TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

I. EL TERRITORIO MUNICIPAL

1. MEDIO FÍSICO Y USOS DEL SUELO I. 3

1.1 MEDIO FÍSICO I. 3

1.2 USOS DEL SUELO I. 10

- Evolución de los usos del suelo I. 12
- Los usos agrarios I. 13
- La estructura de poblamiento rural I. 16

1.3 LA EDIFICACIÓN EN EL MEDIO RURAL I. 17

- Método I. 17
- Caracterización I. 19
- Inventario I. 19

2. EL PAISAJE I. 31

2.1 INTRODUCCIÓN I. 31

2.2 SEVILLA, EN EL CONTEXTO PAISAJÍSTICO METROPOLITANO I. 33

- El contexto paisajístico metropolitano I. 33
- Relaciones visuales de la ciudad con su entorno I. 34
- Unidades de paisaje y espacios intermunicipales para el tratamiento de los recursos paisajísticos I. 35

2.3. EL ENTORNO PAISAJÍSTICO DE LA CIUDAD: PAISAJES RURALES Y PERIURBANOS I. 37

2.4. PAISAJE URBANO I. 38

- Circunstancias y elementos configuradores de la escena urbana interior I. 38
- Configuradores secundarios del paisaje I. 38

3. LA ESTRUCTURA URBANA: LA FORMA DE LA CIUDAD I. 43

3.1. EMPLAZAMIENTO Y FORMACIÓN DE LA TRAMA URBANA Y ARQUITECTÓNICA DE LA CIUDAD I. 43

- Las formas de crecimiento consustanciales a la razón fundacional: la *ciudad puerto fluvial* y la *ciudad puente* I. 44
- Las formas de crecimiento inherentes a la localización en el medio físico: límites y puertas territoriales I. 45
- La formas de crecimiento derivadas de la organización productiva del territorio: explotación agraria, industrialización y transformación urbana I. 47
- La cultura dominante sobre la idea de habitar: la casa frente a la ciudad, y la evolución del espacio del patio I. 48

3.2. LA CIUDAD Y SUS PARTES I. 50

- El área central I. 51
- El área extensión norte I. 52
- Áreas exteriores I. 53

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

I. EL TERRITORIO MUNICIPAL

1. MEDIO FÍSICO Y USOS DEL SUELO

1.1. MEDIO FÍSICO

La condición de terreno bajo, llano, con suelos agrícolas fértiles y productivos, y ribereño del río Guadalquivir en la antesala marismeña, pero expuesto a inundaciones periódicas que secularmente han supuesto riesgo para la ciudad y los espacios rurales, tal vez sea el factor físico más determinante en la estructuración del territorio municipal y en la definición del modelo de su entorno rural y natural.

Este medio natural y en especial las características de inundabilidad de sus tramos bajos y la singularidad de su régimen dinámico han condicionado de tal manera la organización actual del municipio, sus crecimientos urbanos, el trazado de las infraestructuras y el modo de su entorno que, en la actualidad, el sistema fluvial, la trama urbana y el ámbito rural constituyen una matriz que registra una intrincada estructura de interrelaciones donde se encuentran y se solapan todos los componentes territoriales y ambientales.

El sistema fluvial de Sevilla debe entenderse como un factor urbano que ha sido manejado a conveniencia de los intereses defensivos y portuarios, con unos criterios en los que prevaleciendo el uso prioritario (defensa, navegación) frente a la utilización múltiple del río (medioambiental, recreativo, etc), han acabado por erradicar los valores y funciones propias de los ecosistemas acuáticos y ribereños.

Los cauces fluviales, riberas y zonas de transición, tradicionalmente lugares de elevada biodiversidad y productividad natural, son en la actualidad valores añorados y deseables por su potencialidad en el aspecto ecológico, medioambiental y social, y por su contribución a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. No obstante, una vez incorporados al sistema de defensas de la ciudad, la posibilidad de ejercer un papel protagonista en el sistema municipal de relaciones está bastante lejana.

Hoy, el sistema hidráulico del Bajo Guadalquivir, la particularidad de las relaciones entre la ciudad, el río, y los suelos agrícolas constituye el rasgo de identidad más relevante de este territorio, que le diferencia de otros ámbitos cercanos.

La constante y antigua presencia de sociedades explotando este entorno y el ajuste entre capacidad del medio y sus utilizaciones o la pugna entre las tendencias maximalistas en las extensiones urbanas y agrícolas y el mantenimiento de las condiciones que hagan perdurables los rasgos del territorio se han decantado siempre hacia las primeras, apoyadas además por un desarrollo tecnológico en materia de obras hidráulicas que ha ido introduciendo una gran diversidad de soluciones al objeto de favorecer la apropiación urbana de los espacios regulados por la dinámica natural y la intensificación del aprovechamiento agrícola del medio, jugando así un papel extraordinariamente importante en la caracterización del territorio.

El continuo desarrollo de la ciudad provoca cambios en el paisaje que, promovido fundamentalmente por una extensión de la ocupación urbana y de los sistemas infraestructurales y de equipamientos, y materializado mediante la introducción de redes de transportes y defensa cada vez con mayores requerimientos de eficiencia y seguridad, más que constituir un acumulo de experiencias de la sociedad en su relación con el entorno rural y natural y una coexistencia de elementos diversos, han supuesto un replanteamiento de la funcionalidad del territorio, y, solidariamente, la desaparición de los rasgos rurales y ambientales.

Estos procesos, por lo general, tienden a desestructurar las áreas agrícolas periurbanas (factores de equilibrio entre el campo y la ciudad), tensionando la lógica agrícola y generando situaciones de abandono más o menos transitorias, que son el reflejo de una lucha desigual en la competencia por el espacio: la fortaleza (económica y física) de los procesos y hechos urbanos contra la debilidad de la actividad rural.

Hoy la organización del territorio municipal se basa en la coexistencia de dos extensas bolsas de especialización territorial, una urbana (60% del municipio) y otra agrícola (36%), escasamente diversificadas, homogéneas y simplificadas en contenidos, que solamente conservan algunos componentes naturales (4%) ligados al sistema fluvial.

Los rasgos físicos con mayor capacidad de inspirar la ordenación municipal se sintetizan en los siguientes:

- Probabilidad de lluvias con elevada intensidad horaria, aspecto a tener en cuenta en la planificación de las infraestructuras

  Los efectos derivados de la interacción entre el carácter concentrado de las precipitaciones y otros factores ambientales (caída de la hoja, campo en expectativa de siembra, etc) requieren, al objeto de minimizar los trastornos sobre la ciudad y sus actividades, importantes exigencias técnicas a los sistemas de drenaje y redes urbanas de pluviales.

  Dado que muchas de las características climáticas de Sevilla (abundancia de calmas, elevada humedad relativa, nieblas, fuertes contrastes térmicos y elevadas temperaturas veraniegas) se sitúan fuera de los umbrales óptimos de confort climático, el diseño de los crecimientos urbanos debe contar ineludiblemente con estas variables al objeto de potenciar la creación de microclimas que, suavizando las condiciones reinantes, favorezcan la calidad de vida de sus ciudadanos.

- Soporte físico de elevada capacidad de acogida de actividades. Inexistencia de condicionantes mayores, exceptuando los hídricos, para la implantación de usos

  Salvando las limitaciones de carácter hídrico, el territorio presenta excelentes condiciones naturales para el aprovechamiento de sus recursos: a) terreno eminentemente llano generado por las llanuras aluviales y las terrazas fluviales inferiores, con excepciones puntuales que apenas superan el 5% de pendiente; b) suelos de elevada capacidad productiva; c) interesantes recursos hidrogeológicos aunque con calidad no apta para todos los usos, especialmente para consumo humano; d) abundancia de recursos geológicos de uso cotidiano, tales como gravas y arenas directamente utilizables en la construcción y en obras públicas; e) favorabilidad geotécnica; f) disponibilidad de agua regulada por los sistemas generales de la cuenca y destinada tanto al abastecimiento urbano como al suministro de zonas regables, etc.

  En contrapartida, adolece de elementos físicos, no de carácter hídrico, que aporten singularidad, relevancia o cualquier otro tipo de hechos diferenciales.

La red hidrográfica necesita una redefinición que adopte enfoques integrales y ecológicos

El sistema fluvial, en cambio, constituye el elemento físico más representativo e imbricado con la ciudad y su entorno rural, que se manifiesta como un factor fundamentalmente urbano. Su situación actual es el resultado de una dilatada y continua intervención hidráulica encaminada a aumentar los márgenes de seguridad en Sevilla y a favorecer la navegabilidad en la ría del Guadalquivir.

El sistema fluvial, intensamente regulado en toda su cuenca, ya no obedece a patrones naturales sino que atiende a las necesidades de la planificación de los recursos hídricos y de la gestión de las infraestructuras de apoyo.

Sin embargo, el sistema hídrico constituye el factor determinante de la organización del territorio municipal. Entre sus vectores con mayor peso se destacan:

- La confluencia de importantes tributarios en el área de Sevilla (Guadaira, Rivera de Huelva, arroyos de los Alcores, etc).

- La confluencia de los regímenes fluvial y marino. El cauce del río Guadalquivir hasta la altura de Alcalá del Río e incluso algunos tramos bajos de sus afluentes se ven sometidos a la influencia periódica de las mareas, funcionando por ello como una ría.

- El acontecimiento de crecidas extraordinarias potencialmente peligrosas que secularmente han supuesto amenaza para la ciudad y para el manejo del medio rural.

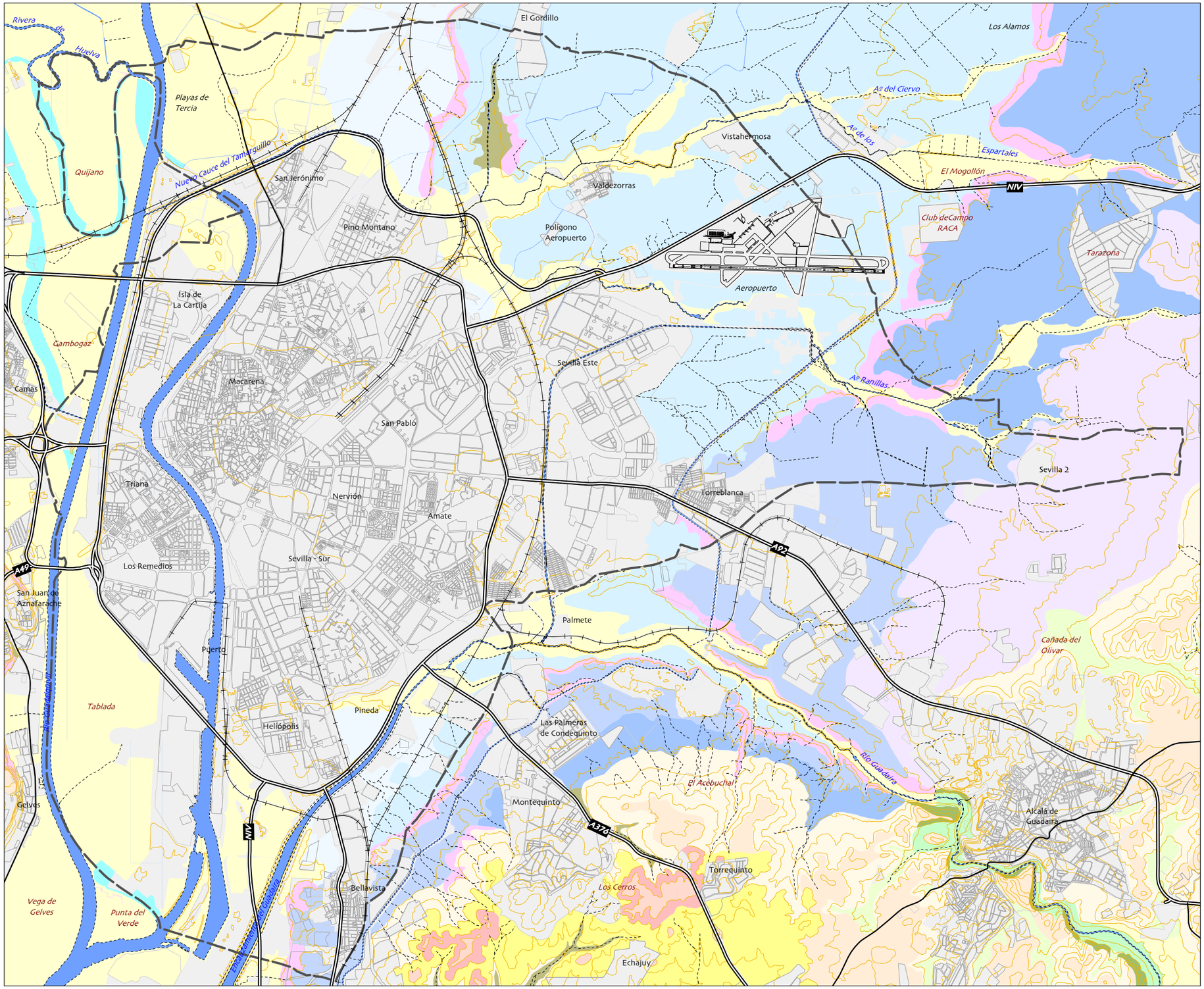
- Gran desarrollo de los sistemas de protección ante avenidas: todo el complejo sistema hidráulico ha sido modificado sustancialmente para establecer unos márgenes aceptables de seguridad en la ciudad de Sevilla. Las soluciones de carácter infraestructural, integradas conjuntamente por muros lineales de defensa, canalizaciones y modificaciones de dirección y trazado de la red de drenaje, tanto principal como secundaria, han sido las frecuentemente utilizadas para definir el sistema defensivo.

- La irregularidad del régimen fluvial y la mediocridad de los estiajes.

- La deteriorada calidad de las aguas, en especial del río Guadaira y en menor medida del río Guadalquivir.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



- Llanura aluvial
- Terraza Nivel I
- Terraza Nivel II
- Terraza Nivel III
- Vaguadas
- Terraza Nivel IV
- Glacis de terraza
- Escarpes
- Depresiones fluvio-cársticas
- Cañón cárstico: tajos
- Cañon cárstico
- Arenas basales
- Cerros: laderas
- Cerros: monteras
- Plataformas: monteras planas
- Plataformas: laderas
- Cauces de aguas altas

- Cauces y cursos principales
- Alteraciones antrópicas y área urbanas

GEOMORFOLOGÍA
I. 5

Suelos de elevada capacidad productiva con ciertas limitaciones derivadas del drenaje deficiente

Los suelos del término municipal se caracterizan por presentar unas excelentes condiciones agronómicas. En general, son suelos profundos, franco-arcillo-arenosos, de textura equilibrada, caracterizados por su buen drenaje, una apreciable capacidad de retención de humedad, un PH ligeramente alcalino, y casi sin limitaciones al laboreo agrícola.

Los suelos muestran una clara vocación agrícola y una capacidad productiva, en general, elevada, aunque matizada según diferentes aptitudes naturales. No obstante la fertilización química, la irrigación y las medidas correctoras y de manejo, cubriendo las principales deficiencias naturales, equiparan la capacidad final de los suelos.

También son frecuentes factores de costosa y dificultosa corrección (inundabilidad, deficiente drenaje, mala aireación, etc), en ocasiones potenciados por los sistemas infraestructurales de la ciudad (defensas, encauzamientos redirigidos y rondas urbanas) que a la postre son los que determinan las diferentes aptitudes naturales de los suelos y condicionan la gama de orientaciones productivas implantables.

Disponibilidad de recursos hidrogeológicos

Los suelos del término municipal presentan unas excelentes condiciones hidrogeológicas, adscribiéndose a una de las dos unidades hidrogeológicas definidas por el Plan Hidrológico de Cuenca:

- UH, Nº 46: aluvial del Guadalquivir (Sevilla).
- UH, Nº 47: Sevilla - Carmona.

Los recursos hidrogeológicos del aluvial del Guadalquivir, no potables, adquieren el carácter de recursos estratégicos utilizados fundamentalmente en periodos de penuria hídrica como tomas alternativas a los suministros reglados de las zonas regables y sistemas de abastecimiento urbano. Salvo el problema de contaminación de origen agrario y urbano de sus aguas, la UH muestra un balance excedentario y una situación normalizada.

