



## EL GUADALQUIVIR Y EL DESARROLLO DE LA SEVILLA CONTEMPORÁNEA

Víctor Pérez Escolano

La fundación de ciudades, el establecimiento de sociedades en asentamientos estables, están fuertemente condicionados por el lugar geográfico. Los objetivos estratégicos de ese momento originario pueden desaparecer o cambiar, pero si la fuerza del enclave trasciende y se adapta a nuevos condicionantes, se generan las ciudades de largo aliento histórico. Una de esas ciudades es Sevilla.

Elemento estructural de primer orden es el agua. Sin agua no hay vida, y las cualidades que el agua otorga a la tierra, hacen del litoral y de los ríos origen y destino de la vida urbana. Sevilla se hace con el Betis; su forma y su función, la expresión de su misión histórica, es substantiva con el Guadalquivir, territorio adentro, allí donde el río adquiere esa naturaleza que, durante muchos kilómetros, no es sino la memoria de la ría que bañaba esas tierras surgidas del mar y sobre las que aún rigen los designios lunares de las mareas.

La navegación determina el carácter comercial de la ciudad, como lo es el vado en las rutas terrestres que allí confluyen, ahormando en su evolución la forma urbana que termina por encajarse con la evolución de esos flujos. Así fue en su



origen, así se manifestó históricamente, y así se exige en el modo presente como destino futuro.

Se dice habitualmente que la tragedia del fracaso en el despegue contemporáneo de Sevilla radicó en la fatal coincidencia de que la Ilustración llegase con la crisis mercantil debida a las dificultades de navegabilidad del río para el cabotaje de las nuevas embarcaciones, ya apreciadas en el siglo XVII. El traslado a Cádiz de la Casa de Contratación en 1717 será la expresión definitiva de esa crisis. La quiebra del monopolio del comercio con América obligaba a Sevilla a encarar con sus solas fuerzas las posibilidades de su carácter fluvial.

Desde finales del XVIII y después de creada en 1815 la Compañía del Guadalquivir, se realizan diversas cortas para mejorar las condiciones de navegabilidad que se verán, no obstante, potenciadas con el proyecto de Canuto Corroza de 1857, tras hacerse cargo el Estado de las obras, resultando determinante para los siguientes setenta años.

En su transcurso la acomodación entre la ciudad y su río vive diversas vicisitudes. De la misma forma que el muelle de vapores esconde la impotencia de alcanzar el horizonte comercial perdido, la verdadera transformación radica en la mutación del Arenal, entre el puente de barcas y la torre del Oro, pero también mas allá, hasta el Patín de las Damas, y mas acá en la lontananza del río urbano, el bullicio marinero y la rusticidad de las márgenes, cuando no la suciedad de los vertederos, al dotarse de una sucesión de amplios paseos a lo largo del río que venían desde la Barqueta y que alcanzan su máxima vocación de ornato y ocio en los jardines, tanto los del Cristina como, muy especialmente, los de las Delicias Nuevas. Todo lo cual podemos constatarlo comparando los planos existentes de la Sevilla de entonces, desde el de J. Herrera Dávila (1832), el "Plano del recinto de la ciudad de Sevilla, con los barrios y caseríos mas notables adyacentes a él... según las obras ejecutadas en el año de 1836", y el plano de B. León y Canales de abril de 1847.

Las importantes transformaciones que, al amparo de la ideología ilustrada, realiza el Asistente José Manuel Arjona desde 1825 en adelante, sin grandes dispendios económicos ni rasgaduras físicas, son la mejor prueba de cómo las ideas bien asentadas se hacen operativas aun en tiempos de crisis (Braojos, 1976; Suárez Garmendia, 1987). Así pues, la quiebra de la vitalidad económica de Sevilla en relación con su río se permuta en un nuevo paisaje, destinado al solaz, en el que el río se recupera, desprejuiciadamente, como vínculo permanente.



Vista del río y la torre del Oro en 1865  
Fotografía: Louis Masson  
Bibliothèque Nationale de France. París

En la otra página, arriba a la izquierda, fotografía del Pabellón Mudéjar, construido por Aníbal González para la Exposición Iberoamericana de 1929. La imagen está tomada la noche antes de la inauguración de la Exposición [9 de mayo de 1929]. En la actualidad, el edificio es sede del Museo de Artes y Costumbres Populares  
Fotografía: Archivo Serrano  
Fototeca Municipal de Sevilla  
En la misma página, abajo: vista general del recinto de la Exposición Universal de 1992 en la Isla de la Cartuja de Sevilla, tomada desde la torre Schlinger  
Fotografía: José Morón

En esta página, abajo a la izquierda, acción de la Compañía San Fernando de navegación, 1748  
Grabado de Pedro Tortolero  
Archivo General de Indias. Sevilla  
Pedro Atanasio Bocanegra [1638-1689]



Paseo junto al río [c. 1857-1862]  
Fotografía: F. Frith / R.P. Napper  
Colección particular. Madrid

El volteriano “salto de la muralla” de Arjona, como lo denominó González Cordon (1985), será proseguido por los duques de Montpensier con su establecimiento en el palacio de San Telmo en 1849, y las reformas que diseñará el arquitecto Balbino Marrón y Ranero tanto en la ciudad como en el palacio, que se decora y ajardina al gusto francés.

Desde esa perspectiva cobra sentido la cubrición del Tagarete, o las primeras propuestas de su desviación, como consolidación de un rescate simbólico y real del paisaje y la práctica del ocio naturalista, a lo que no es precisamente ajena la sustitución de las tapias de San Telmo o la instalación de “cajones de baño” junto al palacio.

Por consiguiente, la idea ilustrada de Arjona y Montpensier está substancialmente unida al río como directriz de su desarrollo. Basta ver los extraordinarios dibujos de Richard Ford de 1831-33, tanto de panorámicas fluviales lejanas o próximas (“Sevilla desde la Cartuja”, “Torre del Oro y puente de barcas” o “Sevilla desde las Delicias”) como de enclaves concretos (“Monasterio de la Cartuja” o “San Telmo y el paseo de Cristina”), los posteriores cuadros románticos de Manuel Barrón (“Sevilla desde la punta del Verde” o “Vista de Sevilla con el Puente de Triana”), o las magníficas perspectivas aéreas de A. Guesdon (1860), para que gocemos de una percepción excelente del paisaje de Sevilla y su río en esas décadas centrales del siglo XIX.

No sin avatares, esta idea perdurará a lo largo de siglo y medio en la evolución urbana de Sevilla. Así hay que entender los enclaves del borde fluvial en la inmediación de las puertas. Particular interés tiene el amplio espacio abierto junto a la puerta Real, delante del arrabal de los Humeros, ejemplarmente estudiado por Alfonso del Pozo (1996), integrando análisis gráfico y documental. El “Campo de Marte” o



“plaza de Armas”, denominaciones vinculadas a las maniobras y paradas militares, y su articulación con la cinta perimetral y fluvial de la ciudad. Un espacio de la debida amplitud y conexión urbana accesible por la calle de Armas (Alfonso XII), que propiciaría acoger el referente por excelencia del progreso que, tímidamente, aflora a mediados de siglo: la estación de ferrocarril que se decide establecer en 1855.

