puerto de Sevilla con el de Bonanza en Sanlúcar de Barrameda. El objetivo era evitar las cambiantes condiciones de navegación del río y la influencia de las mareas, al mismo tiempo que se proporcionaban zonas industriales, carreteras y vías de ferrocarril a cada lado del cauce. Sin embargo, el proyecto se abandonó después de construir solo el primer kilómetro y medio, sin contar que las consecuencias medioambientales y ecológicas habrían sido significativas. En 1985, el tramo construido se unió a la Dársena para su uso portuario.



1900- CAUCE DEL RÍO GUADALQUIVIR



1926 - CORTA DE TABLADA



1948 - TAPÓN DE CHAPINA
1951 - ESCLUSA DE TABLADA



1975 - CANAL SEVILLA/BONANZAS
1992 - CORTA DE LA CARTUJA



1992 - NUEVO TAPÓN DE CHAPINA



CAUCE ACTUAL DEL RÍO GUADALQUIVIR

*RADIOGRAFÍA DETALLADA DE LOS
MUNICIPIOS: UN ESTUDIO DE SU
ESTRUCTURA Y DINÁMICA:*

MUNICIPIO DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE

Valores patrimoniales territoriales:

En la planimetría de 1873 se puede apreciar que los caminos de San Juan estaban compuestos mayormente por vías pecuarias, siendo el más destacado el Cordel de la Pañoleta, que se utilizaba como ruta histórica desde la ribera del Guadalquivir hacia Coria del Río y la Puebla. La vía que se conocía como Cordel de Villamanrique, situada en el extremo norte y colindando con Tomares, estructuraba un conjunto de haciendas en la ribera, las cuales se dedicaban principalmente al cultivo de

regadíos y huertas. Entre estas fincas destacan la hacienda de Valparaíso, la hacienda de las Playas, la hacienda del Diablo y la del Granado, situada cerca del arroyo de la Madre vieja, que definía el límite oriental de la localidad con Sevilla. La hacienda de las Playas era una huerta ubicada en las proximidades de las playas naturales que se formaban en el Guadalquivir en esta parte del río, similares a otras formaciones con características parecidas que aún se pueden observar en la zona norte de Sevilla. Por otro lado, la hacienda de Valparaíso tenía una función más bien recreativa, ya que se utilizaba como quinta de recreo, aunque anteriormente había sido una hacienda y un caserío de labor. Desde el centro urbano de la localidad partían diversas vías de comunicación, como la Colada de Mairena, el camino de Palomares, la

nueva carretera hacia Mairena y el camino de Tomares, que discurría por las fincas de Santa Rita y San José. Además, la red de carreteras se complementaba con el llamado "Paseo del Río", un camino que bordeaba el antiguo cauce del Guadalquivir hasta Triana. El núcleo histórico de la localidad se sitúa en la ladera del cerro y, según se describe en el texto de Madoz de 1845, estaba compuesto por 75 viviendas y contaba con cuatro calles: la calle Real, que en la actualidad se conoce como calle de D. José Antonio y que formaba parte del trazado del Cordel de la Pañoleta, la calle de Arriba (hoy Queipo de Llano), la calle de Abajo y los callejones del Río y de la Muralla. Además del típico caserío de la zona, ubicado en la ladera del cerro, también se encontraban fincas que ofrecían magníficas vistas de la vega y disponían de jardines

y espacios exteriores, como es el caso de la finca Vista Hermosa. En la zona de la ribera, las manzanas de viviendas eran más grandes y, debido a la escasa pendiente, se facilitaba la instalación de actividades industriales relacionadas con la extracción de aceite, así como talleres de alfarería y loza. La estructura religiosa de San Juan de Aznalfarache tenía como eje la calle Real, que era la de mayor tránsito en la zona. La ermita de Nuestra Señora del Rosario, construida en el siglo XVIII, y el arco de acceso del convento de las Mercedarias Redentoras de Cautivos, del siglo XVII, se encontraban ubicados en dicha calle. Para ello, aprovecharon los restos del antiguo castillo de Hisn al-Faray y construyeron la primera iglesia, convento y cementerio del municipio.

La transformación del territorio:

La transformación industrial del área de San Juan desempeñó un papel crítico en su evolución urbana. Durante este periodo, se produjo un impacto doble en la red vial: en primer lugar, se adaptó la red pecuaria como la principal red de carreteras, como se observa en el caso del Cordel de la Pañoleta que se convirtió en la carretera de Sevilla a Puebla del Río. No obstante, otras vías como la colada de Mairena y Palomares siguieron en uso. Es importante tener en cuenta que se han realizado cambios en la red viaria de la región debido a la industrialización de San Juan. Otro efecto del proceso industrial en la zona incluyó la construcción de la línea minera de las minas de Cala. San Juan y Camas son los únicos municipios en su área cultural

que se distinguen por haber experimentado un período de industrialización. Debido a esto, adicionalmente a la transformación territorial inicial, estos municipios han incorporado nuevos elementos al patrimonio. Es importante resaltar que estos cambios en los municipios han sido significativos y han contribuido a su valor patrimonial. Los orígenes de la industrialización en San Juan se remontan a 1849, cuando surgió una industria de loza en la calle Real. Este hecho representa un antecedente clave en el proceso de industrialización de la región.

La industria de loza, que fue uno de los primeros ejemplos de industrialización en San Juan, se encontraba ubicada en una de las grandes manzanas cercanas al río. Esta ubicación estratégica

le permitía obtener fácilmente la materia prima necesaria para su producción, así como enviar sus productos a través de los embarcaderos construidos cerca del río.

El inicio de la industrialización de San Juan a mediados del siglo XIX, junto con el desarrollo de una burguesía local significativa, sentaron las bases para la solicitud de segregación en 1890 del núcleo con el de Tomares, al cual estaba administrativamente adscrito. La localidad de San Juan experimentó una modernización socioeconómica en contraste con la tradición agraria de Tomares, lo que llevó a una mayor separación entre ambas localidades. El desarrollo urbano en San Juan de Aznalfarache se caracterizó por la creación de barrios obreros vinculados a las

nuevas áreas industriales que necesitaban una gran cantidad de trabajadores. Los barrios obreros surgieron a lo largo del nuevo camino a Mairena y en el barrio de la Cross. Después de la Guerra Civil Española, el municipio comenzó a sentir la influencia de Sevilla y su crecimiento demográfico se debió en gran parte a la expansión del tejido residencial. Una de las causas de este crecimiento fue la mejora de las comunicaciones con Sevilla, gracias a la construcción del puente metálico de San Juan de Aznalfarache sobre el nuevo cauce de la vega de Triana. Esta mejora en la conectividad fue un factor determinante en la transformación del antiguo convento y del castillo de Hisn al-Faray en el complejo monumental dedicado al Sagrado Corazón de Jesús y la barriada del Ejército del Aire de Nuestra Señora de Loreto en 1948. La

construcción del monumento supuso la primera alteración del paisaje de la cornisa y tuvo un fuerte impacto en el patrimonio del castillo, ya que no se llevó a cabo con ningún criterio arqueológico. El municipio comenzó a seguir patrones suburbanos y ocupó la Colada de Mairena hasta su desaparición total en los años 60, lo que llevó a la transformación completa de San Juan de Aznalfarache en una "ciudad dormitorio". A finales de los años 80, después de la aprobación del Plan General de Sevilla de 1987, el territorio se llenó de importantes infraestructuras construidas para la Exposición Universal de 1992. La nueva ronda de circunvalación de Sevilla (SE-30) obligó al desdoblamiento del puente de "Juan Carlos I" y del "Reina Sofía", lo que alteró significativamente el acceso antiguo del núcleo y su conexión con la vía

pecuaria del Cordel de Villamanrique, además, dos importantes variantes de la autovía de Coria y Puebla del Río surgieron hacia Mairena del Aljarafe (SE-619) y hacia Tomares, lo que consolidó a San Juan como un municipio "nudo" y lo convirtió en un lugar atractivo para nuevas formas productivas basadas en los servicios terciarios y en el marco de la economía globalizada.

Actualmente, se están llevando a cabo importantes proyectos para la recuperación y puesta en valor de este espacio natural, con el objetivo de fomentar su uso y disfrute por parte de la población local y los visitantes. En este sentido, se están realizando actuaciones para la creación de zonas verdes, rutas peatonales y ciclistas, y áreas de ocio y recreativas. Además, se está trabajando en la mejora de la

accesibilidad y la conexión con otros municipios de la zona a través de infraestructuras de transporte, como puentes y carreteras. Todo ello contribuye a la revitalización de la zona y al impulso de la economía local, basada en la oferta turística y la actividad comercial relacionada con el río y su entorno natural.

PGOU actual de municipio:

Se lleva a cabo una investigación no solo de la evolución del propio municipio, sino también se realiza una indagación, para obtener una comprensión más detallada de los planes futuros propuestos por los municipios de la zona en cuestión. En el caso de la orilla correspondiente a los municipios tres municipios estudiados, se puede

observar como en San Juan de Aznalfarache no se prevé ninguna intervención debido a que se trata de suelo clasificado como "No urbanizable". Al hacer referencia a este suelo como "No urbanizable" en lugar de "Suelo rústico", se infiere que dichos planes se encuentran redactados conforme a la normativa de la "LOUA" (Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía), la cual fue aprobada en el año 2002, para:

- Responder a la realidad territorial, social, económica, natural y cultural.
- Dar respuesta a las demandas sociales.
- Mejorar los instrumentos de Planificación y Gestión Urbanística existente.

La LOUA, establece una subdivisión del suelo No Urbanizable en distintas categorías o tipos, con el fin de regular y delimitar su uso y aprovechamiento, estas categorías son:

1. DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA O SECTORIAL (Artº 46.2.a. LOUA)

- Bienes de dominio público natural – survidumbres de los Bienes de dominio público.
- Terrenos sujetos a protección por legislación administrativa (protección de naturaleza, fauna, flora y patrimonio: histórico, cultural y medioambiental)
- Terrenos que presenten riesgos naturales (erosión, desprendimientos, inundaciones...) acreditados.

2. DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O URBANÍSTICA (Artº 46.2.b. LOUA)

- Terrenos merecedores de un régimen de especial protección por el Plan General de Ordenación Urbanística debido a sus valores de carácter territorial: naturales, ambientales, paisajísticos o históricos
- Terrenos necesarios para la protección del litoral.

3. DE CARÁTER NATURAL O RURAL (Artº 46.2.c. LOUA)

- Terrenos que deben preservar su carácter natural rural, por razón de su valor agrícola, ganadero, forestal, cinegético o análogo.

- Terrenos cuyo mantenimiento es necesario para la protección y funcionalidad de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos públicos o de interés público.

- Terrenos donde existan actividades y usos generadores de riesgos de accidente o por razones de salud pública sean incompatibles con usos a los que otorga soporte la urbanización.

- Terrenos que no puedan transformarse por razones de sostenibilidad.

4. DE HÁBITAT RURAL DISEMINADO (Artº 46.2.d. LOUA)

- Terrenos que constituyen el soporte físico de asentamientos rurales.

Se presume que estas áreas se clasifican dentro del primer grupo debido a la referencia a inundaciones, un fenómeno que solía ocurrir con frecuencia en la zona en el pasado. Actualmente, la orilla no experimenta inundaciones, pero los usos del suelo no han sido revisados ni actualizados conforme a las circunstancias actuales.