En este mismo sentido se concreta el sector de la UH Sevilla - Carmona incluido en el municipio y localizado a poniente del Canal del Bajo Guadalquivir. A levante del mismo (cabecera del arroyo Ranillas) los recursos hidrogeológicos son más modestos pero posibilitan el mantenimiento, en condiciones no del todo satisfactorias, de una agricultura extensiva en regadío compartiendo espacio con usos tradicionales.

Irrelevancia de los espacios y valores ambientales

Los espacios naturales del municipio son los que, por defecto, no son suelos productivos, o aquéllos que derivan improvisadamente del abandono de ciertas actividades (graveras) que prestaban servicio a la ciudad. Son prácticamente inexistentes, se encuentran muy dispersos y fragmentados y apenas desempeñan funciones productivas, ecológicas y medioambientales. Solamente destacan por su aportación paisajística como referentes dentro de una matriz rural y urbana.

Esta situación es el resultado de un manejo, antiguo ya, del territorio que ha entendido incompatible la coexistencia entre valores ambientales y rurales y/o urbanos. Tanto el sistema productivo agrario, regulado en términos de rentabilidad económica y máxima ocupación del espacio productivo, como la concepción del medio fluvial, priorizado hacia la configuración de un sistema defensivo para la ciudad frente a las riadas, han fomentado la erradicación de los valores naturales así como la pérdida de sus funciones medioambientales. La ciudad, en cambio, amparada en la favorabilidad del medio físico, está recreando una serie de parques periurbanos que se están erigiendo en los referentes ambientales del municipio.

Entre los valores ambientales más relevantes, se citan: a) el río Guadalquivir, más como potencialidad de constituir un gran corredor ambiental que por sus manifestaciones actuales; b) las riberas del Rivera de Huelva, único testimonio vivo de lo que debió ser común en el municipio; y c) el encauzamiento del río Guadaira, como soporte de una interesante avifauna y como ejemplo de consolidación de valores ambientales en una pieza básica del sistema de defensas de la ciudad.

Las vías pecuarias, en su mayor parte, adscritas a funciones urbanas y viarias

La red de vías pecuarias, tradicionalmente muy importante dado el papel de Sevilla como centro regional, se ha visto modificada, parcialmente desafectada y en gran medida ocupada tanto por la ciudad y sus extensiones urbanas como por la densa red de infraestructuras de comunicaciones que le prestan servicio.

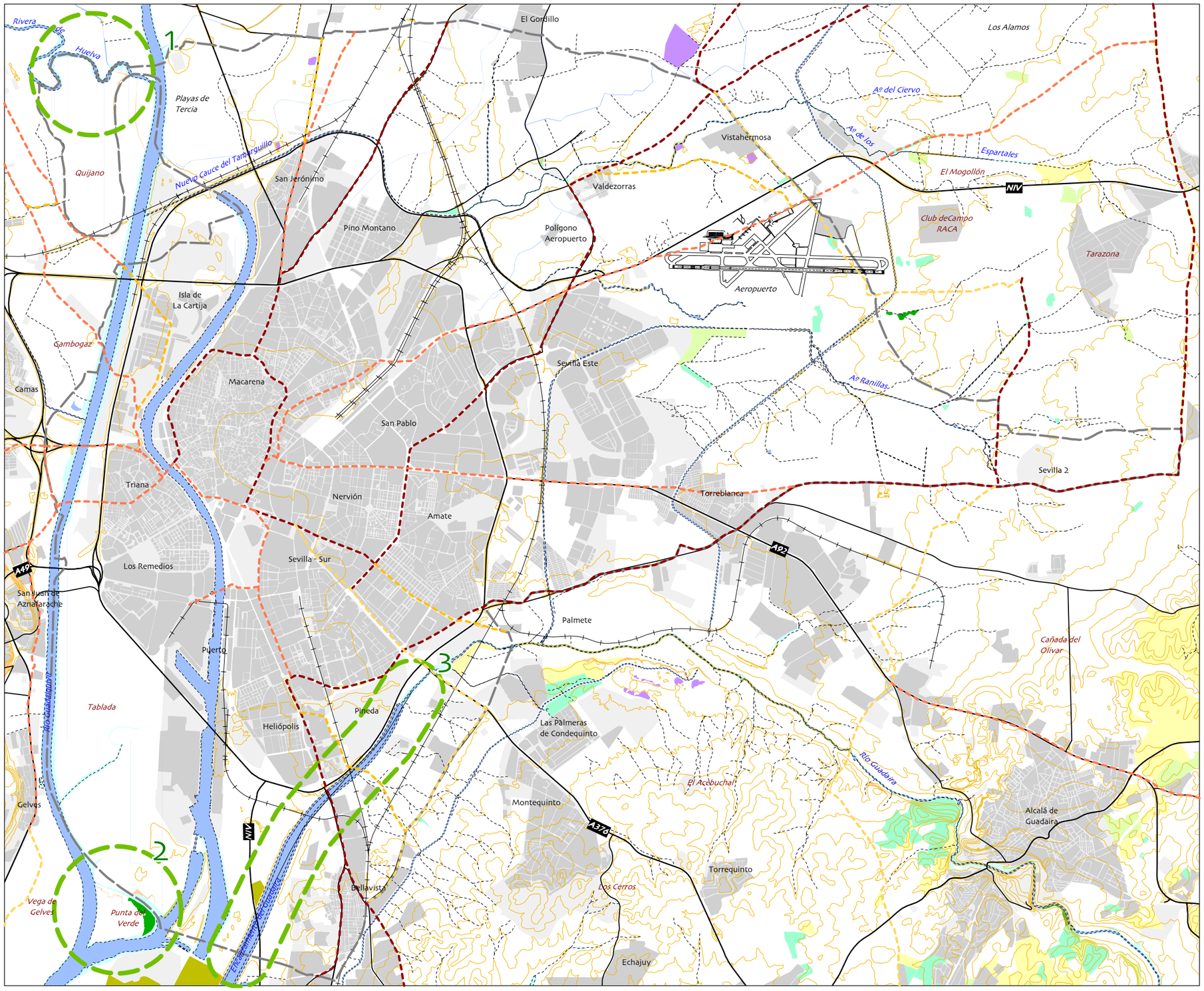
La adecuación a las necesidades de la ganadería local y regional realizada mediante el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias de Sevilla (OM 17/02/1947), trajo consigo una reducción del patrimonio pecuario que, a grandes rasgos, se concretó en:

- La propuesta de declaración de vías pecuarias innecesarias afectó a las veredas de los Espartales y del Alamillo, y al descansadero del Prado de San Sebastián.

- La propuesta de vías pecuarias sobrantes abarcó a toda la red, reduciendo su anchura bien a la correspondiente a las categorías de coladas y veredas, bien a la existente entre las alineaciones de las calles de la ciudad o al ancho ocupado físicamente por algunas carreteras.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



Vías pecuarias

- Cañada
- Cordel
- Colada
- Vereda

Zonas húmedas

- Areas encharcadas
- Pozas en canteras

Areas forestales

- Cauces y riberas
- Eriales, matorrales y pastizales (Escarpes)
- Eucaliptales
- Pastizales
- Pinares
- Tarajales
- Vegetación de ribera

Espacios naturales

1 Rivera de Huelva
2 Punta del Verde
3 Encauzamiento del Guadaira

ÁREAS DE INTERÉS NATURAL Y VÍAS PECUARIAS
I. 7

VÍAS PECUARIAS EN EL MUNICIPIO DE SEVILLA

		características según proyecto de clasificación					características mapa	
Nº	Vía pecuaria	Rango	L. legal (m)	Ancho (m)	Rango actual	A. actual (m)	L. real (m)	L. libre (m)
01	Cañada Real de Poco aceite	Cañada	11,0	75,22	Cordel	37,61	10.447	2.079
01	Cañada Real de Poco Aceite	Cañada	0,0	75,22	Vereda	20,89	563	
02	Cañada del Juncal	Cañada	2,5	75,22	Cañada	Alineaciones	2.131	
03	Cañada Real de Peromingo y de Palmete	Cañada	15,0	75,22	Cordel	37,61	15.540	6.664
04	Cañada Real del Bodegón de Las Cañas o de Córdoba a Sevilla	Cañada	6,0	75,22	Vereda	20,89	11.922	
05	Cañada de la División del Término de Carmona	Cañada	1,0	75,22	Vereda	20,89	754	754
06	Vereda de la Rinconada	Vereda	2,0	20,89	Colada	12	1.739	
07	Cordel de Brenes y Cantillana	Cordel	4,0	37,61	Vereda	20,89	4.126	1.997
08	Cordel del Camino de la Fuente del Arzobispo o de la Carretera Nueva de Carmona	Cordel	9,0	37,61	Vereda	20,89	9.974	
09	Cañada de la Escalera	Cañada	1,5	75,22	Colada	15	1.419	1.419
10	Cordel de la Carretera de Alcalá de Guadaira	Cordel	7,0	37,61	Vereda	20,89	8.639	
11	Cordel del Sur o de la Carretera de Cádiz	Cordel	2,0	37,61	Vereda	20,89	2.896	
12	Cordel de Tablada	Cordel	1,1	37,61	Cordel	Alineaciones	1.205	
13	Cordel de Triana	Cordel	3,0	37,61	Colada	15	3.797	
15	Cordel del Patrocinio	Cordel	1,5	37,61	Cordel	Alineaciones	2.136	
16	Vereda del Puente Horadada	Vereda	2,5	20,89	Vereda	Alineaciones	2.480	1.339
17	Colada de San Juan de los Teatinos	Colada	3,5	0,00	Colada	Alineaciones	3.233	
17	Cordel del Campogaz	Cordel	1,5	37,61	Colada	15	1.954	
18	Cañada Real de la Armada	Cañada	3,0	75,22	Colada	15	3.826	
19	Cañada Real de La Isla Menor	Cañada	1,5	75,22	Vereda	20,89	2.083	
20	Vereda del Rayo	Vereda	3,0	20,89	Vereda	Alineaciones	2.818	2.818
21	Colada del Vado de San Juan de los Teatinos	Colada	4,0	20,89	Colada	Alineaciones	4.840	3.736
22	Vereda de los Espartales	Vereda	3,0	20,89	Innecesaria	5	3.425	
23	Vereda del Alamillo o de la Barqueta	Vereda	2,5	20,89	Innecesaria	6	2.764	

De los 91,1 km (longitud legal) de vías pecuarias que discurrían por el término de Sevilla (105 km según mediciones sobre el mapa de catastro), hoy solamente 20,8 km se encuentran libres de afecciones urbanas o de carreteras, situándose en las periferias del término municipal y sobre todo en la proyección municipal hacia los Alcores. Todas ellas se encuentran transitables y suelen presentar ocupaciones temporales de carácter agrícola.

La amenaza de las inundaciones

Por su condición de zona expuesta (terreno bajo, llano y ribereño), los fenómenos naturales más frecuentes derivan del ciclo del agua, especialmente sus manifestaciones más extremas: las inundaciones ocasionadas por las crecidas extraordinarias de la red fluvial.

El riesgo de inundación en Sevilla procede fundamentalmente de los desbordamientos del río Guadalquivir. En las crecidas ordinarias de éste (T<=25 años), de elevada frecuencia, el sistema hidráulico entra en aguas altas pero desagua sin dificultad aparente. A partir de los 3.000 m^3/s se activan los cauces de aguas altas (Quijano y Madre Vieja de la Rivera de Huelva), se producen desbordamientos parciales, y el río empieza a condicionar la capacidad de evacuación de sus tributarios. Superando los 4.000 m^3/s y hasta 5.500 m^3/s, los desbordamientos se generalizan extendiéndose a gran parte de la llanura de inundación. El sistema defensivo de la ciudad cumple sus objetivos. En caso de conjunción de la punta de avenida con aguaceros sobre la ciudad, las estaciones de bombeo de aguas pluviales y residuales pueden ver desbordada su capacidad y activar procesos colaterales en zonas bajas de Sevilla e interior del muro de defensa de la margen derecha.

En las crecidas extraordinarias (T>= 50 años y Q> 5.790 m^3/s), el río ocupa toda su zona de inundación con calados, incluso, métricos; el sistema de defensas puede empezar a presentar ciertas debilidades puntuales que se generalizan en el sector defensivo norte (antiguo meandro de San Jerónimo) con caudales superiores a 8.000 m^3/s. Crecidas con caudales punta mayores de 10.000 m^3/s inducirían una situación límite para los sistemas de defensa.

Así pues, los desbordamientos del río Guadalquivir determinan una peligrosidad muy elevada, derivada de una fuerte velocidad de la onda de crecida, así como de una dilatada duración de la inundación (uno o varios días) y de un importante calado (uno o varios metros de profundidad). La peligrosidad más extrema se asocia al cauce funcional y a los cauces de aguas altas de Quijano y Madre Vieja de la Ribera de Huelva.

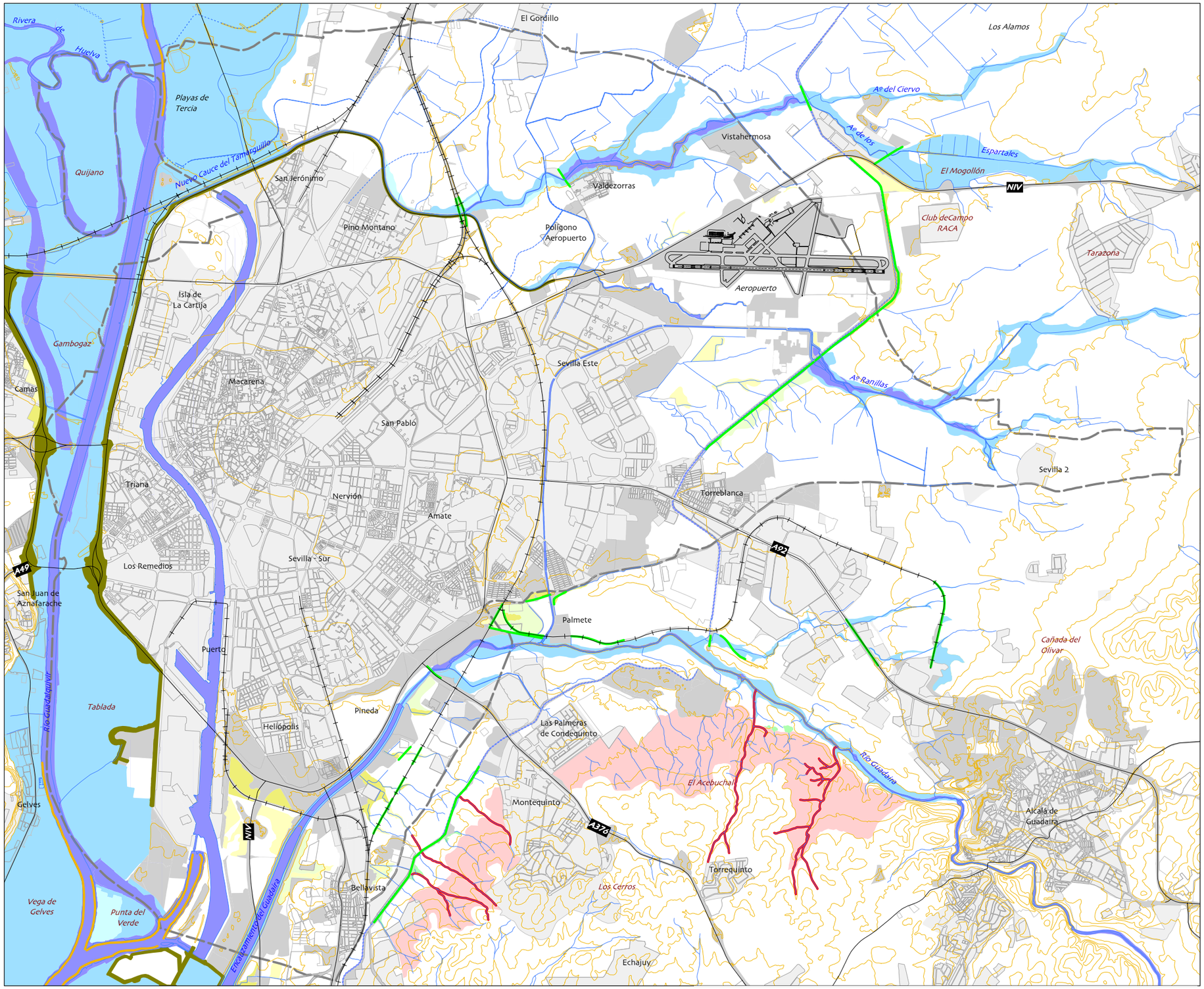
Los riesgos o repercusiones sobre la actividad económica afectan por igual a todas las zonas agrícolas situadas en su zona inundable, aunque con mayores trastornos para la arboricultura, y las afecciones sobre la población apuntan inicialmente a los núcleos urbanos no defendidos, como es el caso del tramo San Juan - Gelves, y en caso de crecida extrema a todo el sistema de asentamientos del Valle del Guadalquivir.