Plaza de Armas para la línea del ferrocarril a Córdoba, y San Bernardo para la línea de ferrocarril a Cádiz. Dicotomía de distintos intereses empresariales, pero que encerraba un gran alcance urbanístico, cuya respuesta pasaba, desde la conveniencia de la ciudad, por la relación del ferrocarril con el puerto. Esa dicotomía, incrementada por la tercera línea independiente a Alcalá de Guadaíra, pesará decisivamente sobre la evolución urbana hasta hoy, siendo subrayada muchas veces; basta leer autores como González Dorado (1975) o Marín de Terán (1980). Las líneas de progreso se transmutan en un cerco que en relación con el río tiene su paradigma en el cierre de la ciudad al brazo de San Jerónimo, aunque originariamente, según los proyectos de 1856, presentaba una verja que cortaba el paso pero permitía la visión del paisaje de esa parte del río y su orilla opuesta. El cierre hermético realizado mas tarde, las tapias de la calle Torneo, total negación del río a la ciudad, perseverarían en esa opaci-

Imagen *lampedusiana* de la orilla izquierda delante del palacio de San Telmo, en los años finales del siglo XIX. Se puede ver a una damas junto al Tagarete, todavía descubierto

Fotografía: Archivo Caparró [1895]  
Fototeca Municipal. Sevilla

*Sevilla desde las Delicias*  
Lápiz sobre papel [1830-1833]. Richard Ford  
Colección de la Familia Ford, Londres



dad hasta las transformaciones urbanas debidas al Plan General de 1987 y la Exposición Universal de 1992.

En la segunda mitad del ochocientos, el débil pulso del progreso se hacía sentir necesariamente en relación con el río. La construcción del ramal del ferrocarril en el puerto no es un hecho aislado. La figura de Manuel Pastor y Landero al frente de las obras hidráulicas entre 1863 y 1868, traerá consigo la recuperación de la navegabilidad para buques de suficiente tonelaje, con lo que la recuperación del puerto será un hecho, no sin altibajos, hasta bien entrado el siglo XX.

La construcción del puente de Triana rompe una increíble inercia histórica, por la que ni en los momentos de mayor esplendor Sevilla se dotó de un puente de fábrica. Ni siquiera

ra en el primer cuarto del siglo XVII pudo encararse la sustitución del puente de barcas por el proyecto de Andrés de Oviedo, desaconsejado ante la fuerza y perseverancia de las crecidas del río y las consiguientes inundaciones.

El puente de Triana, bautizado oficialmente como de Isabel II, es una verdadera joya del patrimonio contemporáneo español. Se inauguró en 1853, según un proyecto de 1844 de Gustavo Steinacher y Fernando Bernadet. Para sus 149 m. de longitud sobre tres vanos de cinco arcos paralelos de 47,70 m de luz, se optó por una solución constructiva en hierro fundido, aplicando la solución de A.R. Polonceau de anillos solidarios utilizada anteriormente en el desaparecido puente del Carrousel (1834) de París. A lo largo de siglo y medio ha sufrido diversas vicisitudes y problemas técnicos, llegándose a temer por su supervivencia en los años finales del franquismo, crisis superada por la reacción ciudadana y la solución técnica que el ingeniero Batanero aplicó mediante un tablero autoportante. El testimonio fotográfico de J. Laurent resulta inestimable, como los ya citados de R. Ford o M. Barrón.

Con posterioridad al de Triana, se realizaría el puente de hierro del ferrocarril a Huelva (1878), cuya longitud era de 272,5 metros con 9,5 de altura; y seguidamente (1898) la pasadera del agua o “puente de tablas”, que además de conducir el suministro de agua hacia el Aljarafe permitía el paso peatonal. Ambos culminaron un conjunto de actuaciones de técnicos extranjeros, pero se perdieron cuando se produjo el

Puente de hierro del ferrocarril a Huelva visto desde la calle Torneo  
Fotografía: Archivo Caparró [1895]  
Fototeca Municipal. Sevilla



Sevilla. Puente de Hierro  
Fotografía: Charles Clifford [1854-1862]  
Archivo Palacio Real. Madrid



aterriamiento de Chapina, transformándose el brazo del río histórico en dársena.

Elementos de una modernización coherente con la del puerto, remozado hacia 1870 con la construcción de muelles nuevos en las dos márgenes entre la torre del Oro y el puente de Triana. En el lado de Triana, el malecón, paseo bajo y accesos de la calle Betis, sobreviven en el escenario que nos permite apreciar hoy el carácter de aquel capítulo de la renovación urbana fluvial del último tercio del siglo XIX.

La activación de ese sector es un hecho y sus consecuencias no se harán esperar. A la Maestranza de Artillería, donde hoy se ubica el teatro de la Maestranza, cuya referencia perpetúa, se habían unido, pasado el puente de Triana y frente al antiguo Real Almacén de Maderas de Cazorla y Segura (recrecido con viviendas a mediados del siglo XX), la fábrica de gas de la Compañía Catalana y la fundición de hierro y construcción de maquinaria de Portilla, White y Cia. El incremento de la industrialización de Sevilla, acelerado a partir de 1880, se refleja en esa zona con la construcción de la lonja de pescado de El Barranco (1876-83), ejecutada por la empresa Portilla y White, según proyecto del arquitecto municipal José Sáez y López, obra muy significativa de la penetración de la arquitectura metálica en la ciudad, como resaltó Alberto Villar Movellán (1973). A las que seguirían otras instalaciones en las inmediaciones de la estación de Plaza de Armas, en las calles que se organizan tras la sustitución de la primitiva de la compañía MZA por la nueva, cuya arquitectura neomudejar trazaría el portugués Santos Silva, obra concluida en 1901.

La transformación no consistirá tan sólo en las instalaciones industriales y de almacenaje, como la citada lonja de pes-

cado conservada hoy como pabellón de información y exposiciones municipales. El Arenal, el más representativo espacio de Sevilla en la Edad Moderna, como los grabados de esa época testimonian, va a vivir un proceso de ocupación y transformación, de pérdida de identidad del carácter de aquellos testimonios esenciales, promovido por el propio Ayuntamiento, al amparo de la Real Orden de 1845 para plazas fortificadas, que propició la parcelación de todos los espacios libres a la manera de un ensanche sin planteamiento de conjunto, inscrita en una operación generalizada en toda la periferia. Una voluntad revitalizadora pero reproduciendo en buena parte las estrecheces de la trama intramuros, a excepción de vías más generosas en su trazado en calles como Arjona, Marqués de Paradas o Adriano.

La forma urbana que hoy reconocemos en el frente urbano creado con la alineación del paseo de Cristóbal Colón, con toda la ocupación que detrás esconde, es una muestra reiterada de la deriva impulsiva que el progreso genera en Sevilla, si bien mucho de su definición figurativa de más personalidad corresponde a construcciones del primer tercio del siglo XX. Es más, en los años del sexenio revolucionario se llegará a proponer (J.F. de Paula Álvarez, 1869), con criterios técnicos plenamente modernos, la parcelación y construcción de viviendas en los jardines de Cristina y de Eslava. Son años de arquitectos de nuevo cuño, preocupados por la vivienda obrera, como M.A. Capo, autor también del teatro Eslava, que sí se levantará en ese lugar, así como del hipódromo establecido en la dehesa de Tablada.