SAN JUAN DE AZNALFARACHE

1873

E 1:25000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- ① CORDEL DE LA PAÑOLETA
- ② CORDEL DE TRIANA-VILLAMANRIQUE-MAIRENA
- ③ COLADA DE MAIRENA
- ④ COLADA DE PALOMARES A SEVILLA

CAMINO

- ⑤ PASEO DEL RÍO
- ⑥ CAMINO DE TOMARES
- ⑦ CAMINO VIEJO DE MAIRENA
- ⑧ SENDA DE LAS HACIENDAS
- ⑨ SENDA DEL CONVENTO

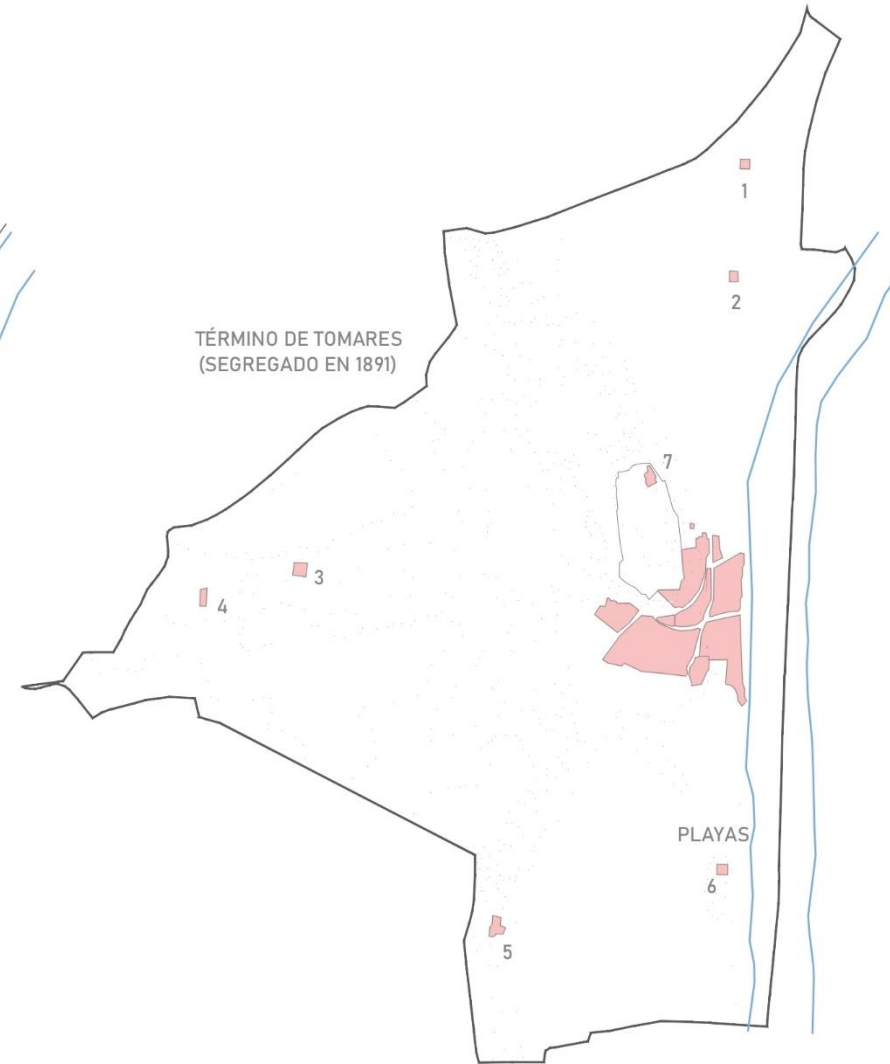
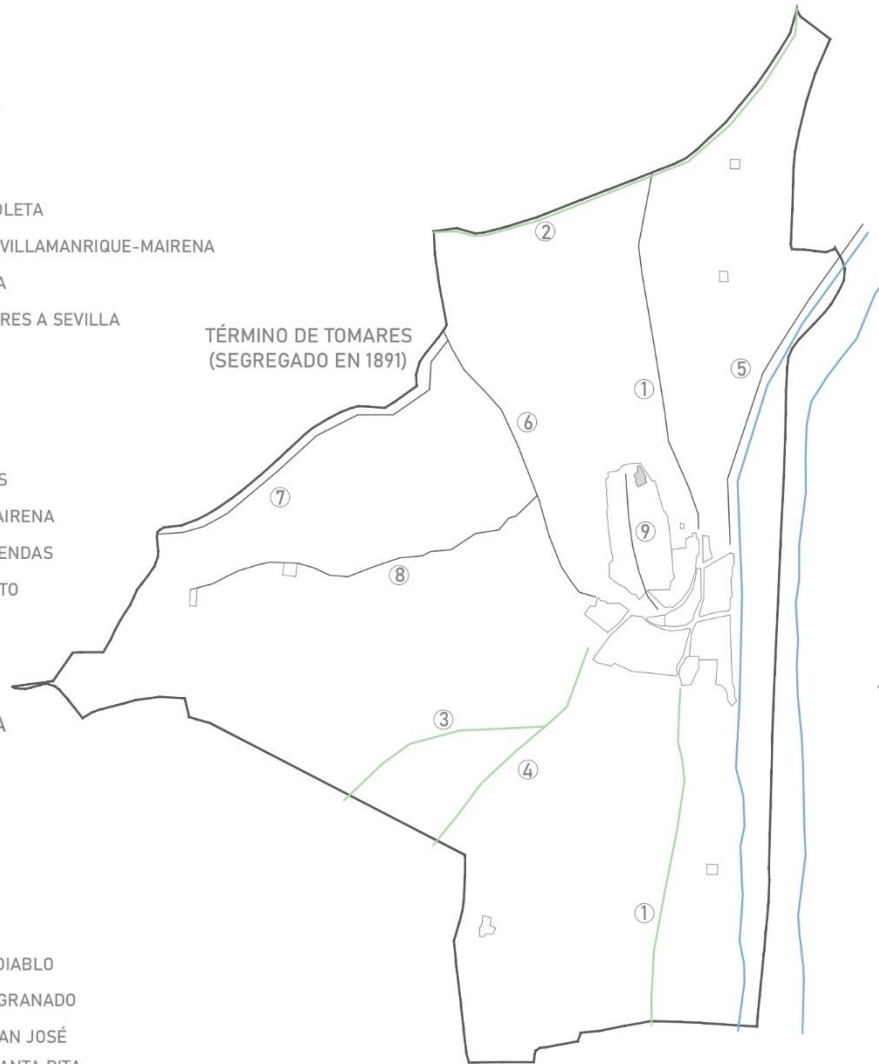
EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL 

CRECIMIENTO 

ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DEL DIABLO
- 2. HACIENDA DEL GRANADO
- 3. HACIENDA DE SAN JOSÉ
- 4. HACIENDA DE SANTA RITA
- 5. HACIENDA DE VALPARAISO
- 6. HACIENDA DE LAS PLAYAS
- 7. MONASTERIO



SAN JUAN DE AZNALFARACHE

1918

E 1:25000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- ① COLADA DE MAIRENA
- ② COLADA DE PALOMARES A SEVILLA

CAMINO

- ③ CAMINO DE TOMARES
- ④ CAMINO VIEJO DE SANTA RITA
- ⑤ VECINAL DE SAN JUAN-ALMENSILLA
- ⑥ SENDA DE LAS HACIENDAS
- ⑦ SENDA DEL CONVENTO
- ⑧ CAMINO DE CAMAS

CARRETERA

- C1 SEVILLA-PUEBLA DEL RÍO
- C2 SEVILLA-TOMARES

FERROCARRIL

- F1 LÍNEA A LAS MINAS DE CALA

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL



CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DEL DIABLO
- 2. HACIENDA DEL GRANADO
- 3. HACIENDA DE SAN JOSÉ
- 4. HACIENDA DE SANTA RITA
- 5. HACIENDA DE VALPARAISO
- 6. OFICINA DE LA MINA DE CALA
- 7. MONASTERIO



SAN JUAN DE AZNALFARACHE

1950

E 1:25000

Fte: Elaboración propia





SAN JUAN DE AZNALFARACHE

1989



Fte: Elaboración propia

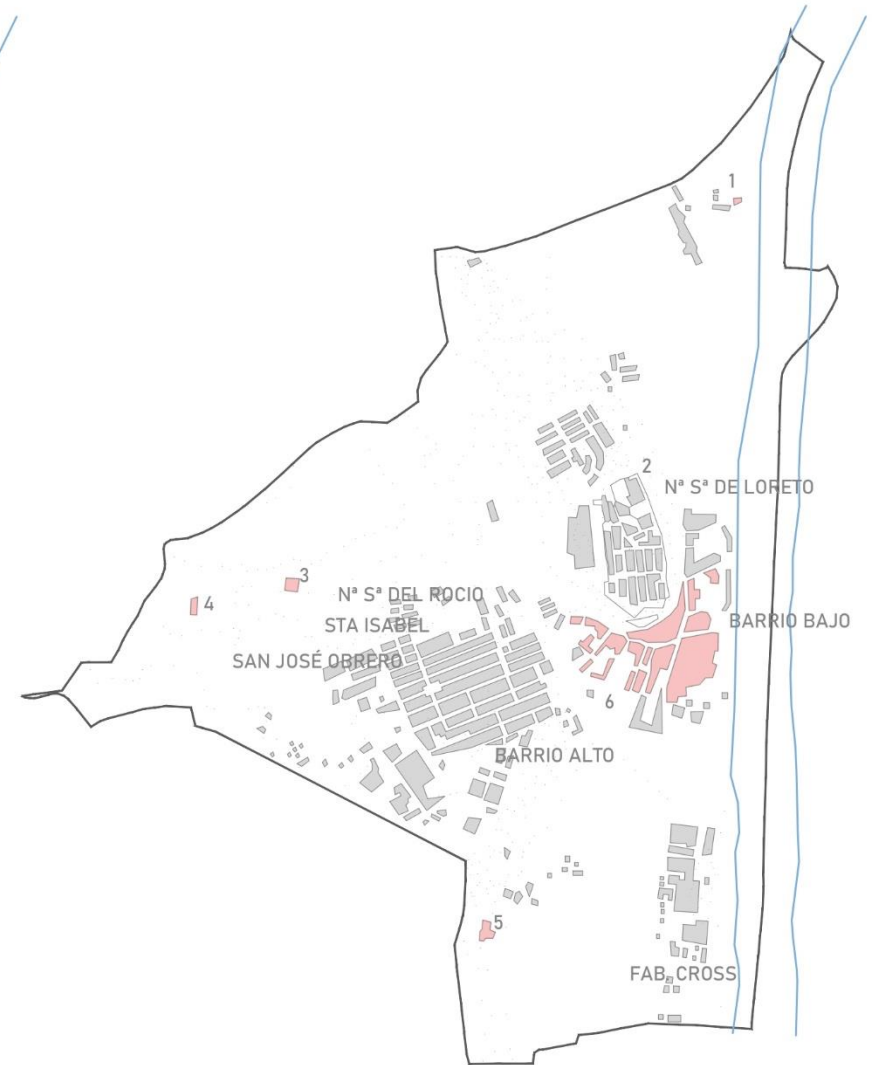
E 1:25000

EVOLUCIÓN URBANA

- CAMINO 
- AUTOVÍA 
 - A1 SEVILLA-PUEBLA DEL RÍO
- CARRETERA 
 - C1 DE CAMAS
 - C2 SEVILLA-TOMARES
 - C3 SAN JUAN-PALOMARES
 - C4 SAN JUAN-MAIRENA
 - C5 DE TOMARES
- PUENTE 
 - P1 PUENTE DE SAN JUAN
 - P2 PUENTE JUAN CARLOS I

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

- NÚCLEO TRADICIONAL 
- CRECIMIENTO 
- ELEMENTO SINGULAR
 - 1. HACIENDA DEL DIABLO
 - 2. MONUMENTO DE LOS SAGRADOS CORAZONES
 - 3. HACIENDA DE SAN JOSÉ
 - 4. HACIENDA DE SANTA RITA
 - 5. HACIENDA DE VALPARAISO
 - 6. OFICINA DE LA MINA DE CALA



SAN JUAN DE AZNALFARACHE

2023

E 1:25000

Fte: Elaboración propia



MUNICIPIO DE CAMAS

Valores patrimoniales territoriales:

En la planimetría de 1918 se puede observar la importancia histórica y estratégica de las vías de comunicación que atraviesan el término municipal de Camas. En particular, se destacan las vías pecuarias formadas por los cordeles del Alamillo en la zona más norte del municipio, el cordel de los Carboneros que reutiliza los vestigios del antiguo trazado de la calzada romana, el Cordel del Patrocinio que coincide con la importante vía histórica del Camino Real a Portugal y, por último, el Cordel de la Pañoleta que, posteriormente, se convirtió en una carretera hacia Badajoz atravesando el municipio de Camas.