El funcionamiento extraordinario de los restantes colectores fluviales, sin menospreciarlos, solo depara trastornos localizados y no suponen especial peligrosidad para la ciudad.

ZONAS INUNDABLES Y PUNTOS CONFLICTIVOS EN EL MUNICIPIO DE SEVILLA

Cauce	Superficie inundable (ha)	Tramos más expuestos	Puntos conflictivos
Guadalquivir	3.567	Cauce y cauces de aguas altas de Quijano y Madre Vieja	Entremuros Camas - San Juan de Aznalfarache, San Juan y Gelves
Guadaira	325	Cauce aguas arriba del puente de la Carretera de Utrera	Puente carretera de Utrera
Espaldilla	46	Transcurso por los polígonos industriales	A-92 y polígonos industriales
Ranillas	169	Llanura de inundación aguas arriba del Canal del Bajo Guadalquivir	Sección de paso, bajo el Canal del Bajo Guadalquivir
Miraflores	480	Cauce y llanura de inundación entre Valdezorras y su confluencia con el NC del arroyo Tamarguillo	Aeropuerto Viejo, Valdezorras, Canal del Bajo Guadalquivir, polígono industrial Los Espartales
TOTAL	4.587		

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



INUNDACIÓN FLUVIAL

- Peligrosidad baja
- Peligrosidad elevada
- Peligrosidad muy elevada

ENCHARCAMIENTO SUPERFICIAL

- Probabilidad elevada
- Probabilidad media
- Encharcamiento de suelos
- Sedimentación de arrastres

EROSIÓN

- Areas de erosión más intensa
- Incisión fluvial de mayor actividad

EROSIÓN DE MÁRGENES

- Márgenes fluviales con mayor tasa de erosión

OTROS ELEMENTOS

- Red de drenaje y encauzamientos
- Canales y acequias
- Obstáculos al drenaje
- Muros de defensa ante avenidas
- Alteraciones superficiales con repercusión sobre el drenaje
- Áreas urbanas (impermeables)

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

PROCESOS Y RIESGOS
I. 9

Las desviaciones fluviales y el desplazamiento progresivo hacia el exterior de los distintos cauces que transcurrían por el núcleo urbano de Sevilla, según la ciudad ha ido creciendo, han mejorado los resguardos en la ciudad, pero, a su vez han repercutido sobre ámbitos externos (llanos) problemas relacionados con la deficiencia del drenaje, inexistentes con anterioridad, tales como inundaciones de pequeño calado y amplitud, aparición de zonas sin drenaje solucionado o incluso con elevada probabilidad de encharcamiento.

ÁREAS DE DRENAJE DEFICIENTE Y SUSCEPTIBLES DE ENCHARCAMIENTO

Zona	Problemas
Dársena - Encauzamiento del Guadaira	Drenaje muy comprometido tras las modificaciones históricas del tramo final del río Guadaira. Potenciación del fenómeno por la SE-30 y N-IV.
Margen izquierda de la Canalización del río Guadaira	Drenaje obstaculizado por la Canalización del río Guadaira. Encharcamientos prolongados en áreas más deprimidas. Generalización de los encharcamientos en crecidas extraordinarias del río Guadaira.
Guadaira – SE-30 – Canalización del arroyo Ranillas	Drenaje totalmente alterado y de difícil solución. Las infraestructuras jalonan y determinan la duración de los encharcamientos. Importantes procesos de relleno superficial con el objeto de aislar los problemas hídricos.
Canal del Bajo Guadalquivir: Torreblanca – Aeropuerto	Insuficientes estructuras de paso bajo el Canal del Bajo Guadalquivir para drenar una red de drenaje escasamente jerarquizada. Colectores laterales al Canal con escasa funcionalidad.
Sevilla Este	Topografía llana y suelos con deficiente drenaje interno provocan encharcamientos superficiales y edáficos en periodos húmedos.
Márgenes de la N-IV en la zona del Aeropuerto	Área llana con drenaje modificado y alterado por aeropuerto y N-IV.
Llanura inundable del río Guadalquivir	Áreas deprimidas naturales (paleocauces y cauces de aguas altas) con problemática de drenaje potenciada por las infraestructuras lineales que la atraviesan.
Interior del muro de defensa de la margen derecha (Camas – San Juan)	Problemática grave de anegamiento, deposición de arrastres y encharcamiento, potenciada por: crecidas torrenciales de la red de drenaje, insuficiencia de estructuras de paso y conducciones, pésimo estado de conservación de las infraestructuras y drenaje no solucionado tras la construcción del muro de defensa.

Problemas semejantes recrean las infraestructuras lineales que atraviesan la red de drenaje, jalonándose frecuentemente de láminas de agua retenidas por inadaptación de sus infraestructuras de paso tanto a la amplitud de los flujos de desbordamiento como a los caudales característicos de las crecidas extraordinarias.

Los problemas derivados de la erosión se catalogan como muy bajos e irrelevantes en el municipio.

Los procesos de colmatación fluvial requieren continuas intervenciones de mantenimiento, fundamentalmente consistentes en operaciones de dragado de la ría que cumplen la doble funcionalidad de mantener expedito el canal de navegación fluvial y garantizar la adecuada evacuación de avenidas. En este sentido, el mantenimiento de la actividad portuaria en Sevilla, es una pieza clave e indispensable para mantener unos márgenes aceptables de seguridad en la ciudad.

EROSIÓN Y COLMATACIÓN FLUVIAL

Encauzamiento del río Guadaira	Colmatación paulatina y progresiva del lecho. Reducción de la capacidad de evacuación de la infraestructura hidráulica.

1.2. USOS DEL SUELO

El esquema de los usos del suelo es la síntesis de un continuo proceso de desmembración de la estructura rural como consecuencia de la apropiación para la ciudad de sus periferias y la proyección hacia el campo de sus redes y sistemas de comunicación y transportes.

La actual configuración del medio rural responde a la de un territorio que encierra dos realidades distintas (campo - ciudad), enfrentadas y nunca complementarias que en la lucha desigual en la competencia por el espacio, la fortaleza (económica y física) de los procesos y hechos urbanos contra la debilidad de la actividad rural, siempre tiene el mismo final: la desestructuración de las áreas agrícolas periurbanas (factores de equilibrio entre el campo y la ciudad) y la destrucción de los testimonios históricos de la relación entre pobladores y su territorio.

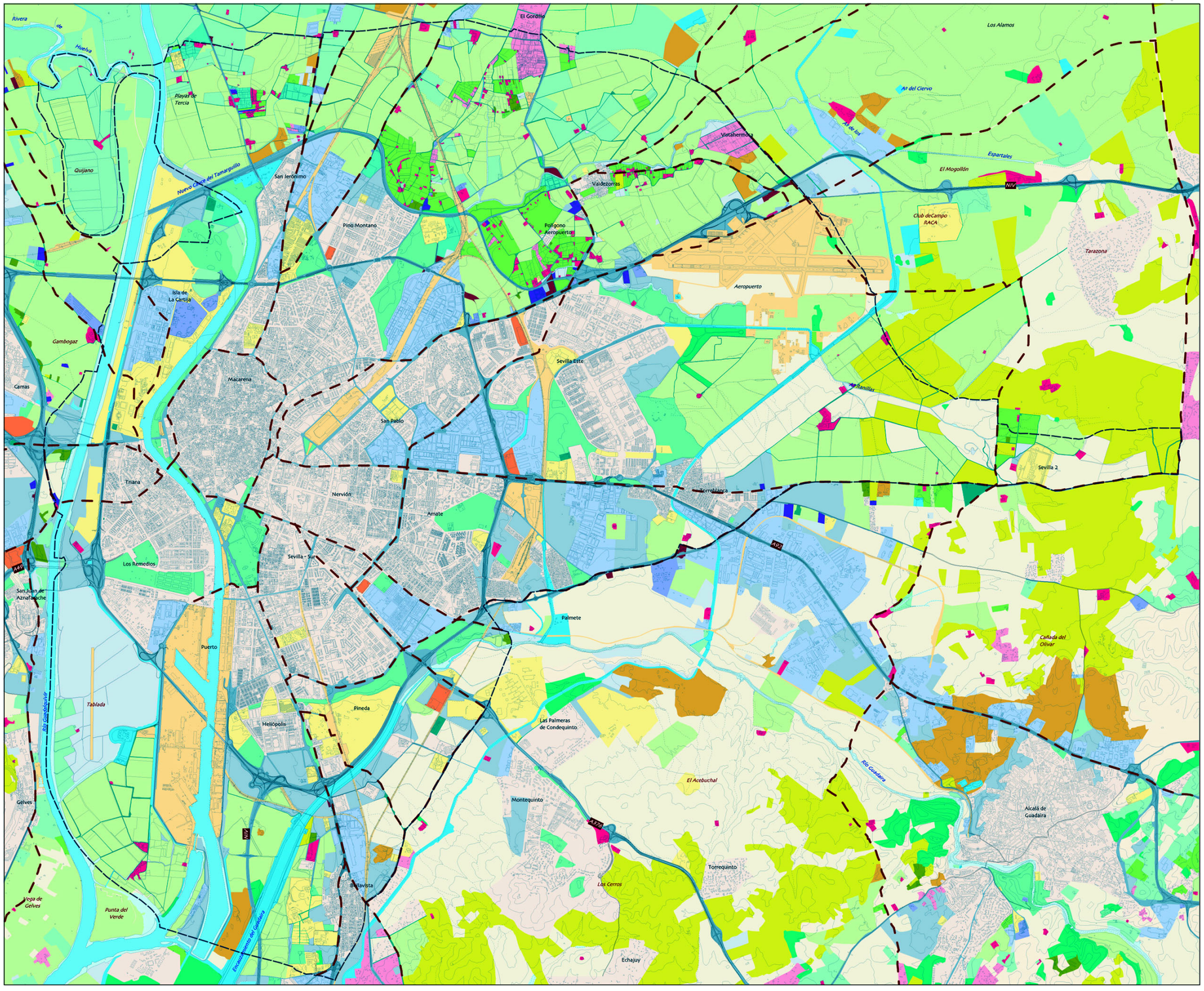
El intenso desarrollo urbano de Sevilla y su entorno en las últimas décadas y, en especial, en los años previos a la EXPO'92, ha llevado a cabo una profunda transformación y expansión del espacio urbano en detrimento del medio rural circundante, ahondando en el tensionamiento de la estructura territorial del mismo e incluso, sectorialmente, provocando la desaparición de ésta.

ESTRUCTURA DE LOS USOS DEL SUELO

Uso	Ámbito	%	Término municipal	%
Extractivo	493,7	1,6	70,2	0,5
Forestal y masas de agua	1.761,7	5,8	590,3	4,2
Agrícola	15.501,3	51,1	4.992,3	35,7
Ganadero	37,5	0,1	10,6	0,1
Infraestructura	2.375,4	7,8	1.690,6	12,1
Equipamiento	1.821,9	6.0	1.355,3	9,7
Industrial	1.772,7	5,8	1.058,1	7,6
Terciario	159,8	0,5	89,4	0,6
Urbano	4.831,0	15,9	3.312,5	23,7
Parcelaciones y edificaciones agrarias	415,1	1,4	176,1	1,3
Suelos vacantes y degradados	1.181,7	3,9	649,4	4,2
Total	30.352,1	100,0	13.994,8	100,0

La implantación de usos, la ocupación indiscriminada del espacio por las necesarias obras de infraestructuras al servicio de los citados usos y actividades urbanas, y la aparición frecuente de suelos sin funcionalidad aparente han supuesto un replanteamiento drástico de la funcionalidad del territorio, en relación a una forzada y dinámica reasignación de usos. Aunque desestructurados en cierta medida y reconocibles en el tercio septentrional, los usos agrícolas en el municipio de Sevilla alcanzan una notable significación (36% del municipio) y desempeñan una importante función territorial.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



- Vías pecuarias

- Canteras, escombreras y vertederos
- Cauces y riberas
- Masas de agua
- Masas forestales
- Eriales y pastizales
- Herbáceos de secano
- Olivar
- Regadíos extensivos
- Regadíos intensivos
- Cítricos y frutales
- Viveros
- Improductivos agrícolas
- Ganadero
- Puerto, aeropuerto y centros de transporte
- Vías de acceso y principales rondas urbanas
- Infraestructuras hidraúlicas
- Otras infraestructuras
- Grandes equipamientos urbanos
- Parques urbanos y espacios libres
- Industriales y económico-productivos
- Servicios de la construcción
- Desguaces y chatarrerías
- Servicios del transporte
- Hostelería y turismo
- Grandes superficies comerciales
- Urbano y urbanización
- Parcelaciones urbanísticas
- Viviendas rurales y cortijos
- Solares degradados, improductivos y vacantes

USOS DEL SUELO DEL TERRITORIO MUNICIPAL
I. 11

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

- **Evolución de los usos del suelo (1985 - 2000)**

  Como es lógico en una aglomeración urbana, la evolución de los usos deriva fundamentalmente de la extensión de la ocupación urbana y de los sistemas infraestructurales y de equipamientos que le prestan servicio, sobre terrenos agrícolas o sobre suelos improductivos en situación de expectativa de nuevos usos.

  En Sevilla y su área de influencia, la dinámica experimentada en estas dos últimas décadas viene marcada por la EXPO'92, acontecimiento que en el periodo considerado ha supuesto un máximo y un punto de inflexión en los ritmos de las expansiones urbanas.

  EVOLUCIÓN DE USOS 1982 - 2000

Uso	Incremento (ha)	%
Extractivos	90	2,5
Infraestructura	1.019	28,8
Equipamiento	764	21,6
Industrial	277	7,8
Terciario	86	2,4
Urbano	789	22,3
Edificaciones	3	0,1
Solares	507	14,3
Total	3.540	100,0
Nota: los usos urbanos solamente contabilizan las principales extensiones urbanas		

  La mayor parte de los cambios experimentados en el ámbito datan del lustro anterior al año 1992; desde entonces tan sólo se registran las lógicas extensiones urbanas, y los crecimientos responden bien a la consolidación de suelos urbanizables, bien a ejecución de operaciones de reforma interior. La transformación de usos experimentada ha afectado aproximadamente a un 10% del territorio (3.500 ha):

  Las **redes de infraestructuras** han sido prácticamente duplicadas, especialmente las viarias y del transporte. SE-30, rondas urbanas de Sevilla, vías de acceso, anillos ferroviarios, centros de transporte de viajeros y mercancías, etc, constituyen un conjunto de intervenciones que han ahondado en la fracturación de la estructura rural y, frecuentemente, tensionado ambientalmente a espacios colindantes.

  Las **extensiones urbanas** han consistido básicamente en el desarrollo de suelos urbanizables en zonas periféricas como Pino Montano, Sevilla Este y Los Bermejales.

  Los **usos industriales** han venido consolidando suelos productivos preexistentes, aunque también se han registrado nuevas implantaciones de suelos económico-productivos como el Parque Tecnológico de La Cartuja y los nuevos polígonos de la zona El Pino - Palmete.