Sobre esta líneas, fábrica de la Sociedad Catalana para el alumbrado de gas, en la calle Arjona. A la izquierda, muelle en la orilla de Triana en una crecida del río  
Fotografía: Archivo Caparró [c. 1900]  
Fototeca Municipal. Sevilla

Construcción de la estructura de la nueva estación del ferrocarril Sevilla-Córdoba, construida por la empresa MZA, en terrenos de la antigua plaza de Armas  
Fotografías: Archivo Caparró [1897]  
Fototeca Municipal. Sevilla



La encrucijada del siglo XX muestra la cara y la cruz del impacto del río en la ciudad. Tras las del vizconde Vigier (1851), numerosas fotografías utilizan la escena fluvial como motivo favorito. Las 714.993 Tm. alcanzadas en 1901 en el tráfico portuario demuestran, aunque por poco tiempo, su recuperación diez años después de que se hubiese producido una de las mayores inundaciones por desbordamiento del Guadalquivir.

No obstante, el papel central de Sevilla con respecto a su región no se expresa en indicadores ciertos de desarrollo industrial; incluso el comercio se veía sometido a factores exógenos. No obstante, un dato significativo sobre la actividad/inactividad es el crecimiento demográfico, que en el decenio 1911-1920 alcanza las 47.000 personas sobre las 158.000 registradas en 1910, lo que representa un incremento cinco veces superior al habido en la primera década del siglo.

Hay que considerar este fenómeno vinculado a la expectativa de la Exposición Hispano Americana, como en un principio se denominó, y a las obras que el certamen comportaría, así como las de infraestructura que se acometen durante aquellos años, según el Plan de Luis Moliní (1903), como son las importantísimas remodelaciones hidráulicas de la corta de Tablada y el canal de Alfonso XIII, iniciadas en 1909.

Proyectos importantes para la exposición de 1929 que precederían a los propiciados por la de 1992 con la corta de la Cartuja. En efecto, las obras de principios de siglo son, en gran medida, respuesta a la catástrofe de 1892 y a la alarma social del peligro permanente de inundaciones. Consecuencia de ello fueron el proyecto de los ingenieros Mariano Carcer y Juan Ochoa (1895), y el “Proyecto de defensa de Sevilla contra las inundaciones”, del ingeniero Javier Sanz Larumbe

de 1901-03. Bien sintetizados por Leandro del Moral (1993), es curioso observar la mentalidad de Sanz Larumbe, tan racional como ingenua, que le lleva a plantear seriamente la necesidad de reconstruir Sevilla, con el simple objetivo de ir elevando su rasante, hasta los 7 metros en los puntos mas bajos de la ciudad, en el proceso de un siglo o siglo y medio en el que se renovara su caserío. No obstante, ese propósito refleja el proceso natural de las viejas ciudades, y las acciones puntuales que con ese fin de protección son perceptibles en muchos puntos, por ejemplo de la calle Torneo.

El canal de Alfonso XIII representa el mayor empeño por dotar a Sevilla de un puerto moderno acorde con los tiempos, con un nuevo muelle de atraque de 800 m., realizado en hormigón armado. Esa actuación tenía como consecuencia que en el Arenal, una vez urbanizado y reducido su carácter portuario, se hizo aconsejable su integración urbana, por más que ello representara abandonar el escenario mítico de la puerta de América. Los tinglados para mercancías del muelle de Tablada, organizados en diez grupos de naves triples, con estructura de hormigón armado con pórticos de 12 metros de luz, se realizaron según proyecto del ingeniero José Luis de Casso Romero.

En abril de 1926 se inauguraban las obras hidráulicas pertenecientes al plan Moliní, que abarcaban la desviación de los cauces de los arroyos Tagarete y Tamarguillo para hacerlos verter al Guadaíra, y la comunicación complementaria a la margen derecha a través del puente metálico levadizo, el “puente de hierro”, que también tomará como nombre oficial el del monarca reinante, retirado de aquella su posición original tras el nuevo sistema de puentes construido para 1992. Este nuevo puente tuvo una longitud de 175 metros, con 56 de tramo móvil, y fue construido con 201 toneladas de acero dulce por la empresa Maquinista Terrestre y Marítima.



Sobre estas líneas, el puente de hierro o de Alfonso XIII en un momento de su construcción (1925)

Fotografía: Archivo Serrano  
Autoridad Portuaria. Sevilla

A la izquierda, barcos de vela atracados junto a la torre del Oro en restauración (c. 1915)

Fotografía: Archivo Serrano  
Fototeca Municipal. Sevilla

Fotografía aérea de Sevilla (1927).

En la imagen, a la izquierda y en primer término, el nuevo canal en el meandro de Los Gordales.

A la derecha, el nuevo puerto y los terrenos donde se construirían los pabellones de la Exposición de 1929

Fotografía: Archivo Serrano  
Archivo General de la Administración.  
Alcalá de Henares. Madrid



En lo urbanístico, el plan de Sáez y López de 1893 no puede considerarse como un verdadero plan de ensanche, como los que se aplicaron anteriormente en otras ciudades españolas como Barcelona, Madrid, Bilbao o Valencia, entre otras. Sevilla no se fijó objetivos suficientes de crecimiento integral mediante un planeamiento técnicamente concordante con la época, y las muy diferentes propuestas de carácter privado (Lerdo de Tejada, Narbona, Lluria, Velázquez Bosco, marqués de Nervión, marqués de Aracena) o público (Talavera o el concurso fallido de 1930), tendrían efectos parciales.

Los planteamientos de Lerdo de Tejada, Narbona y Lluria, reunidos en una reedición conjunta por Juan L. Carrillo y Alberto Carrillo-Linares (1999), dentro del propósito de hacer de Sevilla una ciudad de invierno, según la tendencia en determinadas ciudades, muy viva entonces en Europa, de favorecer un turismo de elite, son muy parcas en la consideración del río urbano como un factor substancial del paisaje de la ciudad. Ello denota su consideración más como una amenaza que como un bien. Lerdo de Tejada es explícito al decir que se pretende culpar *“de su mucha proximidad al río Guadalquivir”* la causa de las malas condiciones higiénicas de Sevilla, y más adelante afirma que *“la parte exterior de Sevilla, siquiera sea en lo más indispensable y solo por el lado del río, necesita también bastante arreglo”*, en particular el *“estado de olvido”* del salón de Cristina, Eslava o Delicias. Por su parte, Narbona es más explícito respecto al río, demandando las obras de defensa y la desviación del Tagarete y Tamarguillo.

Elementos parciales de esas propuestas se vieron proyectados en la realidad, pero no mediante la acción sistemática de un plan urbanístico integral, sino por las potencialidades integradas, ciertamente con extraordinaria lentitud, del vec-

tor de expansión y crecimiento que fue la Exposición Iberoamericana y sus obras conexas, constituyéndose en un imprevisto mecanismo de actuación urbana, incluso dotado de una cierta idea de ciudad, con su apuesta de crecimiento meridional, y aún mayor caracterización, mediante la ejecución de algunas de las previsiones de ensanche interior contenidas en el plan de Sáez y López, con el valor añadido del éxito transformista de la arquitectura regionalista con que se destruyeron/construyeron esos nuevos escenarios urbanos.