Al igual que en San Juan de Aznalfarache, otro municipio de la zona, Camas también era un nodo importante de comunicaciones y comercio, aunque en este caso, el nodo principal se encontraba en la zona de la Pañoleta, situada fuera del núcleo urbano tradicional. El espacio rural de la cornisa del Aljarafe se estructuraba en torno a diferentes caseríos y fincas, entre las que destaca la Hacienda de Santa Ana, una finca histórica del siglo XVIII que fue construida para la producción agrícola y ganadera, durante la Guerra de la Independencia, la hacienda fue utilizada como cuartel de las tropas francesas. Otro lugar de interés en el municipio es la Ermita de Nuestra Señora de Guía, que se remonta al siglo XV y que cuenta con un interesante estilo mudéjar, con una planta rectangular y una única nave.

En la zona elevada con vistas privilegiadas sobre el Valle del Guadalquivir, se encuentra el conocido Yacimiento Arqueológico del Carambolo. Este lugar es de gran valor histórico y cultural y ha sido objeto de numerosas investigaciones arqueológicas a lo largo de los años. Se ha descubierto la existencia de una importante necrópolis de la Edad del Bronce en la zona, lo que indica su importancia estratégica en la época.

Finalmente, en la zona este del municipio se ubica la Hacienda de San Juan, construida en el siglo XVIII y que contaba con elementos singulares como una iglesia, una torre mirador y diversas edificaciones destinadas a la producción agrícola y ganadera.

Transformación del territorio:

La llegada del ferrocarril durante el periodo industrial propició cambios significativos en el municipio. Dos líneas ferroviarias recorrían la zona, una hacia Minas de Cala en la provincia de Huelva y la otra hacia Zafra, lo que generó un importante corredor de comunicaciones a lo largo del camino de Badajoz. Como resultado, se observaron las primeras situaciones de abandono en la vega, que fue favorecida por el desarrollo de estas infraestructuras. La consolidación del ferrocarril también trajo consigo la formación de un pequeño tejido industrial, destacando la fábrica de refinería de petróleo ubicada al norte del pueblo, entre la carretera hacia Aznalcollar y la Carretera Nacional N-660. Adicionalmente, durante la época, se

erigieron importantes cortijos a lo largo del Río Guadalquivir, entre ellos destaca el Cortijo Gambogaz, construido como una finca dedicada a la producción agrícola y ganadera en la zona rural del Aljarafe. Su arquitectura de estilo andaluz típico de la época se distribuye en torno a un patio central, con diversas edificaciones destinadas a los distintos usos de la finca, como una torre, una capilla y una era para la producción de aceitunas. Sin embargo, en la actualidad, el Cortijo Gambogaz se encuentra en un estado de conservación precario, por lo que se está llevando a cabo un proceso de restauración con el objetivo de reutilizar y preservar este importante patrimonio histórico.

Durante este período se procedió a la retirada de las vías férreas existentes, lo que provocó una mayor

consolidación de la conexión entre los municipios. En primer lugar, se mejoró el camino de los Merinales, que posteriormente se convirtió en la carretera A-8082. Además, se construyeron nuevas barriadas, como La Pañoleta y Coca de la Piñera, que se caracterizaron por ser compactas y bien definidas. La primera adquirió una configuración ortogonal, mientras que la segunda se adaptó a las estribaciones de la cornisa con una distribución más orgánica.

En 1982, la Corta de la Cartuja generó la necesidad de una mejor conexión con el centro de la ciudad a través de la autovía A-49. Esto se logró mediante la construcción del puente Avenida de la Expo del 92, que cruza el río. Esta modificación tuvo un gran impacto en el municipio, con una mayor densidad

en el tejido de infraestructuras y la creación de numerosos puentes para conectar ambas orillas. Para lograr una mejor conectividad, el conocido Cordel del Patrocinio se eliminó y se transformó en la carretera A-474. Además, se creó un cordón viario, compuesto por la SE-30, lo que generó dos importantes nudos de comunicación al norte y al sur del municipio, uno de los cuales da acceso al puente del Alamillo, mientras que el otro resuelve el acceso a la autovía de Huelva desde el puente del Patrocinio. Actualmente, existe el puente de la Señorita, dedicado al tránsito de bicicletas, peatones y transporte público. Cerca del puente, muchas personas vulnerables han establecido asentamientos informales, lo que ha generado una ruptura en la continuidad del espacio natural. Sin embargo, el municipio ha llevado a cabo varias

iniciativas para promover la conexión con este espacio natural y cultural, como el proyecto de recuperación de la orilla del río, que ha permitido la creación de un amplio paseo fluvial.

PGOU actual del municipio:

En el municipio de Camas, al igual que en San Juan de Aznalfarache, se ha constatado que su Plan General ha sido redactado con la normativa anterior, la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA). Esto implica que el municipio se rige por las disposiciones y regulaciones establecidas en dicha normativa.

La LOUA es el marco legal vigente que establece las pautas y directrices para el desarrollo urbanístico en Andalucía. Contempla aspectos como la ordenación del territorio, la planificación urbanística, la gestión

del suelo, la protección del medio ambiente y otros aspectos relacionados.

1. DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA O SECTORIAL (Artº 46.2.a. LOUA)

- Bienes de dominio público natural – survidumbres de los Bienes de dominio público.

- Terrenos sujetos a protección por legislación administrativa (protección de naturaleza, fauna, flora y patrimonio: histórico, cultural y medioambiental)

- Terrenos que presenten riesgos naturales (erosión, desprendimientos, inundaciones...) acreditados.

CAMAS

1918
E 1:45000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DEL ALAMILLO
- 2 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 3 CORDEL DEL PATROCINIO
- 4 CORDEL DE LA PAÑOLETA

CAMINO

- 5 CAMINO DE CAÑAMO
- 6 CAMINO DE LOS MERINALES
- 7 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 8 SENDA DEL ROMANO

CARRETERA

- C1 CARRETERA DE AZNALCOLLAR
- C2 CARRETERA DE HUELVA

FERROCARRIL

- F1 LÍNEA A LAS MINAS DE CALA
- F2 LÍNEA A ZAFRA

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

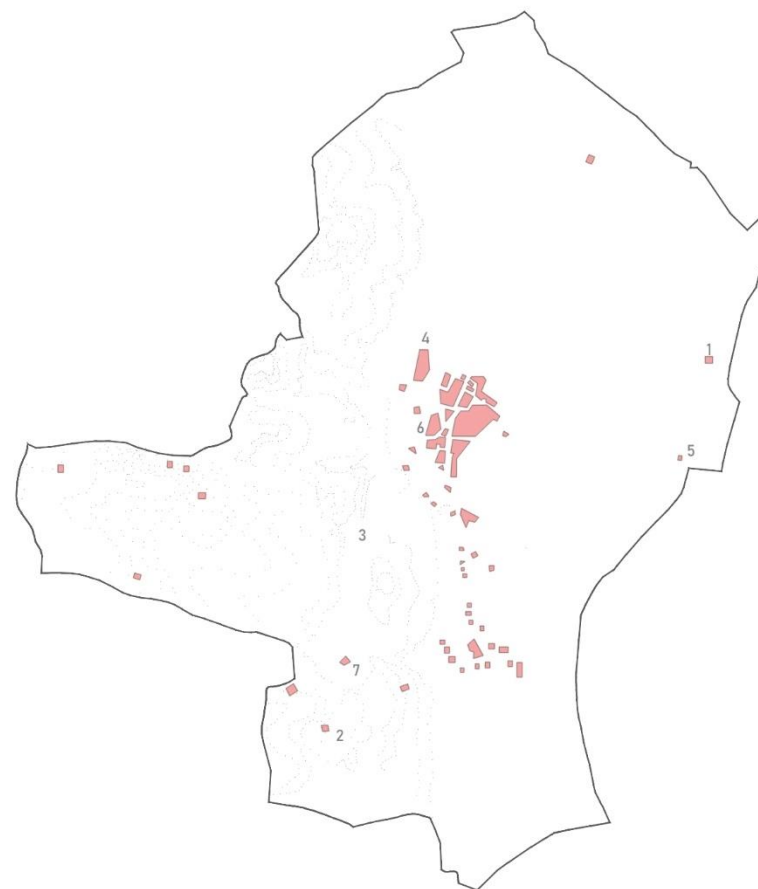


CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SAN JUAN
- 2. HACIENDA DE SANTA ANA
- 3. YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO DEL CARAMBOLO
- 4. ESTACIÓN
- 5. HACIENDA LA PAÑOLETA
- 6. IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE ASUNCIÓN
- 7. ERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE GUÍA



CAMAS

1950
E 1:45000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DEL ALAMILLO
- 2 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 3 CORDEL DEL PATROCINIO
- 4 CORDEL DE LA PAÑOLETA

CAMINO

- 5 CAMINO DE CAÑAMO
- 6 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 7 CAMINO DE LOS MERINALES

CARRETERA

- C1 SEVILLA-PUEBLA DEL RÍO
- C2 CARRETERA DE AZNALCOLLAR
- C3 CARRETERA DE HUELVA
- C4 CARRETERA NACIONAL N-630

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

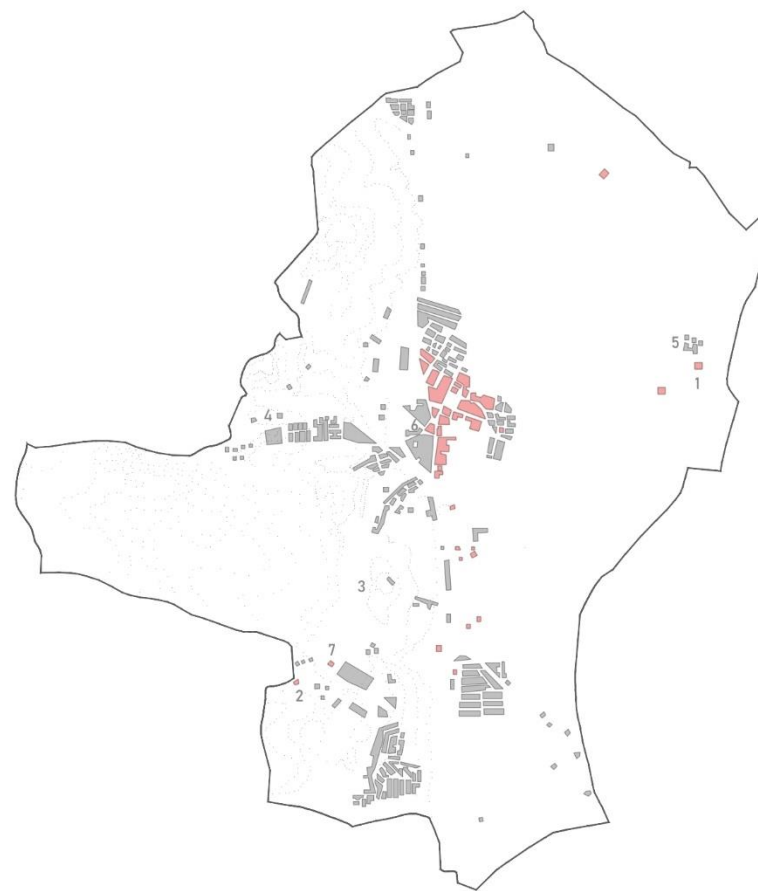


CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SAN JUAN
- 2. HACIENDA DE SANTA ANA
- 3. YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO DEL CARAMBOLO
- 4. HACIENDA DE MIRAFLORES
- 5. CORTIJO GAMBOGAZ
- 6. IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE ASUNCIÓN
- 7. ERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE GUÍA



CAMAS

1989
E 1:45000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA



- 1 CORDEL DEL ALAMILLO
- 2 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 3 CORDEL DEL PATROCINIO

CAMINO



- 4 CAMINO DEL JARDÍN
- 5 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 6 CAMINO DE LAS BALEARES

CARRETERA



- C1 CARRETERA A-8082
- C2 CARRETERA NACIONAL N-630

AUTOVÍA



- A1 AUTOVÍA A-49

PUENTE



- P1 PUENTE AVENIDA EXPO 92

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL



CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA LA CARTUJA
- 2. HACIENDA DE SANTA ANA
- 3. YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO DEL CARAMBOLO
- 4. HACIENDA DE SAN BERNARDO
- 5. CORTIJO GAMBOGAZ
- 6. IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE ASUNCIÓN
- 7. ERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE GUÍA



EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DEL ALAMILLO
- 2 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 3 VÍA DEL GUADALQUIVIR

CAMINO

- 4 CAMINO DEL JARDÍN
- 5 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 6 CAMINO DE LAS BALEARES

CARRETERA

- C1 CARRETERA A-8082
- C2 CARRETERA NACIONAL N-630
- C3 CARRETERA A-474

AUTOVÍA

- A1 AUTOVÍA A-49
- A2 AUTOVÍA SE-30
- A3 AUTOVÍA A-66

PUENTE

- P1 PUENTE AVENIDA EXPO 92
- P2 PUENTE DE LA SEÑORITA
- P1 PUENTE AVENIDA EXPO 92

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL 

CRECIMIENTO 

ELEMENTO SINGULAR

- 1. IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE ASUNCIÓN
- 2. CORTIJO GAMBOGAZ
- 3. YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO DEL CARAMBOLO



MUNICIPIO DE TOMARES

Valores patrimoniales territoriales:

El municipio de Tomares se encontraba en una zona donde el paisaje estaba dominado por el olivar y los cultivos de secano. Estaba atravesado por el Cordel de Villamanrique, una antigua carretera que conectaba Sevilla con Villamanrique y que era utilizada tanto por ganaderos, como por viajeros. A lo largo de esta vía se ubicaban dos haciendas: la Hacienda del Zaudín Alto, cerca de una venta con el mismo nombre, y la Hacienda de la Cartuja, que data del siglo XVII y es famosa por su arquitectura típica de las casas señoriales andaluzas. Además, en la vía se encontraba un torreón en el punto donde se separaba del Cordel de la Pañoleta en dirección a San Juan de Aznalfarache.