  En respuesta a los importantes déficits, los **equipamientos** han experimentado un notable incremento hasta alcanzar unos índices más próximos a los deseables: la Isla y la Corta de la Cartuja (Tamarguillo - Charco de la Pava), la margen izquierda del meandro de San Jerónimo (San Jerónimo - Plaza de Armas), los grandes espacios libres perimetrales (Alamillo, Entreparques, Miraflores, Alcosa, Sevilla Este, antiguo cauce del Guadaira, etc), constituyen los exponentes más representativos de este periodo. En su mayor parte, estas dotaciones han consumido directamente suelos agrícolas con gran potencialidad agrológica (Cortijo del Alamillo, Huertas de Miraflores, etc), aunque también son reseñables los espacios libres ganados mediante regeneración de solares degradados.

  La renovación de los suelos vacantes y degradados. Los cambios reseñados han consumido importantes superficies de suelos vacantes, en diversos estados de degradación y deterioro, pero a su vez han promovido la aparición de otros nuevos con condiciones similares, de tipología y origen diversos: escombreras, suelos intersticiales, improductivos agrícolas periurbanos, etc.

  Las **actividades extractivas** alcanzaron su máxima producción en los años previos al 1992, desde entonces se han sellado y regenerado numerosas graveras, entre las que destacan algunas del entorno del aeropuerto y otras ubicadas en la confluencia entre el arroyo Miraflores y el nuevo cauce del arroyo Tamarguillo.

  La ocupación del espacio rural por parcelaciones urbanísticas. Se trata de un proceso muy dinámico en los años sesenta y setenta que ha perdido intensidad a partir de los ochenta. En estos últimos años, la implantación residencial en el espacio rural se ha caracterizado por la paulatina consolidación de las parcelaciones ya existentes.

  La reconversión de la estructura productiva. Las estructuras productivas agrarias del municipio responden a una agricultura de regadío, consolidada y tecnificada, integrada fundamentalmente por entidades de medio y gran tamaño adscritas a las ya antiguas zonas regables del valle del Guadalquivir (Víar, valle inferior); o regadíos estables dependientes de los recursos hídricos subterráneos del acuífero Sevilla-Carmona o de los superficiales procedentes del Canal del Bajo Guadalquivir.

  Dirigidos por la Política Agraria Comunitaria, los usos agrícolas se encuentran en periodo de reestructuración, modernización y adaptación a la economía de mercado y la libre competencia. Las opciones productivas registradas (gran proporción de productos contingentados) se basan en un régimen de especialización muy acusado que genera un alto grado de dependencia de políticas y coyunturas agrarias muy concretas, constituyendo así su principal factor de fragilidad e incertidumbre.

  El regadío sevillano apenas ha experimentado cambios significativos con respecto a la secular localización del regadío tradicional y en relación a la importante inercia registrada en otras zonas andaluzas.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

En esta etapa de reconversión o reorientación productiva, los procesos registrados apuntan en la misma dirección: diversificación e intensificación de la producción y búsqueda de alternativas de mayor futuro, en su mayor parte basadas en los cultivos extensivos en regadío (algodón, maíz, remolacha, herbáceos, etc), en los secanos cerealistas y en el olivar.

La modernización e intensificación de los usos agrarios de la vega del Guadalquivir y, especialmente de las zonas regables del Víar y valle inferior, viene de la mano de la introducción de cítricos y frutales, sector agroalimentario estable y bien instalado en el marco de referencia.

Superada la crisis estructural del olivar de los años ochenta, el olivar cuenta hoy con una gran tradición y unas estructuras agrarias y de transformación bastante renovadas, modernizadas y adaptadas a las nuevas exigencias de los mercados. La renovación del olivar mediante la adopción del marco de plantación intensivo y la introducción de las nuevas tecnologías de riego, el cooperativismo y la implementación de sistemas empresariales, entre otros aspectos, están propiciando la constitución de un sector agroalimentario fuerte y pujante con clara dinámica expansionista.

Los cultivos de regadío intensivo asociados a la zona regable del valle inferior, en sus proximidades a la ciudad (Las Casillas, Aeropuerto Viejo, etc), siguen manteniendo estructuras agrarias minifundistas más o menos estabilizadas y garantizadas por la comercialización directa y a pequeña escala en la ciudad de Sevilla.

El secano cerealista y, como se ha comentado anteriormente, el olivar no reconvertido, constituyen los usos de mayor fragilidad y de gran dependencia coyuntural. Siendo por ello, los espacios más fragmentados por la extensión urbana a la vez que más proclives al deterioro.

Nuevos usos emplazados en el espacio rural. Además de las infraestructuras territoriales y las actividades extractivas, el medio rural va soportando paulatinamente usos típicamente periurbanos, tales como servicios (gasolineras, ventas, campamentos de turismo, etc), viveros de plantas ornamentales, desguaces de automóviles y usos ganaderos (cuadras, picaderos, etc) que, aunque presentan cierta dispersión, tienden a concentrarse en la zona regable del valle inferior del Guadalquivir, en su sector comprendido entre la carretera de La Algaba, al Oeste, y Valdezorras - Polígono Aeropuerto, al Este, potenciando así, la conflictividad territorial existente.

USOS NO AGRARIOS EN EL MEDIO RURAL

Usos	Ámbito (ha)	Sevilla (ha)
Servicios	79,8	33,0
Viveros	77,2	61,6
Ganadero	37,5	10,6
Desguaces, chatarrerías, etc.	27,9	15,4

- **Los usos agrarios**

De la tradicional configuración territorial de Sevilla, dispuesta en cinturones más o menos concéntricos (ciudad-huertas-haciendas y cortijos del olivar), en la actualidad, el municipio tan sólo conserva y de forma fragmentaria, el cinturón rural exterior en aquellos sectores (sector norte) en los que la ciudad ha definido un borde neto ante su imposibilidad de expansión sobre las zonas expuestas a las periódicas y catastróficas inundaciones. La estructura de usos responde a la existencia de tres realidades diferentes: zonas regables consolidadas, la agricultura tradicional y los enclaves agrícolas insertos en matrices urbanas e infraestructurales.

Las zonas regables del Valle del Guadalquivir

Integran dos grandes unidades de intervención publica, Víar (1.953) y Valle Inferior (1.926), y otras vinculadas a iniciativas particulares (dependientes en parte del Canal del Bajo Guadalquivir) que constituyen en la actualidad los principales ámbitos de fortaleza y dinámica del sector agrario.

- Víar - Quijano: zona regable especializada en la arboricultura (cítricos y frutales).

- Valle Inferior del Guadalquivir: predominan los usos de regadío, pero acoge multitud de implicaciones que acaban tensionando la lógica agrícola e introduciendo cierta conflictividad territorial, entre ellas destacan: la lenta intensificación y modernización de sus estructuras agrarias, la microparcelación del suelo productivo en la transición hacia la ciudad, el gran peso del tejido infraestructural de dirección norte-sur, desarticulando las relaciones este-oeste, y la proliferación de parcelaciones urbanísticas y usos característicos de periferias urbanas.

- Regadíos dependientes del Canal del Bajo Guadalquivir: área natural de las explotaciones agrarias de medio y gran tamaño, dedicada productivamente a orientaciones extensivas.

La agricultura más tradicional

Las terrazas más altas o proyección municipal hacia el Este configuran el hábitat característico de una agricultura de secano (olivar y herbáceos) discriminable en términos de tradicionalidad, productividad y modernidad, entre otros aspectos por la disponibilidad de recursos hídricos subterráneos suficientes para la puesta en riego de las explotaciones agrícolas.

Enclaves agrícolas

En los demás sectores, Sur y Este, los crecimientos urbanos y las infraestructuras metropolitanas han descohesionado la estructura original, permaneciendo tan sólo testimonios rurales aislados carentes de lógica y fuera de contexto rural; en general, porciones

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

de territorio inconexas y constreñidas entre ríos, encauzamientos, muros de defensa, infraestructuras o tramas urbanas e industriales. Se señalan las siguientes áreas:

- Margen derecha del río Guadalquivir: ámbito periurbano fuertemente tensionado por infraestructuras en el que la agricultura ha adquirido un carácter marginal.

- Vega de Tablada (Torrecuéllar): riegos particulares sobre grandes propiedades con estructuras agrarias fuertes y estables.

- Dársena - Bellavista: la lógica agrícola y la capacidad productiva de sus suelos han sido afectadas notablemente por las grandes infraestructuras hidráulicas y viarias que jalonan y compartimentan este espacio periférico.

- Sector encauzamiento del Guadaira - Canal del Bajo Guadalquivir, entre la carretera de Utrera y Bellavista.

- Sector comprendido entre el polígono industrial El Pino - Torreblanca: Haciendas Rosario y San Antonio.

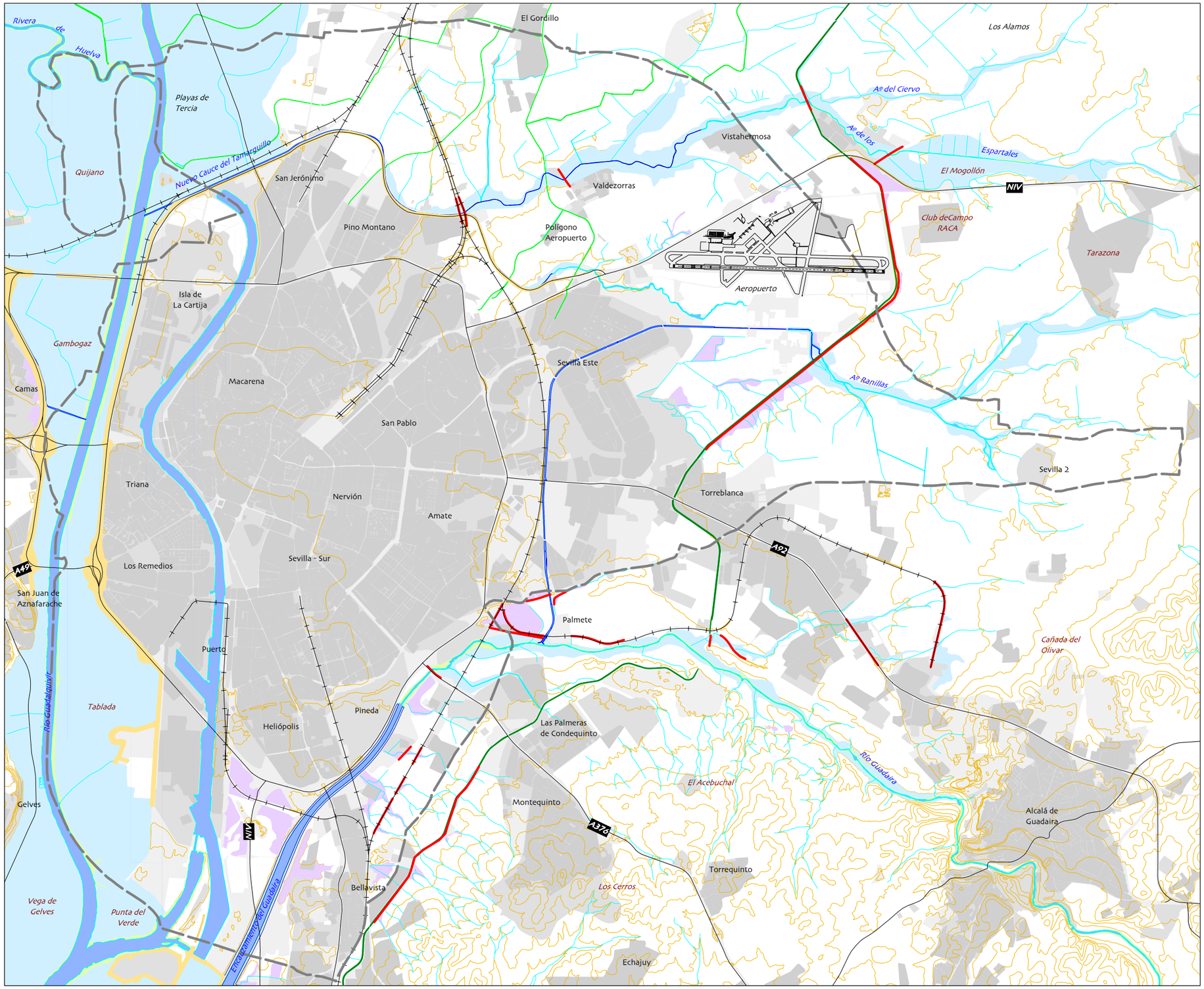
- Sector Sevilla Este - Aeropuerto - Canal del Bajo Guadalquivir.

Los usos agrícolas del municipio de Sevilla muestran una clara especialización en los cultivos de regadío (76%). La agricultura tradicional, minoritaria, se registra en la proyección este del municipio hacia las terrazas altas y los Alcores. La arboricultura en regadío avanza fundamentalmente por el sector septentrional, coincidiendo con el área de influencia de La Algaba y La Rinconada. Los improductivos agrarios presentan una amplia dispersión. Los usos ganaderos apenas adquieren relevancia, constituyendo en general un uso complementario a la actividad principal. Igualmente, los usos forestales son insignificantes y deben entenderse como uso marginal sin aprovechamiento destacable de masas arboladas y zonas con vegetación (aprovechamientos ganaderos estacionales).

USOS AGRARIOS

Uso	Tipo	Ámbito (ha)	(%)	Sevilla (ha)	(%)
Forestal y masas de agua	Cauces y riberas	946,0	53,6	529,2	89,7
	Tarajales	36,6	2,1	5,0	0,8
	Pinares	69,6	4,0		
	Eucaliptales	226,9	12,9	41,7	7,1
	Pastizales y eriales	482,6	27,4	14,4	2,4
TOTAL FORESTAL		1.761,7	100,0	590,3	100,0
Agrícola	Secanos extensivos	4.323,6	27,5	736,5	14,4
	Olivar	1.829,3	11,6	20,2	0,4
	Olivar en regadío	721,8	4,6	210,4	4,1
	Regadío extensivo	6.376,0	40,5	2.835,9	55,6
	Regadío intensivo	369,6	2,3	294,3	5,8
	Frutales en riego	238,2	1,5	131,3	2,6
	Cítricos	1.040,8	6,6	344,0	6,7
	Viveros	77,2	0,5	61,6	1,2
	Improductivos agrarios	524,6	3,3	358,2	7,0
Ganadero	Ganadero	37,5	0,2	10,6	0,2
Edificatorios	Edificaciones agrarias	200,2	1,3	101,1	2,0
TOTAL AGRARIO		15.739,0	100,0	5.104,0	100,0

Fuente: Explotación del mapa de usos. Elaboración propia.



Áreas inundables
Áreas encharcables
Red de drenaje principal
Red de drenaje secundaria
Encauzamientos
Cauces
Canal del Bajo Guadalquivir
Acequias
Defensas ante inundaciones
Obstáculos al drenaje
Rellenos y áreas urbanas

HIDROGEOLOGÍA SUPERFICIAL
I. 15

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

- **La estructura del poblamiento rural**

La estructura rural en el municipio se caracteriza por la superposición y contemporización de varios esquemas, en parte ya citados: a) los cortijos tradicionales periféricos; b) la edificación tradicional de base agrícola y/o ganadera, organizada en diseminados o en agrupaciones rurales; c) la implantación de usos ajenos al medio rural con fines diversos, originariamente residenciales, mediante parcelaciones en el suelo rústico; d) enclaves urbanos (Valdezorras y Aeropuerto Viejo). La mayor parte de la edificación rural se reconoce en el sector norte del municipio, siendo muy dispersa en el resto del territorio.

Este poblamiento tiene lugar en una matriz rural en la que se dan una serie de hechos que agravan la falta de estructura de estos suelos agricolas:

- El importante avance de las infraestructuras territoriales. Los nuevos trazados ferroviarios (AVE, Majarabique, etc), la ronda supernorte aprovechando el existente muro de defensa adosado al nuevo cauce del arroyo Tamarguillo, la carretera de Brenes por El Gordillo, etc, constituyen elementos ajenos al espacio rural que quebrantan su estructura territorial y dificultan las relaciones internas y con la capital. Estos sistemas propician, además, la aparición de numerosos bordes y espacios intersticiales abandonados, aportando al conjunto una imagen de periferia urbana degradada, que se agrava por la implantación de usos diversos y ajenos al mundo rural.