En efecto, la elección del emplazamiento de la Exposición va a representar una reiterada opción por el sur, con el paseo de la Palmera como eje, tal como figuraba en una de las orientaciones apuntadas por Lerdo de Tejada (1900), muy concreta en su descripción, lo que le permite a González Cordón (1984) dibujarla, o el mucho más complejo “Proyecto de Ensanche de Sevilla” (1902) que realiza Ricardo Velázquez Bosco, coordinado con el documento publicado el año anterior por Enrique Lluria, amparado en el propósito de establecer una “Estación Invernal” y la aclimatación en Sevilla de los “Juegos de Sport”. La propuesta de Velázquez Bosco desarrollaba los suelos entre la salida de entonces a Dos Hermanas, por la actual avenida de Manuel Siurot, y la corta de Tablada prevista en el coetáneo plan de reformas hidráulicas de Moliní, razón por la que ese encuentro aparece indefinido, sin diseñar borde fluvial urbano. Es decir, la prolongación del eje de las Delicias, activado por el asistente Arjona y tan valorado por el duque de Montpensier, se prolongaba por un arrecife que desembocaba en una rotonda con una palmera que dará nombre al paseo, y ese eje principal de Velázquez Bosco será el vector N/S para el límite de la Exposición Iberoamericana en su impulso definitivo y de mayor extensión en el sector sur, acomodándosele con irregular geometría ese nuevo y brillante eje de acceso a Sevilla desde Cádiz. Un sector sur de la Exposición de absurdos límites, y trazado simple, que alcanzará hasta las futuras edificaciones del nuevo puerto servidas por la avenida de la Raza, y con una vía central, la de los Conquistadores, luego avenida de la Reina Mercedes que se transformará en residencial a partir de la posguerra, muy densificada posteriormente, y soporte de un nuevo campus de la Universidad de Sevilla.

Pero volvamos a la pieza esencial de esa proyección meridional de Sevilla: el parque de María Luisa. Los atributos ilustrados, con una concepción nueva del espacio público, presentes en las Delicias de Arjona, se ven favorecidos con la cesión a la ciudad por la duquesa viuda de Montpensier de la mayor parte de los jardines del palacio de San Telmo, que se abrirán al público, una vez adecuados según proyecto de



Sobre estas líneas, el Costurero de la Reina del palacio de los Montpensier  
A la izquierda, hilera de carros cargados con alimento para el ganado a la altura de la actual avenida de la Palmera  
Fotografías: Archivo Caparró [1895]  
Fototeca Municipal. Sevilla



El general Miguel Primo de Rivera, a la salida del pabellón de Colombia, el día de la inauguración de la Exposición Iberoamericana de 1929  
Fotografía: Archivo Serrano  
Archivo General de la Administración.  
Alcalá de Henares. Madrid

J.C. N. Forestier (1910-14). Deviene en pieza clave del sistema verde meridional originado en la cercanía del río, de su frescor y amenidad, del paisaje primitivo oteado desde las estancias reales del alcázar, y en cuyo horizonte el meandro de los Gordales y la dehesa de Tablada cumplían un papel esencial. Un parque entretejido de características ordenadas a la francesa o pintorescas a la inglesa con elementos de jardinería andaluza, extendiendo las delicias ilustradas que se alcanzaban siempre al borde del río, todo arbolado desde los jardines de Cristina, incluso desde el Arenal, como nos muestran testimonios gráficos como una de las vistas desde el aire de Guesdon.

El paisaje arbolado y ajardinado se aproximaba a un río con riberas naturales que, poco a poco, eran transformadas por las cortas y dragados como puerto o ciudad. Una necesaria alteración que hubo de integrar el impulso imparable del tráfico urbano a veces con soluciones poco afortunadas, muy lejos de los *quai* parisinos junto al Sena, y que trajo arquitecturas que robaron espacios públicos con la justificación de las necesidades de la Exposición de 1929, como los jardines/teatro de Eslava, ocupados por el hotel Alfonso XIII, y la mitad de los de Cristina para otra operación hotelera, que comportó la pérdida lamentable de la continuidad perspectiva del paseo de Colón con el palacio de San Telmo. Señalados para este destino por Narbona, demediados en dos triángulos los jardines de Cristina, por la enfilada del puente de San Telmo, sin ningún argumento de valor, uno de esos triángulos ajardinados fue entregado a la construcción del hotel Cristina, según proyecto de los arquitectos Ricardo Magdalena Gallifa y Modesto López Otero, que alteraría uno de los mejores paisajes de Sevilla con su río. Para mayor escarnio, la parte hotelera de ese inmueble, la punta que mira hacia la puerta de Jerez, sería posteriormente demolida y reconstruida simulando su aspecto exterior.

La arquitectura de los pabellones de la Exposición Iberoamericana de 1929 tuvo una vicisitud tan compleja como prolongada había sido su preparación desde veinte años atrás. De los planteamientos originales del concurso ganado, con muy escasa competencia, por Aníbal González, se generaría el enclave de la plaza de América, en el límite meridional del parque, en terrenos del llamado Huerto de Mariana. Un espacio público muy elaborado con pabellones historicistas, que planteaba, al otro lado de la avenida de la Palmera, un orden transversal con las Delicias hacia el río. Al este del parque se construiría posteriormente la plaza de España, unitaria, monumental y de traza muy distinta. Mientras que, ya en el proceso acelerado por la Dictadura de Primo de Rivera, al

norte del parque, en el área cercana al río que linda con los jardines restantes de San Telmo, se diseminaron pabellones diversos de distintos autores, entre ellos de algunos de los países americanos partícipes, como los de Estados Unidos, Uruguay, Perú y Chile (Juan Martínez), quizá el más interesante de todos ellos. Pero el vínculo fluvial más fuerte sería el que proyectó Martín Noel para el pabellón de Argentina, en la extremidad septentrional de las Delicias, que deseaba tener un acceso desde el mismo río, pero que no tuvo lugar al realizarse una vía pública de ribera en dirección al nuevo puerto y al puente de hierro, hoy lamentablemente cerrada con la justificación de la creación de un recinto propio del gran acuario.

El puente de San Telmo había sido proyectado por el ingeniero José Eugenio Ribera, ganador del concurso de 1920, pero no se inauguró hasta 1931, mucho después de clausurada la Exposición. Aunque alterado posteriormente en su tablero, que perdió su condición de levadizo, su construcción, en la que participó el entonces joven ingeniero Eduardo Torroja, denota los propósitos de innovación técnica de sus autores, ya que sus apoyos, a pesar de su apariencia clásica, están sostenidos por cajones neumáticos flotantes de hormigón armado, y el tramo levadizo está acompañado por vanos laterales formados por dos arcos y tableros independientes, según la teoría de Sejourné.



Barco de vela y vapor atravesando el puente de San Telmo [1931-1933]  
Fotografía: Archivo Serrano  
Fototeca Municipal. Sevilla

Pabellones de la Exposición de 1929, entre las actuales avenidas de Manuel Siurot y La Raza. A la derecha, el canal de Alfonso XIII  
Fotografía: Archivo Sánchez del Pando  
Fototeca Municipal. Sevilla







En 1950 se dan por terminadas las obras del plan Delgado Brackenbury, referido al Plan de Mejoras aprobado en 1927, que incluía la formación del nuevo cauce por la vega de Triana con el correspondiente muro de defensa que protege Triana y las instalaciones de la margen oeste de la dársena hasta la esclusa construida también entonces.