Tomares se encontraba algo alejado del Cordel de Villamanrique, lo que lo hizo un núcleo periférico dentro de la red viaria de la comarca. Además del Cordel, el municipio contaba con otros caminos como el Camino Viejo de Tomares a Sevilla, el Camino Viejo de Castilleja y el camino hacia Bormujos. En cuanto al casco histórico de Tomares, se ubicaba, la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de Belén edificio religioso construido en el siglo XVIII sobre una ermita anterior del siglo XV y se caracteriza por su estilo barroco, la Hacienda de Santa Ana, convertida posteriormente en biblioteca municipal y la Hacienda de Montefuerte, convertida en el Ayuntamiento de Tomares.

Transformación del territorio:

Durante la época industrial, la comunicación con el municipio de Tomares mejoró significativamente gracias a la construcción de la línea férrea que conectaba con Minas de Cala, tal como se menciona en las localidades vecinas. La vía del Cordel de Villamanrique fue utilizada para conectar las diferentes haciendas ubicadas al suroeste del municipio con su centro histórico. Hasta la década de 1960, el proceso de crecimiento de Tomares se basó en la continuación del crecimiento a lo largo del camino viejo de Sevilla, con la aparición de la barriada de La Cuesta, y en la construcción de varias zonas residenciales aisladas alrededor de Mascareta. Entre mediados de los años 60 y los 70, se produjo un gran crecimiento urbano de Tomares

alrededor de la autopista A-49, este proceso comenzó con la segunda fase de Las Almenas y La Valdovina, siendo la primera, una urbanización residencial de viviendas unifamiliares iniciada en el término de Castilleja de la Cuesta, cuyo crecimiento se extendió hacia Tomares. La hacienda de Santa Eufemia ha sido urbanizada, pero su edificio sigue siendo un elemento distintivo en el entorno, que ha optado por una baja densidad y una calidad urbana destacada. El Plan Parcial ha desarrollado un modelo de urbanización de baja densidad en el sector cercano a la cornisa, destinado a una población con cierto nivel adquisitivo. En cambio, hacia el oeste, se ha desarrollado una morfología más compacta, con la aparición de edificios en altura como el edificio Altamira, el cual tiene un importante impacto visual en este sector de la

cornisa aljarafeña. En la zona central de Tomares se encuentra el barrio de Aljamar, que se desarrolló a partir de grandes manzanas delimitadas por una red viaria sinuosa. Inicialmente, se delimitaron desde la M1 hasta la M7, aunque debido al crecimiento del pueblo, actualmente existe hasta la M10. Este barrio surgió como una opción de vivienda para una población de nivel adquisitivo medio-alto, y se caracteriza por su trazado sinuoso y sus edificaciones de baja altura. A medida que el municipio ha ido creciendo, se han ido construyendo nuevas viviendas y equipamientos en este barrio, lo que ha contribuido a su consolidación como una de las zonas residenciales más importantes de Tomares. Desde la celebración de la Exposición Universal de 1992, se inició un proceso de reorientación en los planes urbanísticos de

Tomares, con el objetivo de promover la implantación de actividades turísticas y de ocio en la zona. Esta estrategia se concretó en la creación del Campo de Golf en la antigua Hacienda del Zaudín, que fue adaptada y reconvertida. A pesar de la transformación del territorio, se preservó la presencia del olivar en su entorno, conservando así una parte importante de la memoria histórica. La reestructuración territorial se llevó a cabo de forma cuidadosa, con el objetivo de respetar y mantener el carácter y la identidad propios de la localidad. Es importante destacar la existencia de una barrera física entre el municipio de Tomares, ubicado entre la cornisa, y la orilla de la ribera, generada no solo por la autopista, sino también por la aparición del polígono industrial El Manchón, donde se ubican numerosas actividades de producción.

PGOU actual del municipio:

Es por último en el municipio de Tomares al igual que en los anteriores, donde se ha constatado que su Plan General ha sido redactado con la normativa anterior, la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA). Esto implica que el municipio se rige por las disposiciones y regulaciones establecidas en dicha normativa.

La LOUA es el marco legal vigente que establece las pautas y directrices para el desarrollo urbanístico en Andalucía. Contempla aspectos como la ordenación del territorio, la planificación urbanística, la gestión del suelo, la protección del medio ambiente y otros aspectos relacionados, a pesar de contar con diferentes tipologías según su artículo, este se refiere al que se rige a partir del Artº 46.2.a.

1. DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA O SECTORIAL (Artº 46.2.a. LOUA)

- Bienes de dominio público natural – surdumbres de los Bienes de dominio público.
- Terrenos sujetos a protección por legislación administrativa (protección de naturaleza, fauna, flora y patrimonio: histórico, cultural y medioambiental)
- Terrenos que presenten riesgos naturales (erosión, desprendimientos, inundaciones...) acreditados.

TOMARES

1918
E 1:35000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA



1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE

CAMINO



- 2 CAMINO DE CASTILLEJA
- 3 CAMINO VIEJO DE CASTILLEJA
- 4 CAMINO VIEJO DE TOMARES - SEVILLA
- 5 CAMINO TOMARES - BORMUJOS
- 6 CAMINO DE LOS MERINALES

FERROCARRIL



F1 LÍNEA A LAS MINAS DE CALA

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

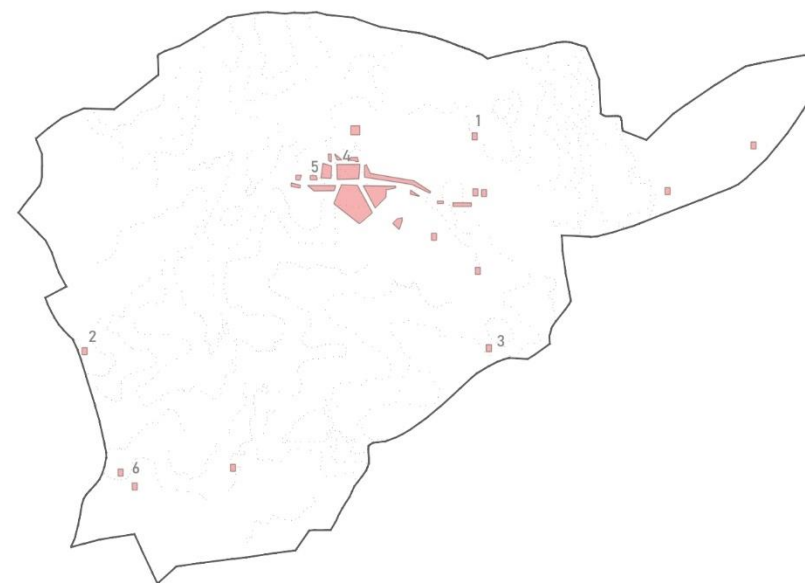
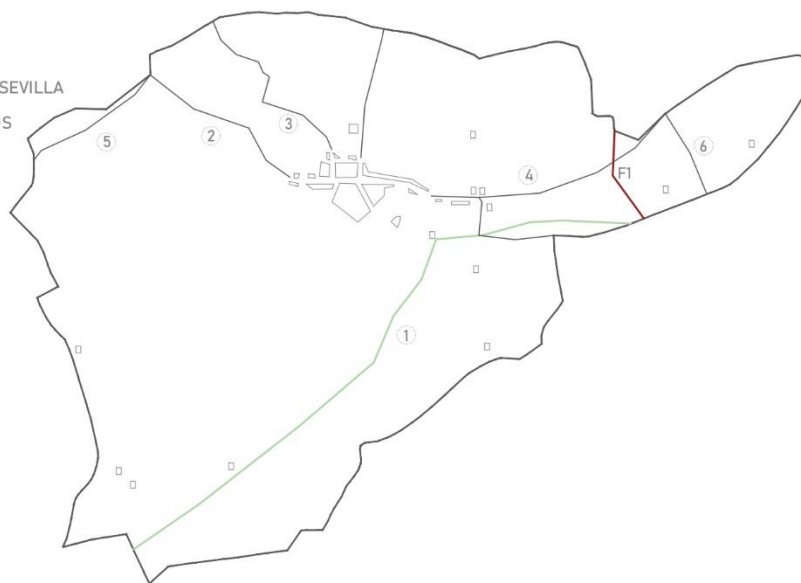


CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SANTA EUFEMIA
- 2. HACIENDA ZAUDÍN EL ALTO
- 3. HACIENDA DEL CARMEN
- 4. HACIENDA DE SANTA ANA
- 5. HACIENDA DE MONTEFUERTE
- 6. HACIENDA DE LA CARTUJA



TOMARES

1950

E 1:35000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE

CAMINO

- 2 CAMINO DE CASTILLEJA
- 3 CAMINO VIEJO DE CASTILLEJA
- 4 CAMINO VIEJO DE TOMARES - SEVILLA
- 5 CAMINO TOMARES - BORMUJOS
- 6 CAMINO DE LOS MERINALES