- La potenciación como zona de servicios a la actividad urbana, especialmente en el entorno de los ejes de comunicación: viveros de plantas ornamentales, desguaces, ventas, salones de celebraciones, estaciones de servicio, cuadras y picaderos de caballos.

- La permanencia de las actividades extractivas.

CARACTERISTICAS BÁSICAS DEL POBLAMIENTO RURAL

Ámbito de referencia	Nº parcelas	%	Nº viviendas	%	Superficie (ha)	%
Aeropuerto Viejo	86	11,5	119	20,2	20,9	11,9
Camino de los Rojas	66	8,8	57	9,7	7,4	4,2
Ctra. de la Algaba	82	11,5	51	9,3	12,4	7,2
El Gordillo	237	31,6	163	27,7	29,1	16,5
El Pino	66	8,8	62	10,5	12,1	6,8
Camino de la Reina	59	7,9	45	7,6	10,6	6,0
Las Ratas	8	1,1	6	1,0	2,2	1,2
Vista Hermosa	86	11,5	42	7,1	32,1	18,2
Dispersos Norte	37	4,0	31	5,0	16,5	9,2
Dispersos Sur y Este	23	3,1	13	2,2	32,9	18,7
TOTAL	750	100,0	589	100,0	176,1	100,0

Los cortijos tradicionales

Constituyen un conjunto de explotaciones de mediano y gran tamaño (cortijos y haciendas del Olivar) que, más o menos reconvertidos y modernizados, definen los límites municipales. Es el caso de los cortijos Espinosa, Tercia, El Higuerón, Majarabique, El Gordillo, San Antonio, Benaburque, La Caridad, etc.

Entre las tipologías constructivas tradicionales identificadas destaca la singularidad de los cortijos y las huertas, en un área donde predominan los edificios de escaso valor arquitectónico; ambos tipos se encuentran, sin embargo, afectados por amenazas a su conservación. Los cortijos, aunque en su mayor parte se mantengan funcionales como residencia y centro de actividad agrícola, tienden a recibir actuaciones y añadidos que llegan a alterar sus características originarias; mientras que la mayor parte de las huertas se encuentran ya abandonadas o en precario estado de conservación.

La edificación tradicional

El inicio de la transformación y puesta en riego de la zona regable del valle inferior del Guadalquivir supone el hito con mayor incidencia sobre el ámbito rural. El espacio agrícola del secano y el olivar se transforma drásticamente dando paso, con la construcción de las infraestructuras hidráulicas, a la introducción de una nueva economía con nuevas técnicas agrarias y nuevos cultivos.

Enriquecida la zona mediante el riego, se fue asentando desde los años treinta una población que aunque no fue muy numerosa, se vio dinamizada con la llegada de nuevos aluviones atraídos por la necesidad de mano de obra auxiliar en las grandes explotaciones próximas o en la construcción de nuevas infraestructuras. Esto produjo la profusión de asentamientos espontáneos que hoy, tras su lógica evolución, constituyen la base del poblamiento en diseminado y el germen de la aparición en los años sesenta - setenta de los núcleos de población (Valdezorras, Aeropuerto Viejo) y parcelaciones hoy existentes (Vista Hermosa, El Gordillo, etc).

En los años setenta se produce una cierta invasión del espacio rural (poco numerosa) por usos residenciales vinculados a la ciudad que en Vista Hermosa, especialmente, y a lo largo de algunos viarios rurales (caminos de La Reina y Los Rojas) encontraron condiciones adecuadas para su establecimiento.

Desde los años ochenta el poblamiento rural se ha estancado, detectándose solamente cierta dinámica de implantación de usos residenciales en el Camino de Los Rojas (prolongación este de Valdezorras) y en el resto del ámbito, las lógicas ampliaciones y reformas de las viviendas preexistentes, y, en algunos casos, nueva construcción de viviendas ligadas a la actividad agraria. El envejecimiento y estancamiento de la población y el elevado precio del suelo de regadío son, entre otros, los factores que limitan el crecimiento.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Las huertas del Camino de Los Rojas registran la mayor dinámica edificatoria, que obedece a la nueva construcción de vivienda dentro de la misma parcela o huerta original motivada por el crecimiento demográfico en el seno de la unidad familiar. Se produce así un incremento de la proporción de residentes no vinculados a la actividad agrícola, lo que supone el cambio de uso de la edificación tradicional, que deja de ser agraria, y con ello la proliferación de nuevas tipologías edificatorias, en concreto de la vivienda unifamiliar de tipo "chalet", dentro de espacios rurales tradicionales.

En general en todo el ámbito, las precarias instalaciones de carácter ganadero y áreas de almacenaje siguen manteniendo, en sus añadidos y ampliaciones, ciertos esquemas de marginalidad.

Los asentamientos tradicionales relacionados con el sistema productivo agropecuario ofrecen dos modalidades básicas de implantación:

- **Los diseminados poblacionales.** Poblamiento característico de la zona regable del valle inferior del Guadalquivir y especialmente de sus sectores de agricultura minifundista y más intensiva. Agrupa 228 unidades edificatorias, 193 en los ámbitos geográficos de referencia y 35 como poblamiento muy disperso. Presentan una gran diversidad tipológica, y aunque se distribuyen por todo el sector norte, concentran sus efectivos en el Camino de La Reina, Las Casillas y Aeropuerto Viejo.

- **Las agrupaciones rurales.** Emplazadas en el interior de los diseminados poblacionales son producto de una secuencia de concentración de edificaciones tradicionales de base agraria en torno a unidades productivas o vías de comunicación. Presentan estructuras, morfologías y tipologías muy diferenciadas. Se destacan las siguientes:

  - Aeropuerto Viejo
  - Carretera de La Algaba
  - Camino de Los Rojas
  - El Pino
  - El Gordillo

Las parcelaciones urbanísticas en suelo rústico

Integran dos grandes parcelaciones urbanísticas que por dimensión, heterogeneidad de usos acogidos y problemática, suponen los sectores con más peso y los elementos más distorsionadores del espacio rural: El Gordillo (233 parcelistas) y Vista Hermosa (86 parcelistas), que, con otros pequeños enclaves, suponen más del 40% de las viviendas y de la superficie asociada a la edificación. Estos enclaves situados en las cercanías de la ciudad, son los siguientes:

- Carretera de la Algaba (1 parcelación de 8 viviendas)
- Camino de la Reina - Las Casillas (1 de 11)
- Aeropuerto Viejo (2 de 8 y 9)
- El Pino (2 de 10 y 20)
- Las Ratas (1 de 7)

El Gordillo nace como parcelación agrícola que a través de sucesivas segregaciones recibe un número creciente de residencias y usos no agrícolas (industrial); Vista Hermosa, por su parte, surge con vocación más residencial, aunque también acoge usos productivos.

Ambos son en la actualidad asentamientos muy estancados, ya que, a pesar del tiempo transcurrido desde su inicio, gran parte de sus parcelas se encuentra aún sin utilización, lo que debe achacarse más que a su carácter ilegal, a los graves conflictos que arrastran y que afectan tanto a sus residentes y usuarios como a su entorno inmediato. Este esta problemática, común a la mayor parte de las parcelaciones ilegales cabe destacar:

- Inexistencia de infraestructuras, equipamientos y servicios. Riesgos sobre la salud pública derivados de la conjunción sobre la misma parcela de estructuras de abastecimiento y saneamiento.

- Conflictividad de usos, derivada de la superposición desordenada, y a menudo incompatible, de usos (residencial, ganadero, industrial…).

- Accesos inadecuados y falta de conexión de transporte público (Vista Hermosa).

- Baja calidad de la edificación e imagen degradada por el descuido de los espacios comunes y la proliferación de solares sin uso.

- Falta de inserción en el medio rural y degradación de las condiciones ambientales del entorno.

1.3. LA EDIFICACIÓN EN EL MEDIO RURAL

- **Método**

  El análisis de la edificación en el medio rural del término municipal de Sevilla se ha abordado en paralelo a la elaboración del Mapa de Usos del Suelo, aplicando para ello las mismas técnicas (fotointerpretación y trabajo de campo) y utilizando las mismas fuentes en la captura y comprobación:

  - Fotogramas de varios vuelos (1984, 1986 y 1991), y diversas escalas.
  - Ortofoto del año 1998 a color.
  - Mapa del catastro de rústica.
  - Mapa Topográfico ICA, escala 1/10.000.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

El inventario de la edificación rural ha requerido los siguientes análisis y tareas:

Definición de la unidad de análisis

Subdivisión de la parcela catastral mediante ortofoto, escala 1:5.000 y diferenciación las siguientes unidades de análisis:

- Superficie construida.

- Parcela adscrita a los usos edificatorios. Ésta, a su vez, se ha subdividido en función del uso, tipología y morfología de los usos edificatorios presentes. La superficie asignada a cada unidad de edificación se corresponde con el área afectada por ella o por las actividades que en ella se desarrollan (por ejemplo, jardín de una residencia unifamiliar o aparcamientos en una instalación de hostelería).

- Parcela destinada a la actividad agraria.

Frecuentemente, la partición del parcelario catastral no ha sido posible en localizaciones donde se registran varios usos profundamente maclados (conjunción de usos residenciales, agrícolas o ganaderos). En estos casos se han utilizado clasificaciones de carácter mixto.

Asignación de usos

La clasificación por usos de la edificación describe su faceta más compleja y cambiante y se adapta, a través de las categorías mixtas, a realidades en las que resulta imposible segregar cartográficamente los distintos usos presentes en una misma unidad de inventario.

EDIFICACIÓN RURAL POR USO DE LA EDIFICACIÓN

USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	93	12	0	0	33,3	19
Ganadero	17	2	0	0	12,3	7
Industrial	33	4	0	0	6,0	3
Equipamiento	1	0	0	0	0,0	0
Hostelería y comercio	11	1	3	1	1,2	1
Residencial agrario	183	24	194	33	24.5	14
Residencial no agrario	230	31	288	49	28,4	16
Mixto. Industrial y residencial	9	1	11	2	0,8	0
Mixto. Residencial y Agrícola/Ganadero	8	1	8	1	4,1	2
Mixto. Residencial y Agrícola	72	10	75	13	40,5	23
Mixto. Residencial y Ganadero	10	1	10	2	3,0	2
Temporal	8	1	0	0	1,2	1
Sin uso	75	10	0	0	20,9	12
TOTAL	750	100	589	100	176,1	100

La categoría temporal pretende recoger aquellas unidades en las que no se ha implantado uso definitivo, sino que acogen utilizaciones ocasionales a partir de una mínima instalación (por ej., parcela con piscina, pero sin vivienda).

Tipologías constructivas

Este epígrafe hace referencia a la morfología de la edificación, incluyendo categorías de cierta especificidad:

- Las *Huertas* son huertas tradicionales que incluyen, además de vivienda, otros elementos agrícolas como pozos, albercas, acequias…

- *Casilla* responde a las edificaciones más antiguas que suponen un primer paso (choza-casilla) en la consolidación del poblamiento en la zona regable del Valle Inferior. Son de reducido tamaño y presentan cubierta de teja con vertiente a dos aguas, son típicas de la zona de Las Casillas.

- En edificación *Auxiliar* se encuadran los pequeños cobertizos o refugios que aparecen asociados a otras edificaciones o diseminados entre los cultivos.

- La tipología *No construido* corresponde a parcelas que, aunque no cuentan con ninguna edificación, están integradas dentro de agrupaciones o parcelaciones.

EDIFICACIÓN RURAL POR TIPOLOGÍA EDIFICATORIA

TIPOLOGIA	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Cortijo	18	2	17	3	26,2	15
Casa	273	36	311	53	34,5	20
Casilla antigua	13	2	4	1	1,2	1
Chalet	195	26	195	33	26,2	15
Huerta	5	1	3	1	0,6	0
Complejo agrícola con vivienda	49	7	41	7	32,0	18
Nave	76	10	14	2	21,6	12
Auxiliar	37	5	4	1	4,1	2
Piscina	6	1	0	0	0,8	0
No construido	78	10	0	0	28,9	16
TOTAL	750	100	589	100	176,1	100,0

Agrupación y/o catalogación en clases homogéneas

En función de los usos reconocidos y otras características tipológicas de la edificación se han establecido una serie de categorías que incluyen desde la vivienda aislada hasta las parcelaciones urbanísticas:

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

- Dentro de la categoría *Vivienda* se ha diferenciado su vinculación o desvinculación respecto a la actividad agraria.

- *Cortijo* y *Complejo agrario* responden a una realidad similar, un conjunto de instalaciones que incluyen usos diversos, difícilmente disociables (agrario, ganadero, residencial…), por lo que la distinción entre ambos conceptos se apoya en el carácter tradicional del Cortijo.

- Con las categorías Agrupación rural y Parcelación urbanística se pretende distinguir, por una parte, las localizaciones tradicionales en las que las edificaciones rurales van paulatinamente anexándose en un enclave determinado (Agrupación) y, por otra, los procesos de implantación de usos a partir del loteado de una parcela originaria (parcelación).

EDIFICACIÓN RURAL POR CLASE DE EDIFICACIÓN

CLASE	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Parcelaciones urbanísticas	392	52	257	44	74,2	42
Agrupaciones rurales	130	17	149	25	17,9	10
Complejo agrícola	41	5	19	3	26,5	15
Hacienda y Cortijo	22	3	17	3	32,1	18
Vivienda residencial	29	4	28	5	5,9	3
Vivienda rural	96	13	93	16	12,5	7
Otras edificaciones	40	5	26	4	7,0	4
TOTAL	750	100	589	100	176,1	100

- **Caracterización**

Tras los lógicos reajustes de esta configuración, en los años setenta se produce una cierta invasión del espacio rural por usos residenciales vinculados a la ciudad que en Vista Hermosa, especialmente, y a lo largo de algunos viarios rurales (caminos de La Reina y Los Rojas) encontraron condiciones adecuadas para su establecimiento.

Dentro de la edificación inventariada resulta significativo el elevado número de construcciones tradicionales que aún se conservan activas en el municipio y, en especial, en su sector norte.

La mayor parte de estas edificaciones se integran en Agrupaciones, surgidas normalmente en torno a unidades productivas (agrarias o ganaderas), en cuatro enclaves del sector norte municipal: La carretera de la Algaba (Huerta Villa Josefa), el Aeropuerto Viejo (Ulpiano Blanco), Valdezorras (Camino de Los Rojas) y El Gordillo (El Pino).

El resto de la edificación rural tradicional municipal aparece bien en diseminado, fundamentalmente, en los sectores microparcelados de la zona regable del valle Inferior: Camino de la Reina - Las Casillas y Aeropuerto Viejo, bien de forma muy dispersa asociada a las grandes explotaciones agrarias (huertas y cortijos).

Entre las tipologías constructivas tradicionales identificadas destaca la singularidad de los Cortijos y las Huertas, en un área donde predominan los edificios de escaso valor arquitectónico; ambos tipos se encuentran, sin embargo, afectados por amenazas a su conservación. Los cortijos, aunque en su mayor parte se mantengan funcionales como residencia y centro actividad agrícola, tienden a recibir actuaciones y añadidos que llegan a alterar sus características originarias; mientras que la mayor parte de las huertas se encuentran ya abandonadas o en precario estado de conservación.

Como se ha comentado anteriormente, desde los años ochenta, el poblamiento se mantiene más o menos estancado y la escasa inercia edificatoria responde a demandas internas de rehabilitación, reforma y, en algunos casos, nueva construcción de viviendas ligadas a la actividad agraria. El envejecimiento y estancamiento de la población y el elevado precio del suelo de regadío son entre otros, los factores que limitan el crecimiento.

Siguiendo su línea habitual, las zonas regables extensivas (cortijos y medianas y grandes explotaciones) mantienen su estructura rural más o menos invariable.

En cuanto a la evolución de la edificación rural, se reconocen dos pautas: en algunos sectores, como Las Casillas, se registra tanto el mayor envejecimiento de la población como el abandono de las viviendas tradicionales de peores condiciones de habitabilidad, que pierden su uso residencial, para convertirse en simples edificaciones auxiliares de explotaciones agrarias que solamente en algún caso son sustituidas por vivienda nueva.