Estas operaciones hidráulicas de la Junta de Obras del Puerto, que se llevan a cabo una vez más con la intención de proteger a la ciudad, traen consigo unas consecuencias muy negativas para el reconocimiento histórico del río urbano. Así tuvo lugar la grave pérdida del brazo de los Gordales, conectando torpemente dos paisajes diferentes, los campos de Triana con los de Tablada, y de igual gravedad pero de mayor impacto sería el aterramiento de Chapina, cercenando en su punto de inflexión el cauce viejo del Guadalquivir a su paso por Sevilla, y eso que no se llegó a la temeraria idea de aterrarlo por completo. En ese nuevo espacio de Chapina, no sin polémica, se construirían algunas instalaciones deportivas, como el estadio, piscina y parque público (1965-68) proyectado por un equipo formado por Jaime López de Asiain, Ángel Díaz Domínguez, Pablo Fábrega Roca y Pierre Vanier, de gran provecho ciudadano desde finales de los sesenta hasta su destrucción, con ocasión de las nuevas obras hidráulicas vinculadas a la corta de Cartuja y al proyecto de la Exposición Universal de 1992. Un nuevo capítulo en la historia del paisaje urbano fluvial, con la extensión de la dársena hasta San Jerónimo e incrementando la ficción fluvial con la apertura de la nueva Torneo.

Durante el franquismo se vivieron momentos muy críticos sobre la estimación del Guadalquivir como estructura urbanística esencial. La relación de Sevilla con el río enmudece. Por el contrario, Triana va a irrumpir con fuerza. Tras la quiebra de su imagen, marcada por el demolido castillo de la

Inquisición del que sólo quedaban los vestigios arqueológicos y la memoria histórica y gráfica, permanece estable con sus novedades ochocentistas, muelle, puente y mercado sobre los restos del castillo. A comienzos del XX alguna innovación regionalista, como la sustitución de la capillita del Carmen levantada por Aníbal González en la reordenación del Altozano, dando un acento característico a la piedad popular en la entrada o salida del arrabal a la ciudad.

Después de 1950, y durante veinte años, Triana, barrio popular por excelencia, se verá desbordada por el proceso de parcelación y construcción de Los Remedios, desarrollo previsto ya en los años veinte con las propuestas del marqués de Aracena, o de Secundino Zuazo para la Compañía Metropolitana. La iniciativa llevada por intereses privados se verá sancionada por el Plan General de Ordenación Urbana de 1946, conforme a unas determinaciones alejadas de los valores contenidos en la propuesta de Zuazo, o en proyectos de García Mercadal. La edificación de manzanas cerradas en altura generará la mayor densidad de Sevilla hasta entonces, paradójicamente para satisfacer las inclinaciones burguesas de quienes abandonan sus casas tradicionales del casco antiguo. Un barrio que se distancia virtualmente de Triana, que formaliza su diferencia con ingreso distinto, la plaza de Cuba, a la que se accede a través del puente alternativo de San Telmo,



Sobre estas líneas, dique construido para la realización del tapón de Chapina en los años 40-50 del siglo XX

Fotografía: Serrano  
Fototeca Municipal. Sevilla

A la izquierda, vista del río y del espacio del actual paseo de la O, con el barrio de Triana, al fondo, en los años cuarenta del siglo XX

Fotografía: Serrano  
Autoridad Portuaria. Sevilla

Vista del edificio del hotel Cristina, desde la calle Betis, en los años cincuenta del pasado siglo

Fotografía: Manuel de Arcos  
Fototeca Municipal. Sevilla

al otro extremo del paseo de Colón, a continuación de la torre del Oro, junto al ámbito de Cristina o puerta de Jerez, y al que nos hemos referido anteriormente.

La desecación del brazo de Gordales significó la continuidad de Los Remedios con Tablada, pero lamentablemente no se quiso, no se supo, o no se pudo, afrontar un tratamiento urbanístico adecuado a ese importantísimo acontecimiento territorial. A lo mas que se llegó, de forma claramente residual, sin aliento, fue a destinar ese *terráin vague* a campo de la Feria tras su salida del prado de San Sebastián, limitándose a reproducir, ampliado, el esquema de urbanización anterior, pero sin ninguna caracterización nueva, y sin resolver adecuadamente los problemas de acceso, de borde y de sistema de implantación. Es más, esa localización del espacio mas brillante del imaginario festivo de Sevilla, quedó desvinculada del río, al estar reservada la franja de borde fluvial para usos privativos. Pues el tratamiento del borde fluvial culminaba el proceso de sinsentidos con la construcción de la nueva fábrica de Tabacalera, recientemente cerrada y en nueva expectativa; que junto con la privatización mediante concesiones al Círculo de Labradores y Club Náutico, había consumado el cierre de Los Remedios al río urbano, debido a una gestión urbana de la Junta de Obras del Puerto ciega para con los intereses generales, y la desidia del Ayuntamiento de la ciudad, que no se ha mostrado capaz de encarar y obtener el rescate público de esos espacios de ribera.

El crecimiento del barrio de los Remedios obligó a un nuevo vínculo con el Guadalquivir. Se va a repetir, con veinte años de distancia, la operación consistente en un plaza para un puente. El par de plaza de Cuba y puente de San Telmo se reprodujo a partir de 1968 con el nuevo puente que se bautizó como del Generalísimo y la glorieta de las Cigarerras (Marineros Voluntarios), un énfasis del franquismo tardío, que vinculaba Los Remedios y su avenida de Virgen de Luján al parque de María Luisa en su eje transversal que desembocaba en la Plaza de España, mediante una glorieta dedicada a la circunvalación del planeta por Elcano con un monumento resultante del concurso ganado por el escultor Antonio Cano Correa. Operación toda ella teóricamente relevante, pero de menor calidad técnica y estética de sus elementos nuevos, en particular el puente, quizá el peor de los que cuenta Sevilla.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1962 tampoco supo extraer nuevas potencialidades del Guadalquivir. Antes al contrario, abandonado el proyecto del canal Sevilla-Bonanza, presentado a Franco en 1953, disminuido a una ver-



sión reducida en 1969, el fragmento que llegó a construirse constituye otro de los fracasos urbanísticos de la Sevilla contemporánea en su relación con el río. Un escenario imponente en espera de autor, de ideas operativas, decisión y capacidad, que, lógicamente, pasa por que los nuevos objetivos de remodelación portuaria sepan conjugarse coordinadamente con los superiores del urbanismo de la ciudad y de su dimensión metropolitana fluvial.

Sin embargo, con los setenta nació una operación hidráulica de extraordinaria importancia para el futuro de Sevilla: la corta de la Cartuja. Creada como un proyecto que alejara definitivamente los peligros de las inundaciones, tenía como objetivo eliminar la circulación de las aguas por el brazo de San Jerónimo, completando la operación de alejamiento de las aguas vivas iniciado medio siglo antes. Pero la operación escondía otro objetivo: la formación de un plan de “actuación urgente” (ACTUR) para urbanizar la gigantesca área rescatada de su condición de inundable y destinarla a una enorme operación de construcción de viviendas mediante un sistema de excepción, ajeno al planeamiento general vigente, de forma similar a como se encaraba con igual destino los suelos al este de la ciudad del que se llamaría Polígono Aeropuerto, comenzando por la operación Alcosa.