CARRETERA

- C1 CARRETERA SE - 3403
- C2 CARRETERA DE LA ARBOLEDA

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

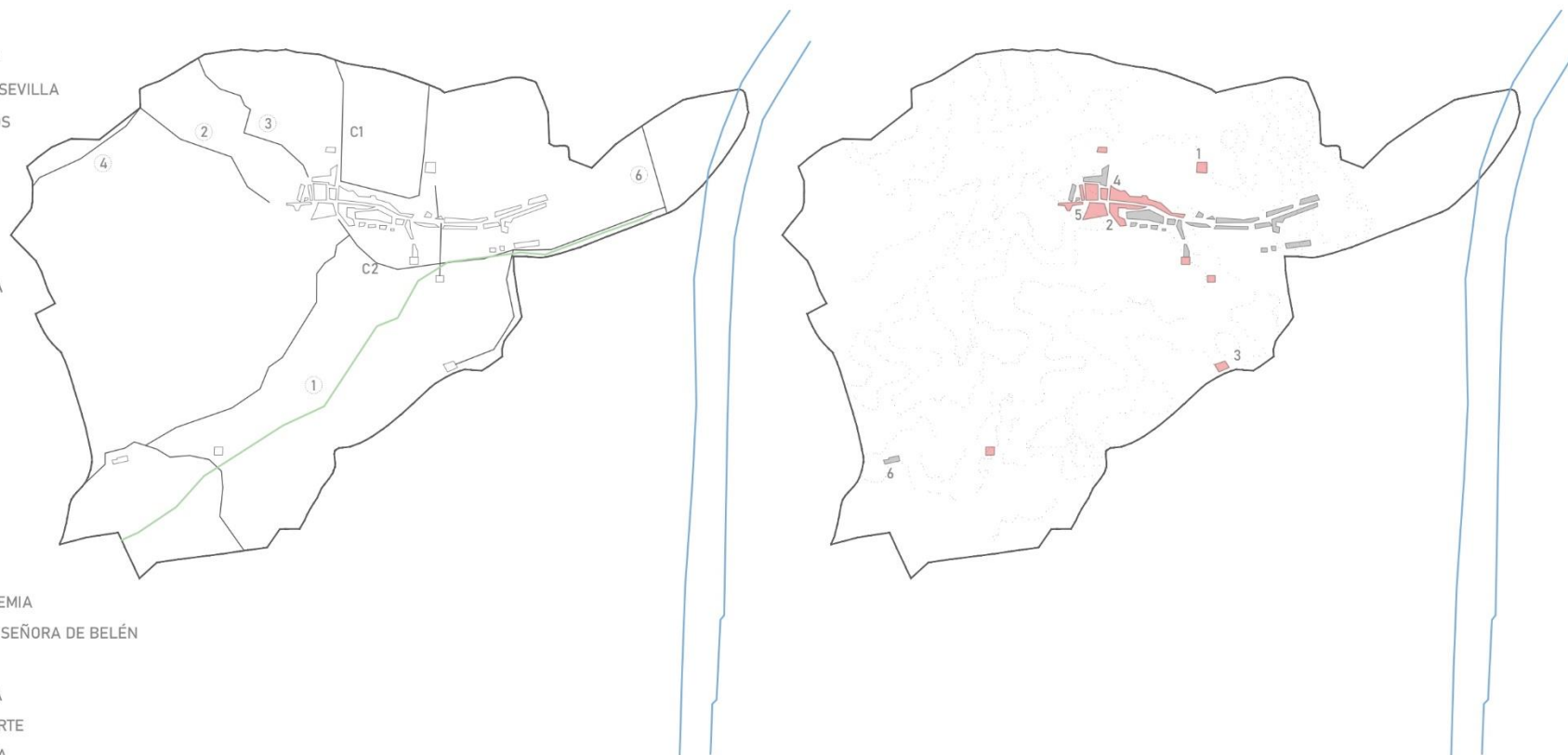


CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SANTA EUFEMIA
- 2. PARROQUIA DE NUESTRA SEÑORA DE BELÉN
- 3. HACIENDA DEL CARMEN
- 4. HACIENDA DE SANTA ANA
- 5. HACIENDA DE MONTEFUERTE
- 6. HACIENDA DE LA CARTUJA



TOMARES

1989

E 1:35000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE

CAMINO

- 2 CAMINO DE CASTILLEJA
- 3 ROTONDA DE LA ERA
- 4 CAMINO VIEJO DE TOMARES - SEVILLA
- 5 CAMINO VILLARES ALTOS

CARRETERA

- C1 CARRETERA A-8082
- C2 CARRETERA SE - 3403

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL



CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SANTA EUFEMIA
- 2. PARROQUIA DE NUESTRA SEÑORA DE BELÉN
- 3. HACIENDA DEL CARMEN
- 4. HACIENDA DE SANTA ANA
- 5. HACIENDA DE MONTEFUERTE



TOMARES

2023

E 1:35000

Fte: Elaboración propia

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE
- 2 VÍA DEL GUADALQUIVIR

CAMINO

CARRETERA

- C1 CARRETERA A-8082R
- C2 CARRETERA SE - 3403
- C3 CARRETERA DE CASTILLEJA
- C4 CARRETERA TOMARES - BORMUJOS
- C5 CARRETERA DE VILLARES ALTOS
- C6 VARIANTE SEVILLA-TOMARES

AUTOVÍA

- A1 AUTOVÍA SE-30

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

CRECIMIENTO

ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SANTA EUFEMIA
- 2. PARROQUIA DE NUESTRA SEÑORA DE BELÉN
- 3. HACIENDA DEL CARMEN
- 4. HACIENDA DE SANTA ANA
- 5. HACIENDA DE MONTEFUERTE
- 6. PARQUE OLIVAR DEL ZAUDÍN



CONECTANDO EL PASADO Y PRESENTE DEL ALJARAFE: UNA OPORTUNIDAD PARA EL FUTURO

Es importante destacar que, en la actualidad aunque el repunte en la economía nacional es una noticia positiva, no necesariamente se traduce en una mejora automática en la calidad de vida de la población. De hecho, la forma en que se gestiona y se distribuye el crecimiento económico puede generar desigualdades y desestructuración en los entornos urbanos. La falta de recursos comunes para el mantenimiento de los servicios públicos, por ejemplo, puede llevar a la externalización de los mismos, creando estructuras privadas que no se comprometen con un crecimiento equilibrado y solidario. Esto puede resultar en una polarización de

estructuras, beneficiando solo a los niveles económicos más altos y dejando fuera a aquellos que no tienen los recursos para acceder a los servicios. En este sentido, es importante considerar el impacto que los sistemas macroeconómicos tienen en la calidad de vida de la población a nivel local y promover una gestión equitativa y sostenible del crecimiento económico en los entornos urbanos.

La ciudad, uno de los recursos más valiosos de nuestra sociedad, se ve afectada por las fluctuaciones del mercado inmobiliario y la presión de las privatizaciones. Los líderes gubernamentales, a menudo justifican la externalización de los servicios públicos debido a la falta de recursos disponibles para su mantenimiento, lo que resulta

en la creación de entidades privadas que no están comprometidas con el desarrollo equilibrado y solidario de la comunidad. Este proceso lleva a una situación donde se generan estructuras polarizadas que desequilibran la asistencia en beneficio de los niveles económicos, en lugar de considerar la necesidad de crear estructuras importantes pero no rentables. Como resultado, la ciudad está atrapada en un ciclo perverso donde se prioriza la rentabilidad a corto plazo en detrimento de la calidad de vida a largo plazo.

Estas dinámicas afectan nuestro modelo territorial de área metropolitana, pero a su vez son impulsadas por él. El modelo de crecimiento que se basa en la acumulación de pequeñas localidades ahora dependientes, que son absorbidas por una

centralidad que no siempre responde a sus necesidades, debería evolucionar hacia un sistema de eco-sistemas urbanos equilibrados que promuevan el crecimiento de los recursos naturales y su aprovechamiento para mejorar la calidad de vida.

El objetivo principal es reflexionar sobre el paisaje urbano y proponer medidas que garanticen la convivencia armoniosa entre la sociedad y la naturaleza. Para lograr esto, es importante preservar los valores patrimoniales que fomenten hábitos de vida saludables, como la recuperación de las cañadas, rutas y cordeles. También es fundamental proteger los sectores agrícolas no contaminantes, tanto los tradicionales como los modernos, valorando el acceso al agua no solo

como un elemento vital, sino también como un componente cultural, tal y como se ha puesto en valor a lo largo de los siglos, con figuras que se han ido mencionando a lo largo del trabajo, las cuales consideran que la vida surge a partir del agua. Asimismo, debemos considerar la generación de energías alternativas en un sistema local y otras medidas similares para asegurar un futuro sostenible. Cuando se habla del paisaje urbano, no solo es importante pensar en su estética, sino también en su sostenibilidad. Es necesario proponer relaciones limpias y conscientes en el uso de la ciudad, recuperando suelos urbanos desechados y preservando valores geográficos naturales. Además, es fundamental gestionar ciclos integrales de residuos y comunicar y educar sobre la necesidad de reducir, reutilizar y reciclar los desechos. De esta

manera, se puede garantizar un desarrollo urbano sostenible que proteja tanto el medio ambiente como la calidad de vida de los ciudadanos. Comprender el paisaje urbano es fundamental para entender su funcionamiento como un ecosistema complejo, en el que la población, la diversidad productiva, geográfica y medioambiental, el patrimonio y las infraestructuras de sostenibilidad deben coexistir en un equilibrio adecuado. Para lograr esto, es necesario desarrollar y reconocer las "Infraestructuras limpias", que deben ser parte integral del entramado del paisaje urbano. Estas infraestructuras deben garantizar el uso sostenible de los recursos naturales, minimizar los impactos ambientales negativos y fomentar el desarrollo económico y social sostenible.

EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE
- 2 CORDEL DEL ALAMILLO
- 3 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 4 CORDEL DEL PATROCINIO
- 5 COLADA DE PALOMARES A SEVILLA
- 6 CORDEL DE LA PAÑOLETA
- 7 COLADA DE MAIRENA

CAMINO

- 8 CAMINO DE LOS MERINALES
- 9 CAMINO VIEJO DE TOMARES - SEVILLA
- 10 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 11 SENDA DE LAS HACIENDAS
- 12 CAMINO DE TOMARES
- 13 CAMINO DE CAMAS

CARRETERA

- C1 CARRETERA DE AZNALCOLLAR
- C2 CARRETERA DE HUELVA
- C3 SEVILLA-PUEBLA DEL RÍO

FERROCARRIL

- F1 LÍNEA A LAS MINAS DE CALA
- F2 LÍNEA A ZAFRA

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

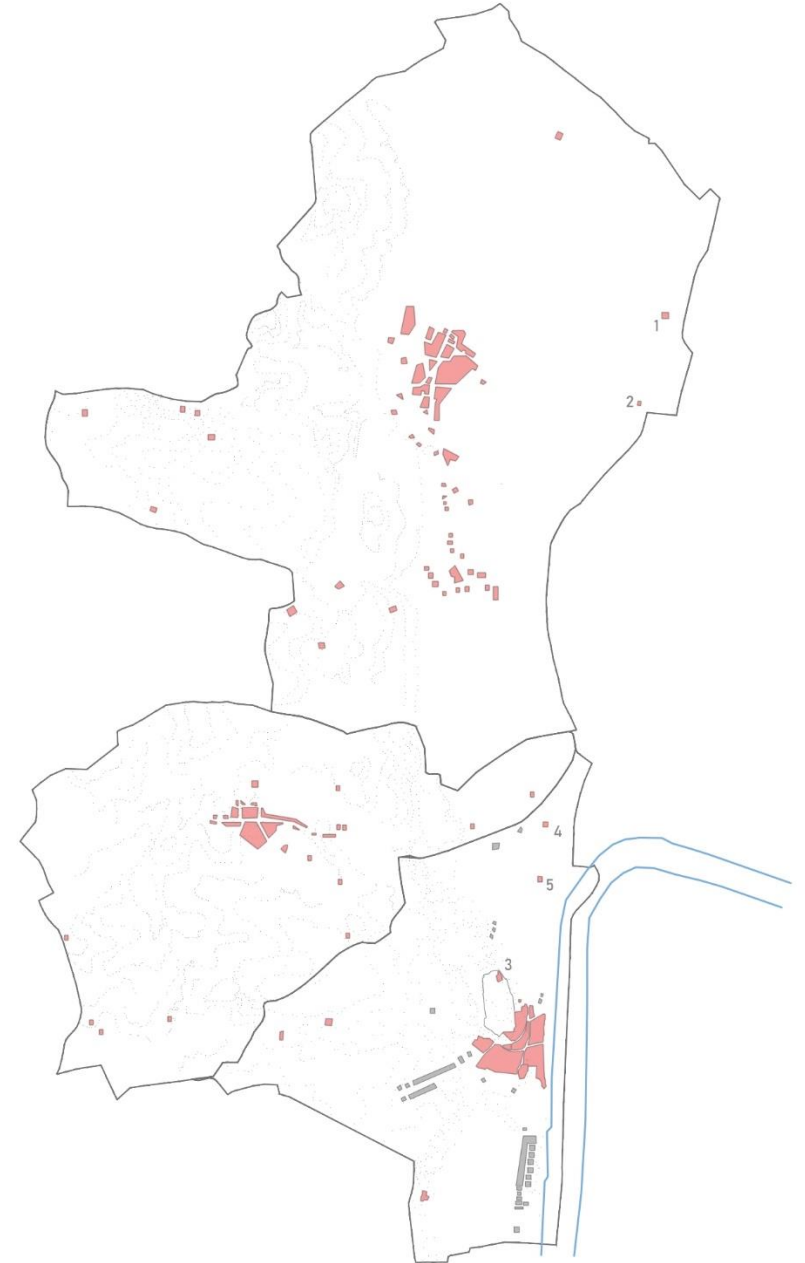


CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SAN JUAN
- 2. HACIENDA LA PAÑOLETA
- 3. MONUMENTO DE LOS SAGRADOS CORAZONES
- 4. HACIENDA DEL DIABLO
- 5. HACIENDA DEL GRANADO



EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE
- 2 CORDEL DEL ALAMILLO
- 3 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 4 CORDEL DEL PATROCINIO
- 5 COLADA DE PALOMARES A SEVILLA
- 6 CORDEL DE LA PAÑOLETA

CAMINO

- 7 CAMINO DE LOS MERINALES
- 8 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 9 CAMINO DE TOMARES
- 10 SENDA DE LAS HACIENDAS

CARRETERA

- C1 CARRETERA DE LA ARBOLEDA
- C2 SEVILLA-PUEBLA DEL RÍO
- C3 CARRETERA DE AZNALCOLLAR
- C4 SEVILLA-PUEBLA DEL RÍO
- C5 SEVILLA-TOMARES

PUENTE

- P1 PUENTE DE SAN JUAN

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

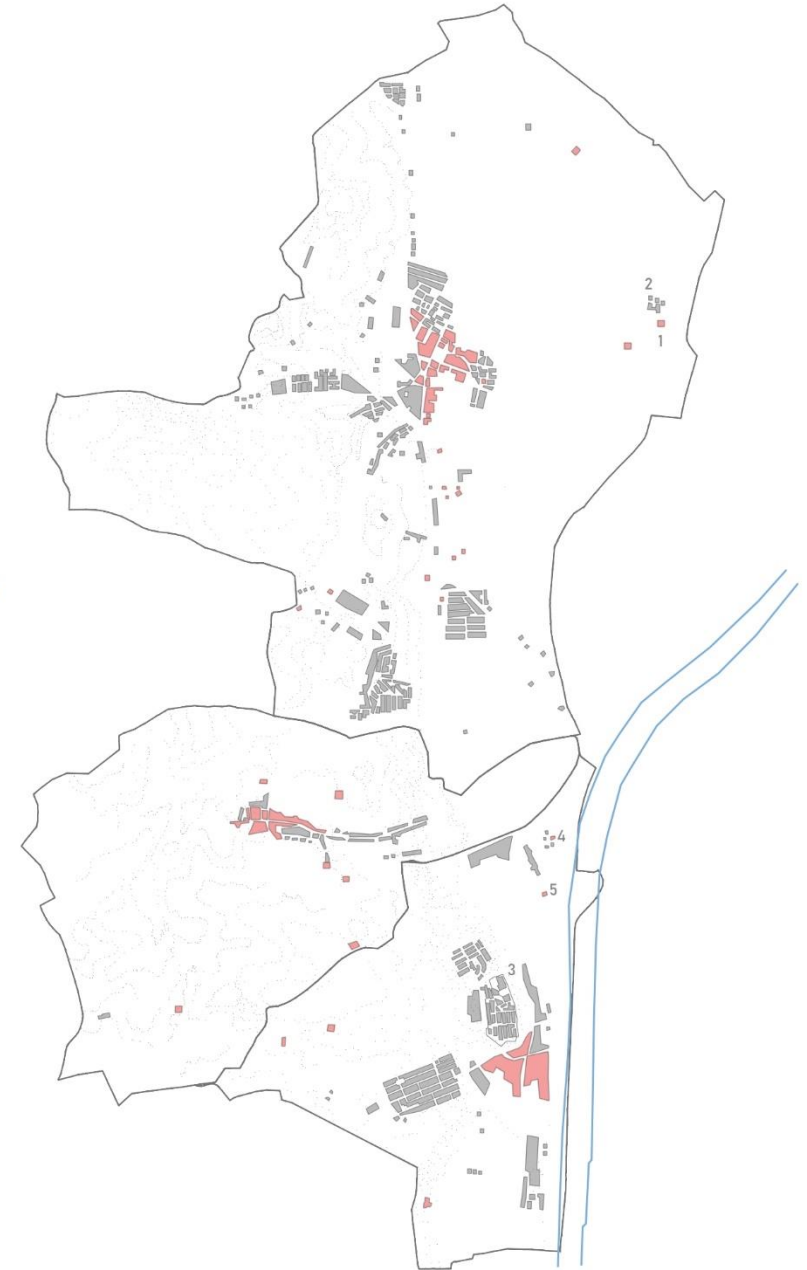
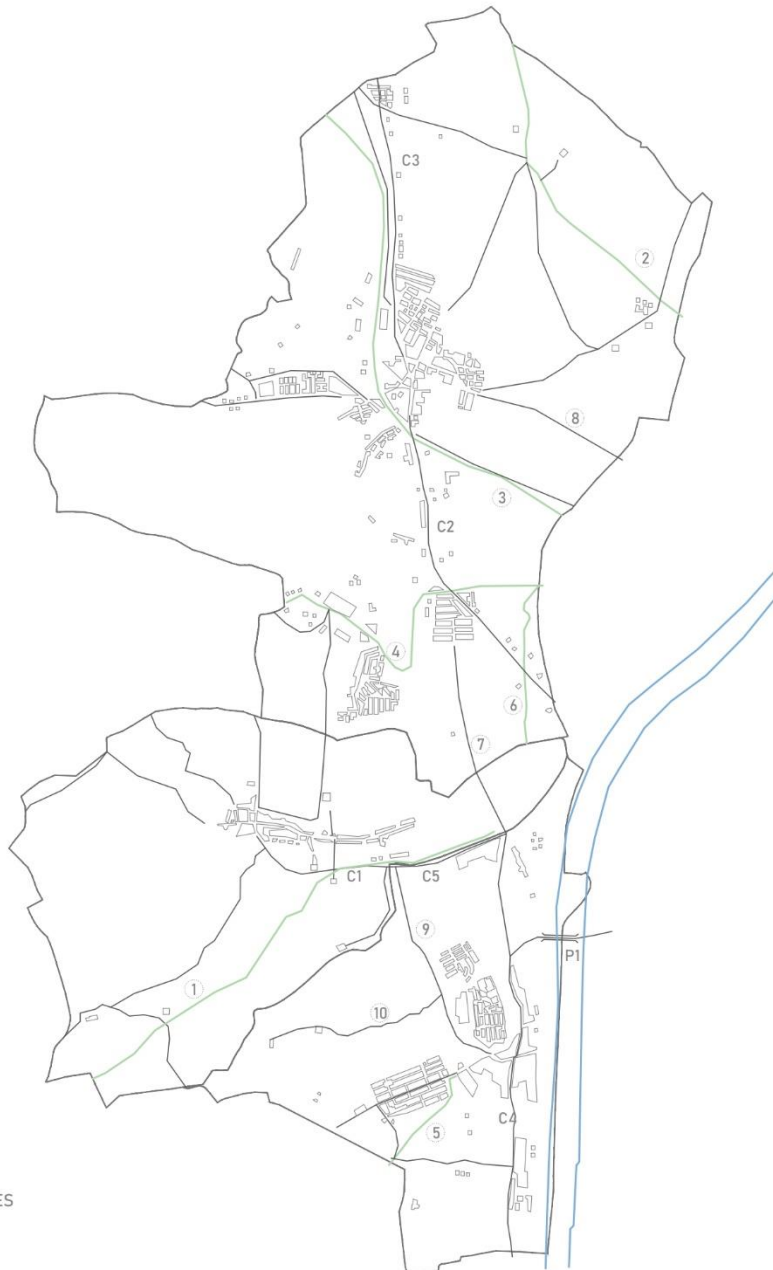


CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA DE SAN JUAN
- 2. CORTIJO GAMBOGAZ
- 3. MONUMENTO DE LOS SAGRADOS CORAZONES
- 4. HACIENDA DEL DIABLO
- 5. HACIENDA DEL GRANADO



EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE
- 2 CORDEL DEL ALAMILLO
- 3 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 4 CORDEL DEL PATROCINIO

CAMINO

- 5 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 6 CAMINO DE LAS BALEARES

CARRETERA

- C1 CARRETERA A-8082
- C2 CARRETERA DE CAMAS
- C3 VARIANTE SEVILLA-TOMARES
- C4 CARRETERA SE-660
- C5 VARIANTE SE-619 MAIRENA-SEVILLA
- C6 CARRETERA NACIONAL N-630

AUTOVÍA

- A1 SEVILLA-PUEBLA DEL RÍO
- A2 AUTOVÍA A-49

PUENTE

- P1 PUENTE DE SAN JUAN
- P2 PUENTE JUAN CARLOS I
- P3 PUENTE AVENIDA EXP0 92

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL



CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. HACIENDA LA CARTUJA
- 2. CORTIJO GAMBOGAZ
- 3. MONUMENTO DE LOS SAGRADOS CORAZONES
- 4. HACIENDA DEL DIABLO



EVOLUCIÓN URBANA

VÍA PECUARIA

- 1 CORDEL DE VILLAMANRIQUE
- 2 CORDEL DEL ALAMILLO
- 3 CORDEL DE LOS CARBONEROS
- 4 VÍA DEL GUADALQUIVIR

CAMINO

- 5 CAMINO DEL ZAMBRANO
- 6 CAMINO DE LAS BALEARES

CARRETERA

- C1 CARRETERA A-8082
- C2 CARRETERA DE CAMAS
- C3 VARIANTE SEVILLA-TOMARES
- C4 CARRETERA SE-660
- C5 VARIANTE SE-619 MAIRENA-SEVILLA
- C6 CARRETERA NACIONAL N-630

AUTOVÍA

- A1 AUTOVÍA SE-30
- A2 AUTOVÍA A-49
- A3 AUTOVÍA A-8057
- A4 AUTOVÍA A-66

PUENTE

- P1 PUENTE DE SAN JUAN
- P2 PUENTE JUAN CARLOS I
- P3 PUENTE REINA SOFÍA
- P4 PUENTE AVENIDA EXPO 92
- P5 PUENTE DE LA SEÑORITA
- P6 PUENTE AVENIDA EXPO 92

EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA

NÚCLEO TRADICIONAL

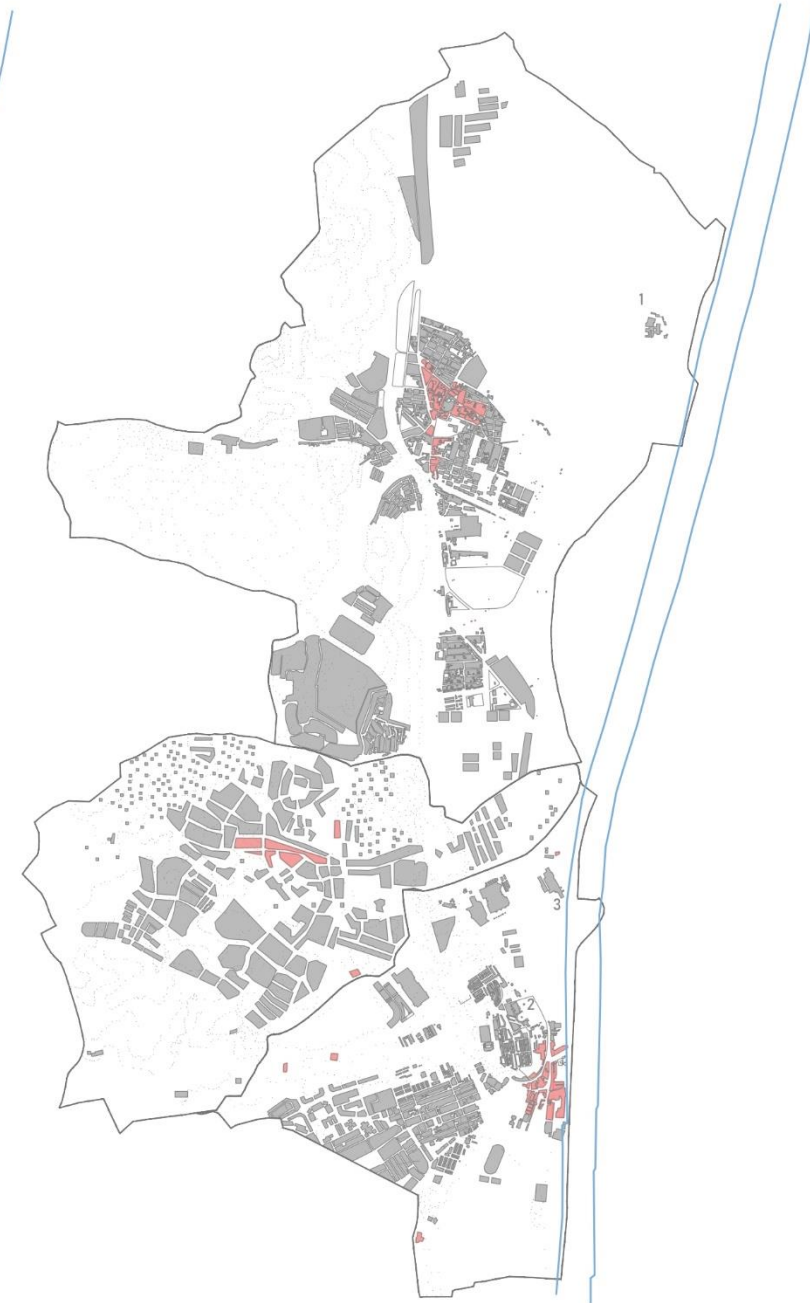


CRECIMIENTO



ELEMENTO SINGULAR

- 1. CORTIJO GAMBOGAZ
- 2. MONUMENTO DE LOS SAGRADOS CORAZONES
- 3. CENTRO DE HÍPICA DOBLE M



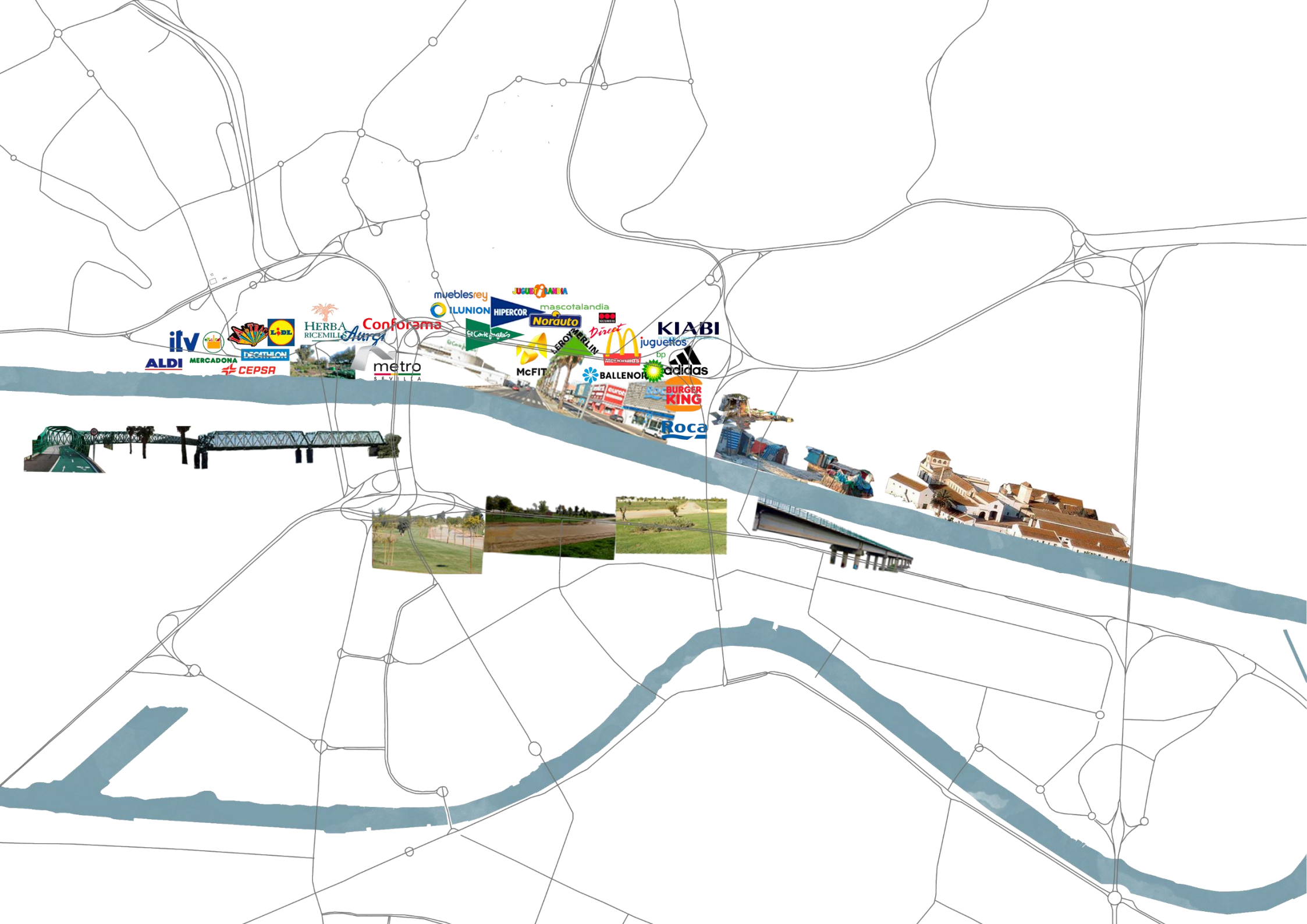
LA RECUPERACIÓN DE LA RIBERA DEL CAUCE VIVO DEL GUADALQUIVIR, COMO CATALIZADOR DE UN PAISAJE TRANSFORMADOR DE LA REALIDAD ACTUAL:

CONTRASTE ENTRE LAS DOS ORILLAS: UNA VISIÓN DE LOS USOS Y ESPACIOS DISPONIBLES

En la actualidad, la diferencia entre las dos orillas del Río Guadalquivir es notable, en cuanto a términos de infraestructuras, usos y espacios disponibles se refiere. Con respecto a nuestra orilla de estudio, ubicada en el Aljarafe sevillano, se puede apreciar una diversidad de usos que se enfocan en la satisfacción de necesidades consumibles. En el pasado, la agricultura fue el

principal motor de organización en los distintos municipios de la región, dotando de un carácter rural a esta orilla. No obstante, en la actualidad, esta orilla se ha transformado en un espacio dedicado al consumismo y al capitalismo. Los usos que generaban una gran contaminación visual han sido reubicados en el extrarradio de la ciudad, fuera de Sevilla, lo que ha generado un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes. Es posible constatar que los elementos patrimoniales como el Cortijo de Gambogaz o las conexiones peatonales con la otra orilla se encuentran en estado de abandono, lo que ha originado problemas sociales como la ocupación ilegal de dichos espacios por parte de personas vulnerables para establecer sus hogares.

Por otro lado, en contraposición con la orilla de enfrente, se encuentra el “Parque de la Vega de Triana”, un gran espacio verde que ofrece un agradable paseo por la ribera del río, con una extensión de 80 hectáreas, más de 4 kilómetros de carril bici y una gran atención a la biodiversidad, lo que lo convierte en un lugar ideal para el disfrute de la naturaleza y el deporte al aire libre.



PATRIMONIO Y PUNTOS DE REFERENCIA EN LA RIBERA: UNA EXPLORACIÓN DE LOS HITOS LOCALES:

Después de llevar a cabo el estudio detallado de los diversos municipios implicados en nuestro objeto de investigación, resulta esencial que se preste atención a aquellos elementos que merecen ser destacados y valorados. A día de hoy, muchos de estos hitos han sido olvidados o no han sido reconocidos por su importancia en nuestra sociedad, y es por ello que resulta imperativo que se les preste el miramiento que merecen. Estos elementos que se quieren poner en valor conformarán los catalizadores y conexiones necesarios para impulsar la regeneración y revitalización del Aljarafe sevillano, que ha sufrido

un crecimiento desmesurado y ha perdido gran parte de su patrimonio natural y cultural. Es necesario establecer diferentes espacios intersticiales que puedan transformar las cualidades del territorio, redefiniendo su identidad y su relación con el entorno. Es crucial recordar que la conservación y el cuidado del patrimonio natural y cultural son fundamentales para garantizar un futuro sostenible y equilibrado. Al poner en valor los elementos olvidados y perdidos, se puede contribuir a la preservación de la biodiversidad y a la promoción del desarrollo socioeconómico sostenible. Por lo tanto, es esencial que se preste atención a estos hitos y que se trabaje para su conservación y promoción



1

2

3

4

5

6

7

8

9



A raíz de la identificación de los puntos de mayor relevancia en la ribera del Río Guadalquivir, que incluyen las vías pecuarias y el propio cauce del río, se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de la normativa aplicable a estos elementos patrimoniales territoriales. Este estudio es esencial para obtener un conocimiento profundo que permita una intervención adecuada en el futuro.

NORMATIVA SOBRE EL RÍO GUADALQUIVIR

Para una actuación en la orilla del Aljarafe, es necesario saber la normativa que es de aplicación en el Río Guadalquivir, para ello es necesario el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

En el capítulo 2, de cauces, riberas y márgenes, se encuentra el artículo VI el cual dice;

Definición de riberas:

1. Se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de aguas bajas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces. Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal:

a) A una zona de servidumbre de cinco metros de anchura, para uso público que se regulará reglamentariamente.

b) A una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

ZONA DE SERVIDUMBRE

Libre de obstáculos, se debe garantizar la protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico

Reservada para usos públicos:

- Servicio de vigilancia
- Paso público peatonal
- Pesca fluvial
- Varado y amarre de embarcaciones

Los propietarios:

- Pueden plantar especies no arbóreas que no impidan el paso.
- No pueden edificar, salvo en casos justificados

ZONA DE POLICÍA

No se permiten actividades que sean vulnerables a las avenidas del agua y que reduzcan la capacidad de desagüe

Será necesario un estudio hidrológico:

- Si se altera el relieve natural del terreno.
- Si se extrae árido
- Si se realizan construcciones tanto temporales como definitivas

La ejecución de cualquier obra precisará de autorización.

territorio: el ganado trashumante. En la actualidad, tienen un papel protagonista por su valor territorial y medioambiental

1. Mejoran la conservación de los espacios naturales (cortafuegos)
2. Fomentan la biodiversidad al posibilitar el intercambio genético de las especies animales
3. Permiten el desarrollo de actividades de tiempo libre.
4. Incrementan el contacto social con la naturaleza.

USOS COMPATIBLES

- Usos agrícolas
- Desplazamiento de maquinaria agrícola
- Con carácter excepcional, se autorizará la circulación de vehículos
- Plantaciones lineales u ornamentales

USOS COMPLEMENTARIOS

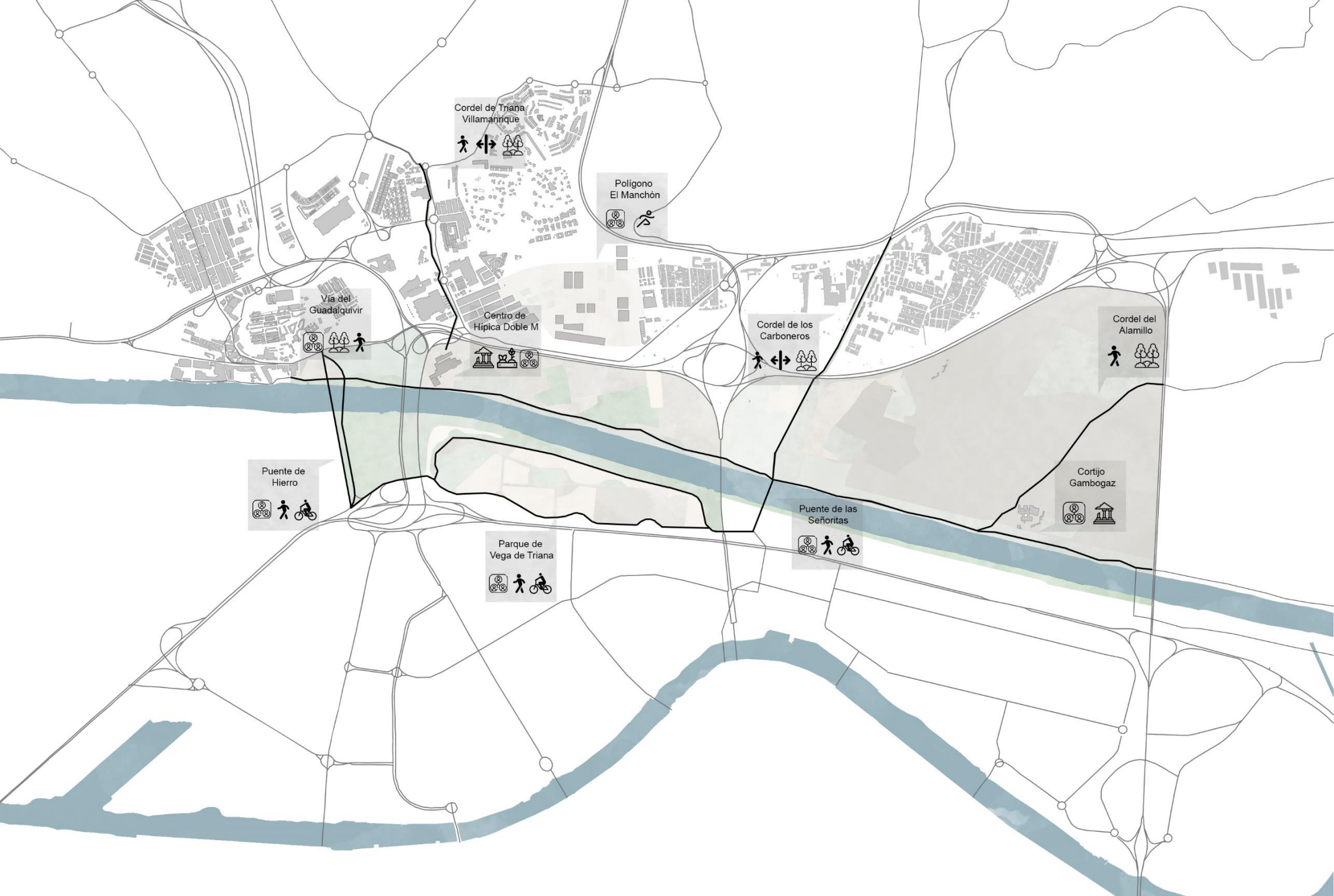
- Paseo
- Senderismo
- Paseo a caballo
- Desplazamientos deportivos