En otros, como las huertas del Camino de Los Rojas, se registra una intensa dinámica edificatoria, que obedece a la nueva construcción de vivienda dentro de la misma parcela o huerta original motivada por el crecimiento demográfico en el seno de la unidad familiar. Se produce así un incremento de la proporción de residentes no vinculados a la actividad agrícola, lo que supone el cambio de uso de la edificación tradicional, que deja de ser agraria, y con ello la proliferación de nuevas tipologías edificatorias, en concreto de la vivienda unifamiliar de tipo *chalet*, dentro de espacios rurales tradicionales.

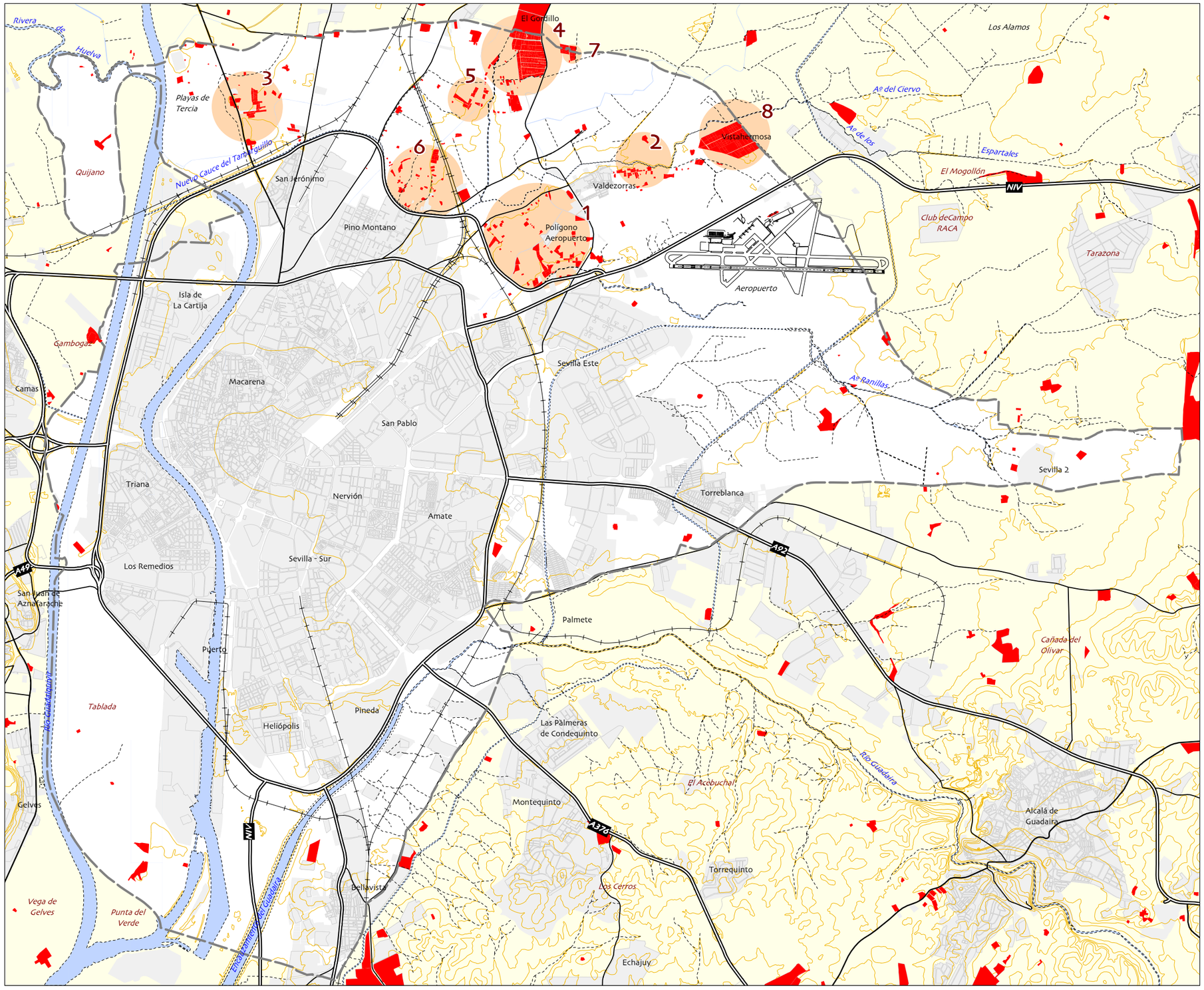
En general en todo el ámbito, las precarias instalaciones de carácter ganadero y áreas de almacenajes siguen manteniendo, en sus añadidos y ampliaciones, los mismos esquemas de marginalidad.

- **Inventario**

El inventario se plasma mediante varios ámbitos de referencia que se describen a continuación:

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

1 Aeropuerto Viejo
2 Camino de los Rojas
3 Carretera de La Algaba
4 El Gordillo
5 El Pino
6 Camino de la Reina
7 Las Ratas
8 Vista Hermosa



Edificación rural

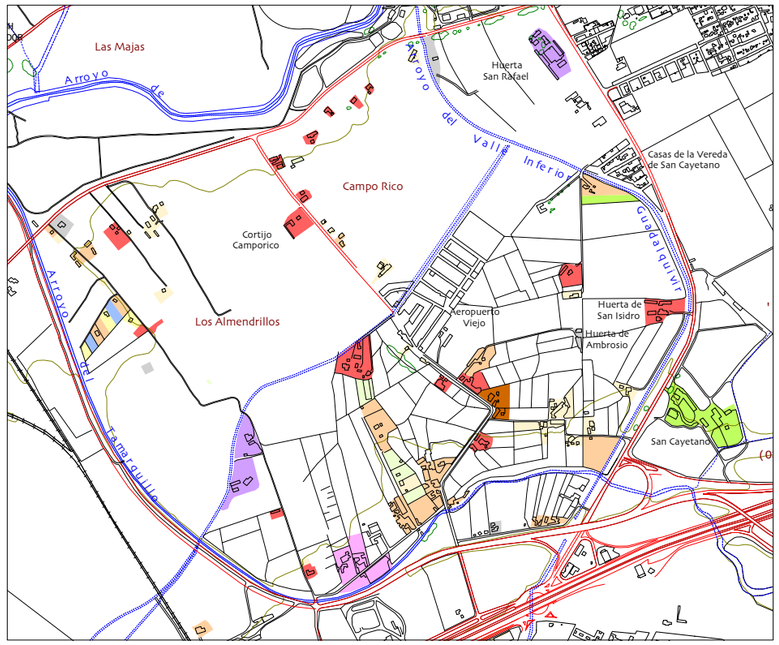
EDIFICACIÓN RURAL

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

AEROPUERTO VIEJO

Localización

El sector está delimitado por las carreteras supernorte (sur), de Valdezorras (Norte) y de Brenes (Este) y aparece segregado de la ciudad por el cauce del Tamarguillo. La Barriada del Aeropuerto Viejo, considerada ya suelo urbano, actúa como elemento estructurador del ámbito, al ubicarse en una posición central.



Estructura

El sector aparece dividido en dos áreas diferenciadas:

- El diseminado rural del área norte (Campo Rico) se apoya en una serie de carriles que arrancan desde la carretera de Valdezorras (paralela al arroyo de Miraflores). Su matriz presenta una estructura de medianas y pequeñas parcelas agrícolas, en la que predominan los usos rurales, tanto en el parcelario como de la edificación.

- El poblamiento de la mitad sur (Aeropuerto Viejo) se articula sobre la carretera de acceso al Aeropuerto Viejo (calle Ulpiano Blanco), con un parcelario de trama más tupida; cuenta con usos y edificaciones de mayor diversidad, ya que junto a la numerosa edificación rural se han ido superponiendo usos urbanos y periurbanos en las localizaciones más accesibles desde la ciudad. Este proceso de implantación de usos urbanos (62 % de las áreas edificadas) sobre usos agrarios (38 %), que propició la formación de la barriada del Aeropuerto Viejo, entre los años 60 y 70, aún se mantiene activo en el sector.

Edificación

El diseminado de Campo Rico esta integrado casi en su totalidad por complejos agrarios o viviendas rurales, por lo general bien conservadas, dentro de un área de actividad agrícola funcional y estable. Como notas disonantes se resaltan la existencia tanto de una antigua parcelación (8 parcelas), en las márgenes del núcleo consolidado del arroyo del Tamarguillo, que acoge instalaciones temporales, viviendas y talleres, como un desguace.

En el sector sur, el hábitat rural tiende a concentrarse bien en pequeños grupos de varias viviendas atendidas desde la calle Ulpiano Blanco, bien en concentrado y con un cierto nivel de organización callejera y de consolidación urbana en la intersección de la calle mencionada con el arroyo Tamarguillo.

En un entorno de diseminados, esta agrupación bastante consolidada acoge un núcleo central de viviendas (sin vinculación a la parcela agraria) organizadas mediante una trama de carriles de tierra, y un extrarradio integrado por huertos familiares con usos residenciales (calle Matacán) o enclaves ganaderos (margen del Tamarguillo).

Esta comunidad rural de vecinos (aproximadamente 90 vecinos) constituye la agrupación o poblamiento concentrado más numeroso del ámbito. La problemática detectada deriva además de la falta de servicios y equipamientos urbanos y de su dificultosa accesibilidad (ronda supranorte), de otros aspectos como la inundabilidad de las zonas más bajas y pobladas, de la proliferación de almacenes y viviendas inacabadas o marginales, y en definitiva de la conflictividad generada por la mezcolanza de usos. Entre los usos más relevantes se señalan:

- Enclave marginal de ganadería con instalaciones precarias en la zona inundable del NC del arroyo Tamarguillo, y centro de asistencia social (Remar) adyacente.

- Parcelación urbanística, (huertos familiares) compuesta por una sola alineación de 9 viviendas, sin servicios ni infraestructuras comunes, salvo el camino de tierra que les da acceso.

- Núcleo de edificación residencial, en el entorno de la intersección de la carretera del Aeropuerto Viejo con el arroyo Tamarguillo, que incluye infraviviendas en edificios de escasa calidad o viviendas en edificios tradicionales en mal estado por escaso mantenimiento.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Se trata, por tanto, de un área que presenta una dinámica edificatoria ambivalente, por una parte, mantiene un poblamiento rural estable soportado por su actividad agrícola y, por otra, en los accesos a la barriada de Aeropuerto Viejo viene consolidándose desde hace años una trama pseudourbana potenciada por la introducción de usos urbanos (almacenes y parcelaciones) con edificaciones de baja calidad (autoconstrucción), que ha supuesto el incremento de viviendas y actividades no agrarios en este sector.

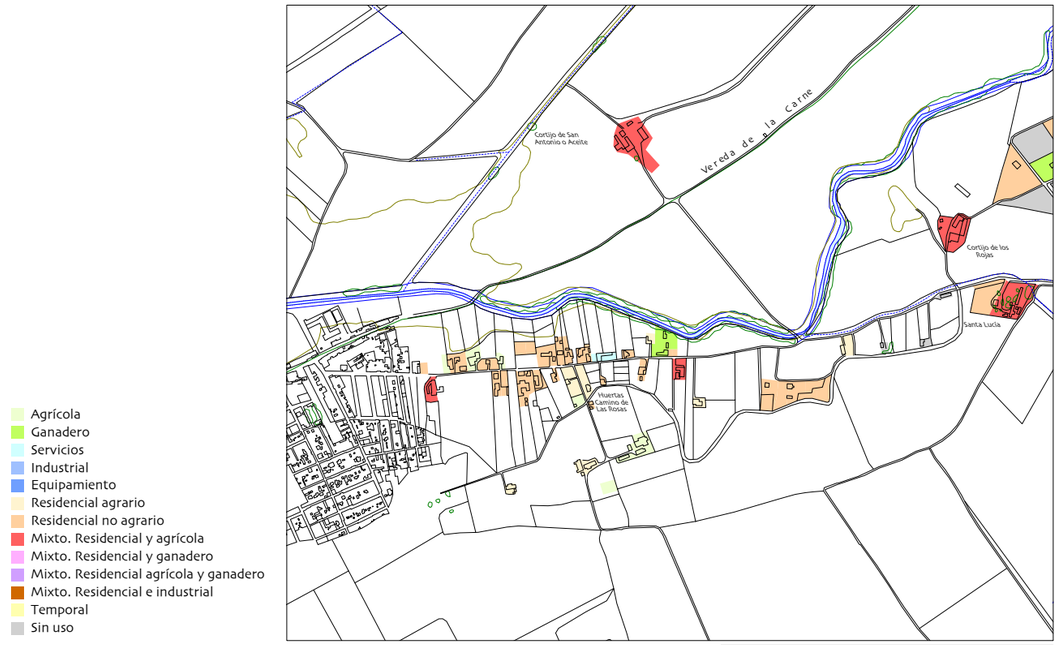
USOS EN AEROPUERTO VIEJO

USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	7	8	0	0	1,1	5
Ganadero	2	2	0	0	2,2	10
Industrial	2	2	0	0	0,3	1
Mixto. Industrial y residencial	1	1	3	3	0,6	3
Mixto. Residencial y agrario/ganadero	3	3	3	3	2,2	10
Mixto. Residencial y agrario/ganadero	18	21	21	18	4,2	20
Mixto. Residencial y ganadero	4	5	4	3	1,4	7
Temporal	3	3	0	0	0,4	2
Residencial agrario	20	23	31	26	2,5	12
Residencial no agrario	21	24	57	48	5,3	25
Sin uso	5	6	0	0	0,9	4
Temporal	3	3	0	0	0,4	2
TOTAL	86	100	119	100	20,9	100

CAMINO DE LOS ROJAS

Localización

Las edificaciones incluidas en este sector se sitúan a ambos lados del Camino de Los Rojas, que enlaza la Barriada de Valdezorras con la parcelación urbanística de Vista Hermosa y zona del Aeropuerto.



Estructura

La estructura está formada por huertas tradicionales, con parcelas de planta alargada, que con el camino como eje enlazan por el Norte, con el arroyo Miraflores, y por el Sur, con un camino rural. Las primigenias chozas y casillas constituyeron la base del poblamiento actual.

El origen agrícola de este poblamiento ha sido profundamente alterado en las últimas décadas ya que, por una parte, numerosas edificaciones tradicionales han perdido su relación con el medio rural y, por otra, han llegado nuevos residentes (o descendientes de los primeros ocupantes) que han construido viviendas de nueva planta con nuevas tipologías constructivas (chalet) y sin vinculación con explotaciones agrícolas. Estas nuevas edificaciones se han realizado segregando el frente de las fachadas originales, de forma que en las traseras se mantienen los cultivos.

Edificación

La mayor parte de las edificaciones son viviendas (45) ajenas a explotaciones agrícolas, ya que no cuentan con instalaciones auxiliares a la actividad, ni presentan tipología edificatoria tradicional. No obstante, se mantienen aún construcciones de carácter rural, ya sean viviendas (12) independientes, instalaciones agrarias (7) o usos mixtos (12 unidades). Se ha inventariado también un establecimiento de hostelería y dos talleres.

La presencia de una mayoría de viviendas no agrarias, a pesar del origen rural del asentamiento, y el mantenimiento de la actividad constructiva en los últimos años, constata una dinámica de crecimiento continuado que, colmatando ya gran parte de los frentes de las parcelas, esta provocando la alineación de las edificaciones.