Fotografía de la urbanización del entorno de la plaza de Cuba en los años treinta del siglo XX

Fotografía: Archivo Serrano  
Fototeca Municipal. Sevilla



Postal del paseo de Colón en los años sesenta del pasado siglo

Colección: Fernando Rubiales Poblaciones. Sevilla

La primera corporación municipal democrática de 1979 cumplió objetivos de emergencia en materia urbanística. Entre ellos los de salvaguardar unidades espaciales próximas al río histórico, como el Plan Especial de la Maestranza. La revisión del Plan Especial del Casco Antiguo y la adaptación del Plan General a la legislación vigente, integraban la pausa necesaria para que la revisión del PGOU fuese planteada por un Ayuntamiento políticamente más potente, en sintonía no sólo con el primer gobierno socialista de la nación, sino también con la Junta de Andalucía en plena configuración de sus capacidades competenciales.

En ese escenario, Plan General y Expo'92, ideada en 1982 pero sólo consolidada a partir de 1984, podrían sintonizarse debidamente. Es sabido que, aun así, tal acomodación fue difícil, y las modestas determinaciones que el Avance del nuevo Plan General ofrecían para la localización en el área de la Cartuja de la Exposición Universal, fueron drásticamente transformadas bajo el doble impulso, no siempre coincidente, entre la Junta de Andalucía, receptora por transferencia de los suelos del ACTUR, y la propia institución de la Exposición que vivió, a su vez, sus propias crisis hasta el establecimiento de la fórmula Sociedad Estatal bajo el liderazgo ejecutivo del ingeniero Jacinto Pellón, figura esencial para llevar a término tan compleja operación.

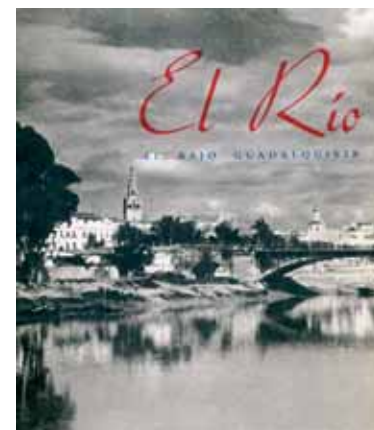
Cuando en mayo de 1985 se publicó por Equipo 28 el libro *El Río. El Bajo Guadalquivir*, mi colaboración relativa a esta misma cuestión que ahora se revisita concluía reclamando que el nuevo Plan General de Sevilla, con el horizonte de la Exposición Universal de 1992, reflejara esa dimensión integral de la gran estructura que el río representa para la ciudad. Pero la hipótesis de Exposición integrada en el desarrollo completo del río urbano fue desestimada ante la fuerza de la gestión del recinto unitario de los suelos de la "Isla de la Cartuja" por la Junta de Andalucía. El Plan Especial para el Guadalquivir debería esperar a otra oportunidad integral, que ya debería considerar los hechos decisivos para Sevilla de la construcción de la Exposición Universal de 1992 en los suelos urbanos generados por la corta de Cartuja.

En efecto, la Exposición Universal se benefició del ACTUR de la Cartuja, el territorio susceptible de ser urbanizado tras la construcción en los años setenta de la última gran corta dentro de la serie de alteraciones operadas en el cauce de río, especialmente como reacción ante el régimen inmisericorde de las inundaciones a que siempre estuvo sujeta. No es este el lugar para evaluar los aspectos positivos y negativos de la ubicación y modelo de la Expo'92, pero no

cabe duda de que su posición de frente fluvial y de vecindad respecto al centro histórico implicaba un desafío inmenso, levantando el tapón de Chapina, coadyuvando a la decisión del desmantelamiento del ramal ferroviario de la calle Torneo, la remodelación de esa vía devenida en privilegiada y, consecuentemente, el establecimiento de los puentes necesarios para la comunicación tanto urbana como metropolitana.

La remodelación de todo el sector fue una operación tan silenciosa como crucial para comprender algunos aspectos substanciales del proceso; al punto de arrastrar conflictos y demorar soluciones. Desde el aire se percibe magníficamente la magnitud impresionante que representa este amplio segmento de Sevilla que desde San Jerónimo conduce por la nueva avenida de Torneo hasta plaza de Armas, Chapina y los terrenos de Triana "reaparecidos" ante la Expo'92. Una larga cinta que en los años siguientes, en diálogo con el río, ya es el nuevo desafío de contextualización fluvial de Sevilla, para la que durante toda la Edad Contemporánea no había habido más realidad fluvial que la del frente del Arenal, paseo de Colón y calle Betis, con las adiciones portuarias y el desgraciado diálogo entre las traseras de las calles Castilla y Arjona hasta Chapina, ejemplo paradigmático del desentendimiento de los sevillanos hacia su río durante siglos.

Al extenderse la dársena hasta San Jerónimo surge la apariencia de todo el río histórico urbano. Cae la ficción del tramo comprendido entre la torre del Oro y el puente de Triana, y el símbolo del Arenal y la calle Betis ya no perma-



Portada del libro  
"El Río. El Bajo Guadalquivir", publicado  
por Equipo 28 en el año 1985

Riada en el entorno de la Resolana y la calle  
Torneo. Al fondo la Cartuja inundada  
Fotografía: Archivo Serrano  
Fototeca Municipal. Sevilla





nece como encubridor de olvidos, fracasos e indolencias. Arjona muestra lo que nunca debió ser, antes que nada por la ignorancia y el desprecio que refleja. El nuevo territorio en expectativa del borde de Triana permanece hoy como un potente desafío, con el enrarecido vacío con edificios fronteros a la Expo, piezas casi metafísicas, que empezaron a cambiar tras la puesta en uso por la Junta de Andalucía de su sede de Torre Triana. Después de quince años, el sector de Puerta Triana, acceso sur durante la Expo, demolido el incendiado pabellón de los Descubrimientos, tras el de la Navegación, se anuncia la inminente construcción del rascacielos promovido por las cajas de ahorro (antes de su fusión en Cajasol) y proyectado por Cesar Pelli.

Por su parte, el amplio enclave de plaza de Armas muestra crudamente lo difícil que es hacer ciudad en procesos urbanísticos y arquitectónicos acelerados: empezando por la posición y el diseño del puente de Chapina, siguiendo por la nueva estación de autobuses, pasando por la procelosa vicisitud de la reordenación del área de la antigua estación de ferrocarriles, y concluyendo con el esfuerzo extraordinario de llevar a término la configuración urbana de la nueva avenida de Torneo y su prolongación. Aun cuando ese sector se percibe como inconcluso, Torneo ha consolidado su destino de vía esencialísima de la Sevilla actual.

Cuestión de tiempo, como la culminación del paseo de Cristóbal Colón que, más allá de su caracterización como obra de conjunto del regionalismo, fue en el horizonte del 92, sesenta años más tarde, con el edificio de oficinas de Previsión Española (Moneo) y el teatro de la Maestranza (Marín de Terán, Aurelio del Pozo), cuando maduró su perfil arquitectónico; y con la localización por Eduardo Chillida de su

monumento a la Tolerancia, su perfil simbólico. De igual modo, un frente sin esa personalidad central del antiguo Arenal, pero con su destino unido al del casco antiguo, en el barrio de San Vicente y la Alameda, se han operado actuaciones de cirugía urbana. Otra cosa es el desarrollo de las traseiras de Macarena Norte, desde la Resolana a la Bachillera, con obras residenciales de diverso calado e interés, pero creadoras de un nuevo escenario privilegiado de la ciudad. Al igual que habrá de suceder en los suelos que, en su mayor parte, permanecen en expectativa desde el Alamillo a San Jerónimo. Partes substanciales de un plan, de una operación urbanística cuya articulación unitaria constituye el destino para toda la espina septentrional de la ciudad en su relación con el Guadalquivir.