NORMATIVA SOBRE LAS VÍAS PECUARIAS

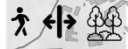
Las vías pecuarias son testimonios físicos de un modo de utilización y aprovechamiento del

ENTRELAZANDO TERRITORIOS A TRAVÉS DE DOS MIRADAS

Una vez realizada la evaluación previa, es posible identificar una serie de posibles acciones a emprender en la ribera del cauce vivo del río Guadalquivir. Desde el inicio del trabajo se establecieron una serie de objetivos para guiar la exploración e investigación de los distintos puntos analizados, y ahora se definen objetivos adicionales, similares pero distintos, que se buscarían alcanzar en caso de que se presente la oportunidad de intervenir en el objeto de estudio, los cuales se van a dividir en dos escalas diferentes.



Cordel de Triana
Villamanrique



Poligono
El Manchón



Via del
Guadalquivir



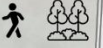
Centro de
Hípica Doble M



Cordel de los
Carboneros



Cordel del
Alamillo



Puente de
Hierro



Parque de
Vega de Triana



Puente de las
Señoritas



Cortijo
Gambogaz



El primero es aquel que lleva a cabo una actuación de carácter territorial;

El objetivo es la restauración de la vía verde metropolitana, área en la que se podría llevar a cabo la regeneración de especies que han sido erradicadas como consecuencia de la construcción. Se propone establecer una mayor conectividad peatonal con la orilla opuesta del río, puesto que los puentes existentes actualmente se encuentran en un estado de deterioro y abandono que impide que sean utilizados como una oportunidad para fomentar la interacción entre los ciudadanos.

Se propone la conexión de estos espacios mediante la utilización de las vías pecuarias preexistentes, con el objetivo de avivar el tránsito peatonal y preservar el patrimonio territorial existente.

El objetivo es fomentar un paisaje agrario que permita la recuperación y revalorización del pasado rural del Aljarafe, promoviendo la conservación y preservación del patrimonio histórico y cultural de la región. Para ello, se busca impulsar una serie de medidas y estrategias que permitan la recuperación de las diferentes figuras agrarias que han surgido a lo largo de la historia, y que han contribuido a configurar el paisaje actual de la zona.

Entre estas medidas se encuentran la promoción de técnicas agrícolas sostenibles, el fomento de la biodiversidad y la recuperación de cultivos autóctonos, la conservación y restauración de infraestructuras agrarias tradicionales, y la promoción de actividades turísticas y culturales que pongan en valor el patrimonio rural de la zona.

Es a continuación cuando se propone una segunda escala, concepto que se relaciona con;

"¡HACED RIZOMA y no raíz, no plantéis nunca! ¡No sembréis, horadad! ¡No seáis uno ni múltiple, sed multiplicidades! ¡Haced la línea, no el punto! La velocidad transforma el punto en línea. ¡Sed rápidos, incluso sin moveros! Línea de suerte, línea de cadera, línea de fuga. ¡No suscitéis un General en vosotros! ¡Haced mapas y no fotos ni dibujos! ¡Sed la Pantera Rosa y que vuestros amores sean como los de la avispa y la orquídea, el gato y el babuino!"

- Gilles Deleuze Félix Guattari (2005), RIZOMA

Donde el rizoma, como concepto vegetal, es una raíz que crece en horizontal.

Desde una concepción de transformación de tejido urbano o periurbano como el que estamos

tratando, las acciones en esos puntos de los que hablamos (la hacienda, la cuadra de caballos, el espacio vacío entre los edificios comerciales...) ejercerían ese papel de "horadar", abrir pliegues o dilataciones del espacio para el público.

Es por eso que se proponen diferentes actuaciones de dicha escala, se plantea la creación de áreas públicas destinadas al ocio y esparcimiento, con el fin de fomentar una mayor interacción con la ribera del río, la cual actualmente se encuentra en un estado de abandono debido a la crítica situación de la construcción masiva. Dichas construcciones deberán ser diseñadas con un enfoque en la sostenibilidad medioambiental.

Se sugiere la implementación de soluciones habitacionales de emergencia para aquellas

personas en situación de vulnerabilidad que carecen de hogar y actualmente están ubicadas en la orilla del río.

Todo ello, además de contribuir a la recuperación y conservación del patrimonio histórico y cultural de la región como el Cortijo de Gambogaz o la escuela de hípica ambas construcciones abandonadas, esto permitirá generar nuevas oportunidades económicas y de empleo en el entorno rural, promoviendo el desarrollo sostenible de la zona.

Polígono El Manchón



Cordel del Alamillo



Cordel de los Carboneros



Cortijo Gambogaz



Puente de Hierro



Puente de las Señoritas



BIBLIOGRAFÍA

AA, V. Recensiones y reseñas de libros recibidos. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 221-223.

Ameneiro, A.S. (2023, 4 mayo). Los vecinos que pierde Sevilla capital se van al Aljarafe y a los grandes pueblos. *Diario de Sevilla*. https://www.diariodesevilla.es/sevilla/vecinos-piede-Sevilla-capital-Aljarafe-grandes-pueblos-población_0_1789623178.html

Arquitectura Sevilla. (2022, 1 marzo). *Infraestructura verde, recomponer el territorio, repensar la ciudad* [Vídeo]. Youtube. <https://youtube.com/watch?v=WcA1VQBkQ8I>

Arocena, E. L. (2020). LAS CUÑAS VERDES DE MONTEVIDEO. Proceso planificador de los bordes de agua. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, (12).

AuS Catalunya. (2013, 22 julio). *02 José Luis Oyón – II Congreso Arquitectura y Salud*. [Vídeo]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=dxJMP4gmTc>

Ballesteros, A. G. (2000, January). La cuestión ambiental en la geografía del siglo XX. In *Anales de geografía de la Universidad Complutense* (Vol. 20, p. 101).

Batlle, E., & Batlle, E (2019, 11 mayo). Hacia la fusión de ciudad y naturales. *El País*.
https://elpais.com/elpais/2019/05/06/eps/155163171_846530.html

Bujalance, B. D. (2006). Transformaciones rápidas en los paisajes metropolitanos del Aljarafe sevillano. *Ería*, (70), 161-173.

Cuvillo Rodríguez, H. D. (2021). *Beatus ille*. Agricultura y espacios verdes en la República de Weimar.

Díaz Garrido, M. (2017). Pensamiento visual en Patrick Geddes. *EGA: revista de expresión gráfica arquitectónica*, 22 (29), 256-265.

Fernández, M. D. L. M. B. (1982). *El mundo rural sevillano en el siglo XV: Aljarafe y Ribera* (Doctoral dissertation, Universidad de Sevilla).

FERNANDEZ-VIVANCOS GONZALEZ, ENRIQUE (2018). La casa que crece en el AA-System de Alvar Aalto. *ZARCH*, (11), 110-121.

FERNANDEZ-VIVANCOS GONZALEZ, ENRIQUE. (2018). Lugares al margen. El papel de los espacios residuales en la conformación de las Infraestructuras Verdes. *Eidos (Online)*, (12), 45-50.

García Martín, M. (2014). Transformaciones territoriales recientes en el Aljarafe sevillano: de la vocación rural a la integración metropolitana. *García Martín, Miguel.(2014). Transformaciones territoriales recientes en el Aljarafe sevillano: de la vocación rural a la integración metropolitana. Cuadernos Geográficos, Julio-Diciembre, 25-53.*

Gómez, J. L. EL MODELO DE CIUDAD JARDIN Y EL SINFONISMO PASTORALISTA INGLÉS: DOS PRODUCTOS DE LA MISMA UTOPIA.

Guattari, F., & Deleuze, G. (1994). Rizoma. *Ed. Diálogo Abierto, Ciudad de México.*

JORDA BORREL, R. Dinamismo y cambios en el Aljarafe: crecimiento endógeno y/o descentralización urbana de Sevilla. *Diputación provincial de Sevilla.*

Lopera, F. G. (2005). Las zonas verdes como factor de calidad de vida en las ciudades. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, 37(144), 417.*

Mariné Carretero, N. (2021). *El paisaje de la casa: Visión y domesticidad en los suburbios de Frederick Law Olmsted* (Doctoral dissertation, Arquitectura).

Moral Ituarte, L. D. (1997). El agua en la organización del espacio urbano: el caso de Sevilla y el Guadalquivir. *Documents d'anàlisi geogràfica, 31, 117-127.*

PGOU-Vigente – Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente – Ayuntamiento de Sevilla. (s.f).
<https://www.urbanismosevilla.org/areas/planeamiento-desarrollo-urbanistico/pgou-vigente-1>

Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) y los mapas y planos que lo detallan. (s.f). Portal de Transparencia Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache.
<https://transparencia.sanjuandeznalfarache.es/es/transparencia/indicadores-de-transparencia/indicador/Plan-General-de-Ordenacion-Urbana-PGOU-y-los-mapas-y-planos-que-lo-detallan-00018/>

Planeamiento General | Ayuntamiento de Tomares (s.f). <https://www.tomares.es/tu-alcaldia/organizaciónmunicipal/urbanismo/planeamiento-general/>

Oyón, J. L. (2015). Historia de las utopías LEWIS MUMFORD. Logroño: Pepitas de Calabaza, 2013, 298 págs. *ZARCH: Journal of interdisciplinary studies in Architecture and Urbanism*, (4), 16.

Ried Luci, A. (2015). La experiencia de ocio al aire libre en contacto con la naturaleza, como vivencia restauradora de la relación ser humano-naturaleza. *Polis. Revista Latinoamericana*, (41).

Rosa Jiménez, C. J. (2003). Transformaciones metropolitanas en el territorio cultural del Aljarafe sevillano.

Rubio Tenor, M. Hacia un método de valoración de la diversidad paisajística en espacios metropolitanos. La cornisa norte del aljarafe sevillano.

Sainz Gutiérrez, V. (2020). Sevilla y el río Guadalquivir en la planificación reciente: encuentros y desencuentros. *ZARCH: Journal of interdisciplinary studies in Architecture and Urbanism*, 15, 96-109.

Tahiri, A. (2011). El Aljarafe: Corona de Sevilla. *Documentos de Arquitectura y Patrimonio*, 3-4.

Urbanismo. (s. f.). Ayuntamiento de camas. <http://www.camasa.es/es/urbanismo/>

Viana-Cárdenas, C. V. (2013). El campo y la ciudad, áreas de reencuentro. Hacia una Nueva Cultura del Territorio. *Hábitat y sociedad*, (6).