USOS EN CAMINO DE LOS ROJAS

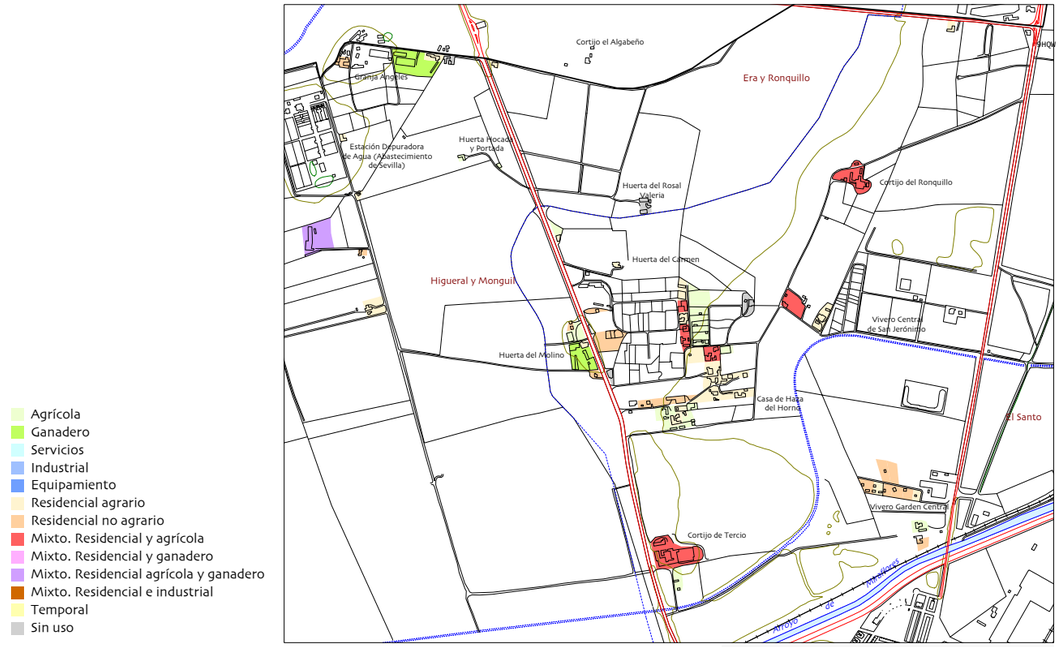
USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	6	9	0	0	0,8	11
Ganadero	1	2	0	0	0,3	4
Industrial	2	3	0	0	0,0	1
Mixto. Residencial y agrario	4	6	4	7	1,5	20
Residencial agrario	8	12	8	14	0,9	12
Residencial no agrario	41	62	45	79	3,6	49
Sin uso	3	5	0	0	0,1	2
Hostelería y comercio	1	2	0	0	0,1	2
TOTAL	66	100	57	100	7,4	100

Aunque el estado de la edificación puede calificarse como bueno, se trata de un ámbito fuera de la ordenación urbana, que no cuenta con servicios comunes de abastecimiento y saneamiento e, incluso, que se apoya en una vía que presenta un inadecuado estado de conservación.

CARRETERA DE LA ALGABA

Localización

La mayor parte de la edificación de este sector se ubica en las inmediaciones de las carreteras de La Algaba y La Rinconada (A-431).



Estructura

Como área de agricultura extensiva en regadío dominada por cortijos tradicionales y a la vez zona inundable del río Guadalquivir, el poblamiento de base agrícola es muy disperso y cuenta con viviendas rurales, enclaves mixtos residenciales y productivos agrícolas o instalaciones agrarias simplemente.

Sobre este diseminado se superponen varios esquemas puntuales de usos: la edificación vinculada con el medio rural, que tiene su máxima expresión en la agrupación rural denominada Huerta Villa Josefa (16 comuneros); la parcelación urbanística situada en la trasera de Garden Center; o los usos dirigidos al servicio de la actividad urbana (viveros, chatarrería y desguace, Venta…) implantados junto a las dos carreteras que estructuran el ámbito.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Edificación

Además de los cortijos y huertas que jalonan este espacio se diferencian los siguientes tipos de poblamiento concentrado:

La agrupación tradicional de la Huerta Villa Josefa, alberga una mayoría de construcciones vinculadas directamente con la actividad agrícola, y constituye un pequeño foco de atracción paulatina de usos residenciales no agrarios. Dispone solamente de carril de acceso cementado, electrificación y telefonía. El abastecimiento y saneamiento se realiza de forma individual.

La edificación residencial no relacionada con el medio rural se emplaza en dos ubicaciones: a lo largo de la carretera de La Algaba, donde predominan viviendas no rurales y servicios al tráfico (venta) o a la ciudad (viveros), y en la pequeña parcelación (8 unidades y viviendas no rurales) situada tras el Garden Center.

La parcelación se desenvuelve mediante esquemas independientes (abastecimiento, saneamiento), disponiendo solamente de electrificación. Actualmente se encuentra en proceso de sustitución de las edificaciones provisionales por otras definitivas con tipología de chalet.

El tensionamiento de la lógica agraria, más que del poblamiento identificado, deriva de las actividades al servicio de la capital (actividades extractivas y la implantación de servicios urbanos a lo largo de la carretera).

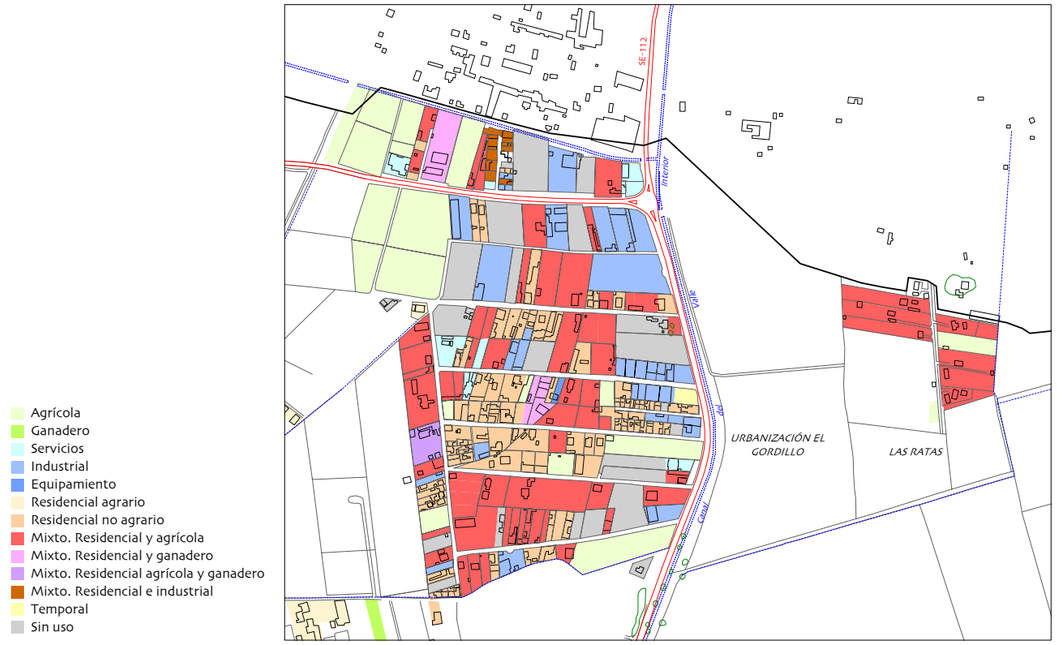
USOS EN CARRETERA DE LA ALGABA

USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	25	30	0	0	2,5	20
Ganadero	2	2	0	0	1,6	13
Residencial agrario	29	35	29	57	3,4	28
Residencial no agrario	15	18	15	29	2,5	20
Mixto. Residencial y agrícola	6	7	6	12	1,0	8
Mixto. Residencial y agrícola/ganadero	1	1	1	2	0,9	7
Sin uso	4	5	0	0	0,6	5
TOTAL	82	100	51	100	12,4	100

EL GORDILLO

Localización

La parcelación urbanística de El Gordillo se localiza en la carretera de Brenes (SE-112), a caballo entre los municipios de La Rinconada y Sevilla, y conforma el enclave más importante en el medio rural municipal por la superficie que ocupa y por la población y las actividades que acoge.



Estructura

El origen de este asentamiento está asociado a un loteamiento regular (1969) destinado a la puesta en cultivo de una serie de parcelas dentro de la Hacienda de El Gordillo. Esta parcelación propicia un proceso de segregaciones consecutivas y de implantación de usos urbanos (residenciales y productivos) fuera de la regulación del Planeamiento vigente. El proceso de segregación ha sido tan intenso, en especial en la década de los setenta, que en la actualidad junto a las parcelas originarias, de dimensiones entorno a los 4.000 m^2, se sitúan otras que no superan los 200 m^2.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

EL GORDILLO. NÚMERO DE PARCELAS POR TAMAÑO (M^2) Y USO

USO	Hasta 100	De 101 a 250	De 251 a 500	De 501 a 1.000	De 1.000 a 2.500	De 2.501 a 5.000	De 5.001 a 10.000	TOTAL
Agrario	0	0	1	3	3	7	3	17
Hostelero y comercial	0	1	0	5	2	0	0	8
Industrial	0	2	8	7	5	2	2	26
Equipamiento	0	0	1	0	0	0	0	1
Residencial agrario	0	0	0	1	0	0	0	1
Residencial no agrario	14	15	26	27	8	0	0	90
Mixto. Residencial y agrícola	0	0	9	24	20	5	1	59
Mixto. Residencial y ganadero	0	0	0	0	1	1	0	2
Mixto. Residencial y agrícola/ganadero	0	0	0	0	0	1	0	1
Mixto. Industrial y residencial	1	2	4	1	0	0	0	8
Temporal	0	0	0	1	0	0	0	1
Sin uso	0	2	2	5	8	5	1	23
TOTAL	15	22	51	74	47	21	7	237

La estructura de la parcelación se apoya en una red en peine integrada por nueve vías paralelas, que parten de la carretera de Brenes y terminan en un camino de cierre.

Edificación

Se trata de un asentamiento heterogéneo con relativa importancia de usos ajenos a la actividad agropecuaria que contemporizan desordenadamente con la 1ª y 2ª residencia y las actividades agrarias.

Como corresponde a su origen rural, parte de las 237 parcelas totales (un 31 %) mantiene aún usos agrarios (agrícolas, 71 parcelas, y ganaderos, 2), en muchos casos asociados a vivienda (57 parcelas). La agricultura obedece a esquemas bien de autoconsumo, bien de complementariedad de rentas a los ingresos principales de la unidad familiar, procedentes ya de actividades laborales desarrolladas en el exterior.

USOS EN EL GORDILLO

USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	17	7	0	0	5,9	20
Hostelero y comercial	8	3	2	1	0,7	2
Industrial	26	11	0	0	3,9	13
Equipamiento	1	0	0	0	0,0	0
Residencial agrario	1	0	1	1	0,1	0
Residencial no agrario	90	38	90	55	4,7	16
Mixto. Residencial y agrícola	59	25	59	36	8,0	27
Mixto. Residencial y ganadero	2	1	2	1	0,7	2
Mixto. Residencial y agrícola/ganadero	1	0	1	1	0,3	1
Mixto. Industrial y residencial	8	3	8	5	0,2	1
Temporal	1	0	0	0	0,1	0
Sin uso	23	10	0	0	4,5	16
TOTAL	237	100	163	100	29,1	100

Se ha producido, por tanto, el decaimiento de los usos agrícolas en paralelo a la implantación y consolidación de usos no rurales (56 % de las parcelas), ya sean industriales (34 parcelas), terciarios o residenciales (89 viviendas).

De los 8 emplazamientos identificados como usos terciarios, la mayoría corresponde a establecimientos hosteleros, destinados a atender a tanto a público residente, como de paso (carretera de La Algaba). El resto lo completan una tienda de comestibles, farmacia y un local de la comunidad de vecinos.

Finalmente destaca la elevada proporción (10 % de las parcelas y 16 % de la superficie total) de parcelas sin utilización, o que presentan usos agrícolas semiabandonados, configurando amplias bolsas de suelo que, dadas las condiciones del asentamiento, no cuentan con expectativas de consolidación y que inciden en la imagen de periferia suburbana que caracteriza a todo el conjunto.

El Gordillo es, por tanto, una gran parcelación urbanística que, por su tamaño, población y actividades afectadas, supone el mayor conflicto urbanístico en el ámbito rural, cuya solución se ha planteado desde el Ayuntamiento a través del Plan Especial aprobado en 1994.

La problemática que afecta a este asentamiento es múltiple, ya que coinciden factores y consecuencias diversas, entre ellas destaca:

- Una imagen urbana muy degradada, derivada de la baja calidad de la edificación, la precariedad de los espacios comunes, la amalgama de usos y la existencia de espacios sin uso aparente.

- Inadecuado encaje y malos accesos a carreteras muy saturadas de tráfico.

- A la disponibilidad de teléfono y electricidad se ha sumado el abastecimiento de agua reglado, que ha venido a solucionar a uno de los problemas más graves que tradicionalmente sufría la población residente, los problemas higiénico - sanitarios derivados de la superposición de estructuras de abastecimiento y saneamiento. Sin embargo, parte del viario sigue sin asfaltar y no hay red de saneamiento, por lo que los vertidos se solucionan mediante pozos negros.

- Carencia de servicios públicos y privados.

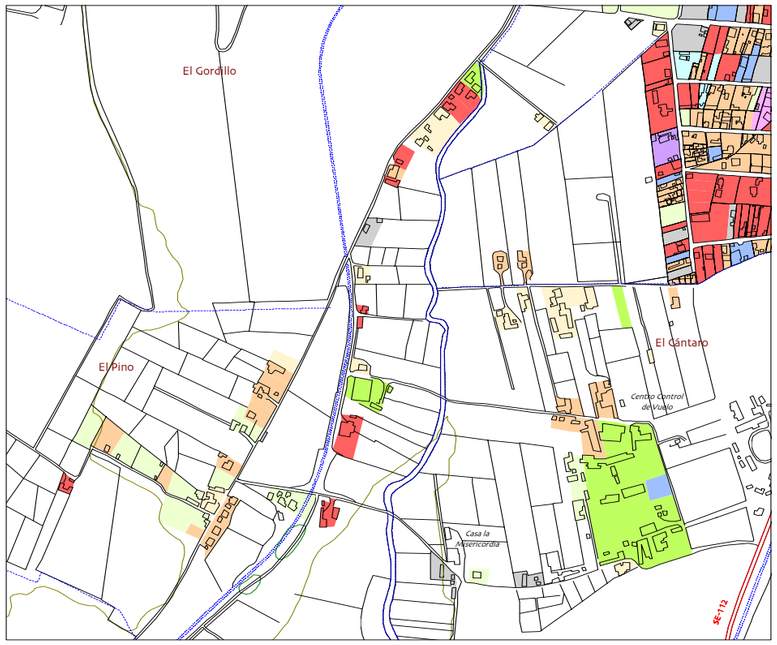
- Diversidad e incompatibilidad de usos, ya que los usos residenciales están insertos en una matriz de instalaciones industriales, ganaderas o agrícolas.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

EL PINO

Localización

El sector denominado El Pino se localiza al sur del asentamiento de El Gordillo, entre éste el Camino de la Reina y la gavia de la calle Kentia.



Estructura

Este sector no presenta una estructura única, sino que engloba esquemas de usos muy diferentes, sin coincidencias en su origen, tipología o usos alojados. Presenta la siguiente distribución:

- Un gran polígono mixto ganadero - industrial en condiciones precarias y con características marginales, tras AENA y al sur de El Gordillo. Organizado según una trama de viales transversales confluentes en la calle Mirto.

- Un grupo de viviendas independientes asociadas a la actividad agraria, organizadas siguiendo la prolongación de la calle Kentia (El Gordillo).

- El Camino de la Reina, o viario que en los años setenta atrajo la implantación de procesos de parcelación agraria y usos residenciales, (2 parcelaciones con 30 parcelas) que hoy contemporizan con el diseminado agrario característico de la zona.

Edificación

La diferenciación planteada en la estructura de ocupación del territorio se mantiene en las características de la edificación en cada área. Apoyado en una retícula callejera el polígono ganadero alberga numerosas instalaciones relacionadas con la ganadería (naves, cuadras, corrales, edificaciones auxiliares, etc.), otros usos vinculados con el almacenaje, e incluso viviendas asociadas a la actividad (13) y un taller de mantenimiento de maquinaria. El conjunto presenta en la actualidad una imagen muy degradada, proporcionada esta por la proliferación de instalaciones ganaderas mezcladas con infraviviendas y edificaciones abandonadas e inacabadas.