¿Y la otra orilla? ¿Qué deparó la Expo'92, bajo el peso de la fiesta al área que sigue bautizada por el más importante vestigio histórico de la antigua Cartuja de Santa María de las Cuevas? En primer lugar, más acá de la escala metropolitana que quiera asignarse, y reconocerse, a toda el área, su fachada fluvial se ha constituido en una nueva parte de la ciudad de extraordinaria importancia. La ordenación de la Exposición Universal, siguiendo el modelo centripeto, abstracto y convencional aplicado a las grandes exposiciones internacionales después de la Segunda Guerra Mundial, ajeno a toda conectividad paisajística exterior, trajo consigo un recinto cerrado en sí mismo, forzando una implantación ajena al río casi en su totalidad, incluso negando el paso por el camino de circunvalación en la ribera, y contando tan sólo con la excepción

A la izquierda, la avenida de Europa en la isla de la Cartuja en la actualidad  
Fotografía: Curro Cassillas

Vista actual de Sevilla, desde la torre Schliender en la isla de la Cartuja.  
En el centro de la imagen, el puente del Patrocinio, obra del ingeniero José Luis Manzanares  
Fotografía: Curro Cassillas





del pabellón de la Navegación (Guillermo Vázquez Consuegra), único edificio con relevancia urbana inequívoca.

Con esa excepción, y la habilidosa relación visual capturada desde el foyer del teatro Central, la Exposición Universal negó el río. Pero incorporó su agua mediante una artificialidad: la creación de un lago como espacio público y festivo central del certamen, conectado mediante un canal con su esclusa a la dársena. Se trataba del único vestigio de una de las dos soluciones ganadoras en el concurso de ideas de 1986, la propuesta de Emilio Ambasz que planteaba una sucesión de tres grandes lagos, el primero de los cuales integraría en una isla a la antigua Cartuja. De Fernández Ordoñez/Junqueira/Pérez Pita, los otros ganadores, se tomaría el trazado rectilíneo paralelo a la corta. El lago, muy cuidado en su urbanización, ha sido dilapidado mediante su entrega y manipulación como parque temático “Isla Mágica”, con desprecio absoluto a la potencialidad urbana que pudimos imaginar en 1992.

Esa lamentable decisión se asoció a otro penoso hecho, el abandono o infrautilización de buena parte de los pabellones y espacios del borde fluvial. El mejor edificio, el pabellón de la Navegación, y otro de los grandes contenedores, el pabellón del Futuro, aún esperan un destino digno. De los espacios para espectáculos, el auditorio, bautizado con el nombre de Rocío Jurado, está infrautilizado; el palenque ha sido recientemente destruido con fines especulativos; y solo el teatro Central, aparte de algunas instalaciones deportivas no muy agradadas, mantiene el tono debido. El conjunto del antiguo recinto integra, en una extraña compartimentación, un parque tecno-

lógico (el proyecto Cartuja 93) cuya vitalidad, según las cifras, no alcanza aún a ser apreciado por la opinión pública, quizá por su aparente hermetismo físico. En el curso 97/98 comenzó a funcionar el área universitaria establecida en la parte norte, especialmente la Escuela de Ingenieros instalada en la que se denominó plaza de América.

Añadir que el patrimonio arquitectónico creado para el 92 tuvo una vicisitud diversa, pues fueron destruidos algunos de entre los mejores pabellones; por ejemplo, el de Japón (Tadao Ando), o el de Castilla-La Mancha (Manuel de las Casas). Mientras que entre los que permanecieron los hay de distinto interés, destacando los de Finlandia (adquirido por el Colegio de Arquitectos) o el de Chile (J. Cruz Ovalle y G. del Sol). Un desequilibrio que se ha decantado en sentido negativo en las obras construidas posteriormente, generalmente carentes de relevancia arquitectónica.

Creo que en la perspectiva de los quince años transcurridos desde la celebración de la Expo'92, dos aspectos deben ser destacados como grandes aportaciones urbanas en la relación del Guadalquivir con la Sevilla contemporánea, y que hay que ponerlos en el haber de la Junta de Andalucía, mediante la gestión de sus consejerías de Obras Públicas y Transportes y de Cultura. Son el Parque Metropolitano del Alamillo y la rehabilitación y destino de la antigua Cartuja de Santa María de las Cuevas. Y ambos como demostración de la conveniencia de establecer adecuadamente objetivos en los planteamientos estratégicos y en la planificación territorial. El parque metropolitano, gran espacio verde de intensa utilización, quedó fijado en los primeros documentos de planificación en la pugna, verdaderamente dura, que se estableció entre las administraciones autonómica y local, y el Comisariado General de la Exposición, luego en la Sociedad Estatal de gestión. El sector norte de la llamada Isla de la Cartuja, a partir del viaducto del Alamillo, reservó el carácter de gran



La reina Sofía saluda al comisario de la Exposición Jacinto Pellón, el día de la inauguración de la muestra.

A la izquierda, vista general del recinto de la Exposición Universal de 1992 en la isla de la Cartuja  
Fotografía: José Morón

El pabellón de la Navegación en la actualidad, obra del arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra  
Fotografía: Curro Cassillas



espacio metropolitano, integrando el parque del Alamillo, que ahora podría verse ampliado, la sede regional de RTVE, y acogiendo posteriormente otro proyecto de gran envergadura, el estadio Olímpico (Cruz y Ortiz), realizado en el impulso tomado cuando Sevilla fue candidata frustrada a sede olímpica.

La Cartuja ha sido la más rentable y simbólica operación en el corazón histórico de esta orilla del Guadalquivir. Un caso más de las dificultades en el destino de los bienes religiosos desamortizados. Este antiguo monasterio, extramuros según exigía la regla de la orden, y su enclave, han tenido una complejísima vicisitud, recogida en las diversas aportaciones contenidas en el libro colectivo editado por Fernando Olmedo y Javier Rubiales para Equipo 28 (1989), aun cuando otros libros sean básicos, como el de Bartolomé Cuartero y Huerta (1950-54, 1988) dedicado a la historia del monasterio, el de Beatriz Maestre (1993) a la fábrica de cerámica implantada por los Pickman, o el dedicado al conjunto monumental como Cartuja recuperada (1992) por la Consejería de Cultura. Con un extraordinario esfuerzo inversor se realizó una labor coral por parte de un grupo de importantes arquitectos de Sevilla, para ubicar el pabellón real y otros recintos expositivos, que tras la clausura del certamen, permitió destinar distintos segmentos recuperados del antiguo monasterio y de las instalaciones fabriles a instituciones que hoy dan vida a este núcleo esencial del recinto general de la Expo'92, entre otros el Centro Andaluz de Arte Contemporáneo (J.R. y R. Sierra) y el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (G. Vázquez Consuegra).

Entre los hitos más significativos aportados a la ciudad por la gran operación urbana de la Expo'92 hay que añadir el conjunto de nuevos puentes, íntimamente ligados a la condición fluvial de Sevilla. Sin duda, así es respecto a su significado para la articulación de la estructura de comunicaciones del territo-

rio, pero de igual modo cabe evaluar su importancia como imágenes relevantes del paisaje urbano. Los dos puentes extremos, los que se corresponden con la ronda exterior, fueron diseñados con una clara intención simbólica, excediendo la mera necesidad funcional, para muchos con derroche dimensional o económico. Pero, pudiendo ser ello cierto, sólo posible con tan gran volumen de inversión pública, su caracterización simbólica expresó el deseo de las instituciones de configurar los testimonios del "poder" en este capítulo de nuestra historia, de igual modo como otros momentos del pasado establecieron, con similar voluntad, sus monumentos.

Desde ese enfoque se dirimió la voluntad de la Junta de Andalucía de llevar a cabo el viaducto y puente del Alamillo sobre la dársena al norte del río histórico. El gran monolito inclinado, uno de los dos vástagos que iban a simbolizar la gran puerta del valle proyectada por Santiago Calatrava, opera como el hito más visible desde múltiples perspectivas en el acceso a la ciudad y dentro de ella. Desgraciadamente el Gobierno de España decidió no llevar a término la mitad que le correspondía, la que cruzaba la corta, y sí un proyecto alternativo que impediría el efecto integral deseado. El puente del Centenario (Fernández Ordóñez y Martínez Calzón) opera con similar voluntad monumental. En este caso, un puente

A la izquierda, el monasterio de Santa María de las Cuevas en la actualidad  
Fotografía: Curro Cassillas

El puente del Alamillo [Santiago Calatrava] y el puente de la Barqueta [Arenas y Pantaleón], en 1992  
Fotografía: José Morón



colgante, que cierra el trazado sur metropolitano, allí donde dársena, canales y astilleros se articulan con los atributos portuarios actuales del viejo carácter fluvial de Sevilla. Los otros puentes construidos en estos años tienen una función diferente, son de orden urbano, comunican la ciudad con el área de Cartuja, la ciudad vieja con la ciudad nueva, como los de Barqueta (Arenas y Pantaleón), Cartuja (Leonhardt y Viñuela), el más elegante, e incluso Chapina (Manzanares), mientras que el doble de Delicias es complementario al servicio de la nueva red viaria interior de la ciudad y facilita la comunicación ferroviaria del puerto.

Actualmente no puede ceñirse una reflexión sobre la Sevilla contemporánea en su relación con el río a la descripción de los hechos en su lugar. La activación de unos con otros interactúan en panoramas que han de definirse como paisajes. El río es también un fulcro continuo de tensiones visuales, habiendo surgido nuevos perfiles antes inéditos, no sólo allí donde se ha abierto el nuevo horizonte de la extensión fluvial, sino en el propio paisaje establecido anteriormente, con la aparición de edificios que se han incorporado a

la mirada del ciudadano, que tampoco es ya la misma. Este es un aspecto objeto de atención especial en la opinión pública que conviene subrayar. En efecto, si nos situamos en el puente de San Telmo, construido hace algo más de medio siglo, la mirada al segmento central del río, con la torre del Oro en primer plano, poco refleja del carácter del Arenal de los siglos XVI y XVII; el puente de Triana ha llegado a ser un referente “sevillanísimo”, respondiendo a una “moderna técnica extranjera” del siglo XIX, y en Triana desapareció el castillo de la Inquisición, pero desde la orilla opuesta el monumento a la Tolerancia de Chillida invita a otra apreciación sensible de esa memoria colectiva. Y desde cualquier otro lugar “de siempre”, en la calle Betis quedan reservados sólo algunos de sus perfiles tradicionales, por más que el magnífico malecón sea el soporte que casi todo lo admite; y el borde de la plaza de Cuba muestra toda la mutación volumétrica y formal que representa el barrio de Los Remedios, la convención de una “Sevilla moderna” que no supo serlo eficientemente.

Entonces, ¿cuál es la vieja estampa? Nada es igual porque nada nunca permaneció estático, y cada capítulo de la historia



*Sevilla y San Juan de Aznalfarache desde las cercanías de Gelves*

Lápiz y aguada sobre papel [1830-1833].

Richard Ford

Colección: familia de Richard Ford. Londres  
Cortesía de la Fundación Cajazol. Sevilla



Imagen tomada desde el puente de San Telmo en enero de 2008  
Fotografía: Curro Cassillas



Vista de Triana, el río y el paseo de Colón, desde la torre del Oro en enero de 2008  
Fotografía: Curro Cassillas

urbana de Sevilla, con acierto o desacierto, dejó su huella. ¿Podría ahora detenerse ese dinamismo? El desafío es poder discriminar lo realizado, y desarrollar ideas, criterios y propuestas integradas y aplicarlas de manera eficiente. El edificio sede de Previsión Española, en lugar especialmente delicado, es una pieza que denota una gran inteligencia y sensibilidad, y el teatro de la Maestranza emerge en su rotundidad entre lo deseado y lo inevitable, integrando compromisos hoy seguramente inútiles. Vicisitud del paseo de Cristóbal Colón también superada por el nuevo perfil emergente tras el puente de Triana por la torre de ese nombre, sede administrativa de la Junta de Andalucía, pieza principal del tardío y titubeante proceso, aún incompleto, de construcción de las instituciones de la capitalidad andaluza. Cuando la llamada Torre Pelli esté construida, ya nada será igual en el horizonte de Sevilla desde cualquier punto de vista, y no sólo desde el río. ¿Responde a ese sistema de innovación eficiente?

La construcción de la ciudad es un proceso siempre cambiante, históricamente reiterado en distintos momentos, lugares y culturas, y en la sociedad dinámica del siglo XXI lo será con mayor énfasis. Los ideales modernos orientados hacia la democratización y satisfacción de las necesidades sociales pareciera que debiesen volcar todos los recursos en

acciones urbanísticas y arquitectónicas funcionales, destinadas a articular servicios propios de una mejor calidad de vida de toda la población. Sin embargo, la experiencia del siglo XX demuestra que tal cosa no ha contravenido la continua reaparición de la búsqueda de valores simbólicos cuya formalización signifique la inversión de recursos extraordinarios para materializarlo, alterando la estricta reorientación de los diseños sostenibles hacia otros que prefieren provocar reacciones imprevisibles e impactos mediáticos.

Todo esto forma parte no sólo de la historia del lenguaje arquitectónico, sino que responde también a una idea del valor añadido sobre la mera estimación economicista, lo que nos remite a “otra” lectura de la política de inversiones para un momento histórico determinado, como es el de la construcción de la capitalidad andaluza. Interrumpir esta filosofía ha sido recordado en circunstancias de crisis y comportaría la quiebra de todo un sistema de valores. Pero tal quiebra, ¿no era el paradigma más radical del proyecto moderno? El decurso de los hechos, y no solo en los países desarrollados, ha venido a mostrarnos cómo el ideal de austeridad y racionalidad florece en tiempos de crisis, y la opulencia renace de sus cenizas, una y otra vez, reclamando la convención monumental de los símbolos del poder.



Tres fotografías, la primera de autor anónimo y las otras dos de Roisin y de Loty, tomadas desde la torre del Oro en los años veinte y treinta del siglo pasado