La agrupación rural asociada a prolongación de la calle Kentia se compone de viviendas emplazadas independientemente, a ambos lados del camino, tanto agrarias como residenciales. No dispone de ninguna infraestructura común, salvo el camino de tierra, e iluminación y acometida de agua procedente de El Gordillo para las primeras parcelas.

Por último, a ambos lados del Camino de la Reina se han identificado dos Parcelaciones urbanísticas ya consolidadas, con uso residencial y sin instalaciones y servicios comunes. El abastecimiento y el saneamiento se realiza mediante estructuras individuales (pozos y pozos ciegos). El camino público mencionado (de tierra) hace las veces de viario de servicio.

La parcelación situada más al norte se compone de varias parcelas, ocupadas por viviendas, en la actualidad con escaso grado de vinculación a la actividad agrícola. En la otra, más al sur y de mayor dimensión (20), predomina el uso residencial (chalet) aunque coexiste con edificaciones tradicionales y usos agrarios, o parcelas cultivadas sin uso edificatorio.

USOS EN EL PINO

USO	Nª Parcelas	%	Nª Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	13	20	0	0	2,2	18
Ganadero	4	6	0	0	4,0	33
Industrial	1	2	0	0	0,2	1
Mixto. Residencial y agrícola	9	14	9	15	1,0	8
Residencial agrario	16	24	16	26	1,9	16
Residencial no agrario	19	29	37	60	2,3	19
Sin uso	4	6	0	0	0,5	4
TOTAL	66	100	62	100	12,1	100

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Así pues el sector El Pino se desdobla en tres áreas bien distintas: a) El Camino de la Reina donde los usos residenciales (agrarios o no) se han maclado consolidando el camino como uno de los viarios estructurantes de las Huertas de Miraflores y b) la prolongación sur de El Gordillo o diseminado rural apoyado en el viario existente que viene acogiendo usos y edificaciones residenciales y, c) polígono ganadero o área suburbial con elevada conflictividad de usos y con condiciones ambientales marginales o muy degradadas.

El Pino
Camino de la Reina. Parcelación norte

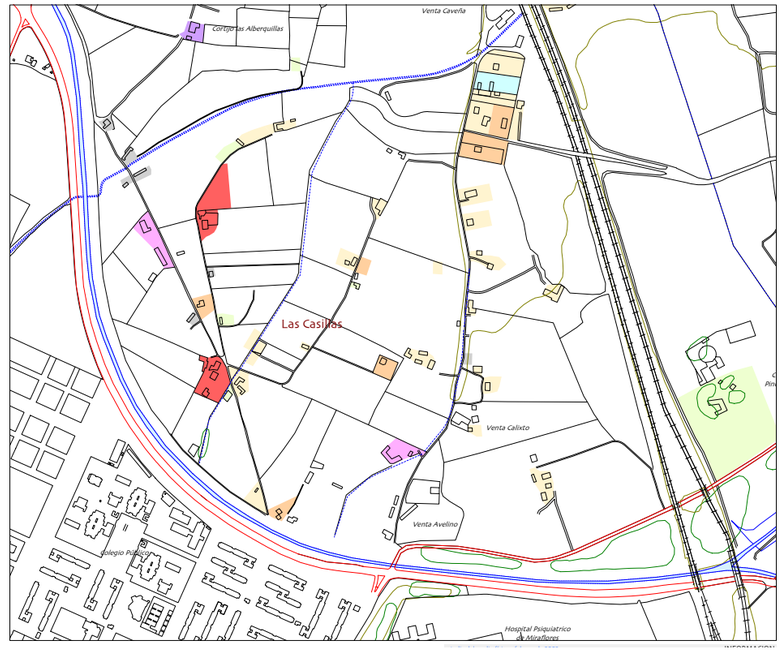
Viviendas

Polígono ganadero-industrial

CAMINO DE LA REINA - LAS CASILLAS

Localización

El sector se localiza al borde de la ciudad, separado de ella por el NC del arroyo Tamarguillo, y siguiendo el Camino de la Reina hasta el trazado del ferrocarril.



Estructura

Este diseminado poblacional se caracteriza por una estructura parcelaria de base agraria y de tamaño pequeño y mediano, organizada a partir de dos viarios principales: los caminos de La Reina y Las Casillas. Los edificios aparecen aislados e integrados en las distintas explotaciones agrícolas aunque tienden a concentrarse en las márgenes del camino de la Reina.

El sector colindante con el encauzamiento del Tamarguillo se ha consolidado como área de servicios urbanos, especializada en la restauración y en actividades relacionadas con el caballo. Tres ventas (Las Casillas, Calixto y Avelino), un complejo turístico (Cortijo de Doña María), un depósito municipal de vehículos, y varias cuadras y picaderos, constituyen sus principales establecimientos.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Edificación

Aunque las construcciones responden a un patrón común: vivienda aislada, asociada a explotación agrícola y con tipología de casa tradicional, se observa cierta diversidad tipológica derivada de la edad de implantación:

La casa tradicional antigua o casilla, dando nombre a la zona, constituye un conjunto de infraviviendas con numerosas ampliaciones y añadidos de naves, cobertizos, etc en estado de precariedad. El pésimo estado de conservación esta conduciendo al abandono de la edificación o a su utilización como instalación auxiliar

El resto de viviendas agrarias se diferencian en su tipología, variando entre los chalets de construcción reciente o las casas tradicionales que jalonan el Camino de La Reina.

El poblamiento más concentrado se registra en la parcelación ubicada al norte del área (11 parcelas), en la que, no obstante, siguen predominando las residencias asociadas a la actividad agraria, aunque aparecen dos viviendas no rurales y un establecimiento hostelero (venta)

USOS EN CAMINO DE LA REINA - LAS CASILLAS

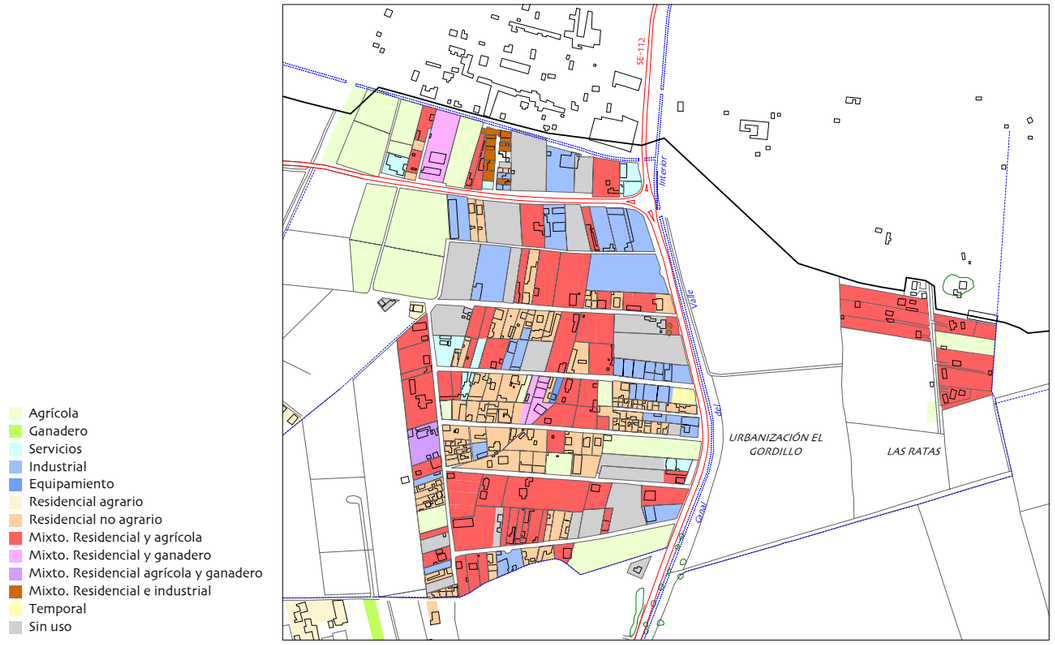
USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	6	10	0	0	3,0	28
Mixto. Residencial y Agrícola/Ganadero	1	2	1	2	0,2	1
Mixto. Residencial y agrícola	3	5	3	7	1,0	10
Mixto. Residencial y ganadero	3	5	3	7	0,6	5
Residencial agrario	31	53	31	69	3,9	37
Residencial no agrario	7	12	7	16	1,3	12
Sin uso	7	12	0	0	0,3	3
Hostelería y comercio	1	2	0	0	0,3	3
TOTAL	59	100	45	100	10,6	100

Como rasgo común de todo este sector cabe señalar que si la actividad agrícola se mantiene estable y funcional, la actividad constructiva aparece bastante estancada, detectándose dos procesos solidarios: el abandono de la edificación antigua y su sustitución por obras nuevas con tipologías típicamente residenciales.

LAS RATAS

Localización

La parcelación de Las Ratas se encuentra junto a la de El Gordillo, al otro lado de la carretera, que une la capital con Brenes (SE111).



Estructura

Dada la escasa dimensión de la parcelación, compuesta por 7 parcelas, la estructura del asentamiento es muy simple, con un viario rural que actúa de elemento organizador sobre el que se apoyan a ambos lados las parcelas edificadas con sus cerramientos correspondientes.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Edificación

Presenta un origen similar al El Gordilllo, ya que se trata de una partición destinada a usos residenciales dentro de una gran explotación agraria, si bien, se diferencia claramente de éste porque aquí, junto a la utilización residencial se mantienen los usos agrarios tradicionales, sin implantarse otros usos (residenciales, terciarios o industriales) de carácter más urbano.

USOS EN LAS RATAS

USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	2	25	0	0	0,3	14
Mixto. Residencial y agrícola	6	75	6	100	1,9	86
TOTAL	8	100	6	100	2,2	100

Este carácter mixto, residencial y agrario se apoya en parcelas de gran tamaño (entre 3.000 y 5.000 m^2), en la mayor parte de las cuales se han edificado casas y elementos auxiliares a la agricultura.

Cuenta con acceso asfaltado y electrificación, aunque no existen infraestructuras comunes de abastecimiento y saneamiento ni otro tipo de equipamientos y servicios.

VISTA HERMOSA

Localización

La parcelación urbanística de Vista Hermosa se sitúa en el límite norte del término municipal, colindando ya con el de La Rinconada.

No dispone de acceso directo a la red de carreteras, sino que la conexión con la N-IV (con el nodo del Aeropuerto o con los polígonos industriales de La Rinconada) o con Valdezorras (Camino de Los Rojas), se realiza a través de pistas no siempre asfaltadas.

Estructura

La parcelación se ha desarrollado a partir del camino que actúa en este sector como límite municipal, del que parten 3 viarios internos transversales que dan acceso a las distintas parcelas.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

En la trama parcelaria predomina la unidad de gran tamaño (3.700 m² de media), aunque encubriendo una situación muy diversa, ya que junto a grandes parcelas, que superan los 23.000 m², coexisten pequeñas superficies más acordes con el uso residencial (1.000 m²).

VISTA HERMOSA. Nº DE PARCELAS POR TAMAÑO DE PARCELA Y USO

USO	De 501 a 1.000	De 1.001 A 2.500	De 2.501 A 5.000	De 5.001 A 10.000	De 10.0001 a 25.000	TOTAL
Agrario	1	3	0	1	0	5
Ganadero	0	3	2	2	1	8
Industrial	0	0	0	2	0	2
Mixto. Residencial y Agrícola y Ganadero	0	1	0	0	0	1
Mixto. Residencial y agrícola	0	2	0	0	0	2
Mixto. Residencial y gana	0	0	1	0	0	1
Provisional	2	1	1	0	0	4
Residencial agrario	1	6	3	0	0	10
Residencial no agrario	2	18	5	3	0	28
Sin uso	1	6	7	8	3	25
TOTAL	7	40	19	16	4	86

Esta diversidad es el resultado del mantenimiento de un proceso de segregación interna desde el origen de la parcelación, a finales de la década de los 50, cuando se inicia la venta de terrenos de la explotación agrícola asociada al Cortijo de Vista Hermosa de los Baldíos.

Edificación

Gran parte de la superficie del enclave (45 %), en especial la incluida en parcelas de gran tamaño, se encuentra en la actualidad sin uso o acoge usos provisionales (por ej. piscina), reflejando una situación de claro estancamiento en una parcelación que inició su desarrollo hace ya más de 40 años.

La mayor parte de las viviendas, tanto las que están asociadas a aprovechamiento agropecuarios (14), como las que no muestran relación directa con el medio rural (28), presentan una aceptable calidad edificatoria, que afecta también a las numerosas edificaciones auxiliares o provisionales existentes.

Los usos ganaderos e industriales (depósitos de chatarras, etc) alcanzan una importante significación.

USOS EN VISTA HERMOSA

USO	Nº Parcelas	%	Nº Viviendas	%	Superficie (ha)	%
Agrario	5	6	0	0	1,5	5
Ganadero	8	9	0	0	4,2	13
Industrial	2	2	0	0	1,6	5
Mixto. Residencial y Agrícola/Ganadero	1	1	1	2	0,2	1
Mixto. Residencial y agrario	2	2	2	5	0,5	1
Mixto. Residencial y ganadero	1	1	1	2	0,4	1
Residencial agrario	10	12	10	24	2,0	6
Residencial no agrario	28	33	28	67	7,5	23
Sin uso	25	29	0	0	13,7	43
Temporal	4	5	0	0	0,7	2
TOTAL	86	100	42	100	32,1	100

La parcelación tan sólo cuenta con electrificación, telefonía, viarios de servicio de tierra y una red de abastecimiento no funcional propiedad de la comunidad. La recogida de residuos sólidos se hace de forma independiente, depositándose en varios contenedores emplazados en la proximidades de la N-IV.

El resto de infraestructuras y equipamientos se resuelve de forma independiente mediante pozos ciegos y captaciones de aguas subterráneas. La comunidad de propietarios tropieza con graves problemas de gestión.

La problemática registrada en la parcelación es bastante acuciante y deriva de unas condiciones ambientales y de habitabilidad bastantes degradadas. A la insuficiencia de equipamientos y servicios se incorporan varios aspectos que gravan la imagen de la urbanización y condicionan sus posibilidades de consolidación o de recualificación ambiental: conflictividad de usos en gran medida promocionada por emplazamientos ganaderos (en algunos casos en régimen de semiestabulación), la proliferación de parcelas improductivas o sin uso aparentes, la marginalidad de los almacenajes industriales, los riesgos de inundación en el viario y parcelas más septentrionales, etc.

En definitiva, el enclave sufre una situación marcada por sus graves carencias, característica de muchas parcelaciones ilegales y reconocida ya en El Gordillo, que unida a un escaso grado de consolidación (se mantiene aún hasta el 46% de la superficie sin ocupar), propicia un ámbito de gran marginalidad, con graves conflictos que afectan tanto a los propietarios y residentes, como al entorno en el que se ubica.

2. EL PAISAJE

2.1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años puede apreciarse en el seno de las sociedades más avanzadas un creciente interés por el paisaje. Son varias las circunstancias que han despertado este interés por la temática paisajística en los colectivos científicos y sociales.

De una parte, hay que reseñar la incontestable y acelerada degradación experimentada por los recursos paisajísticos en las últimas décadas. El desarrollo a lo largo de la segunda mitad del siglo XX de modelos económicos y territoriales poco respetuosos con el medio ambiente ha modificado sustancialmente la fisonomía tanto de las áreas naturales, como las rurales y las urbanas de la mayoría de los países de nuestro entorno. En cualquiera de los ámbitos geográficos y las escalas que se tomen como referencia, es posible constatar un empobrecimiento generalizado de los recursos escénicos, siendo frecuentes la sustitución de paisajes visualmente y/o ambientalmente singulares por paisajes banales, estereotipados, desordenados y, generalmente, insostenibles desde un punto de vista ecológico. Todas estas alteraciones, a las que sólo algunos espacios han permanecido ajenos, han puesto de manifiesto la acusada fragilidad del paisaje y la impostergable necesidad de establecer medidas de protección, gestión y ordenación.

Paralelamente, el paisaje ha comenzado a valorarse como recurso patrimonial, siendo apreciado como un palimpsesto en el que pueden leerse las aportaciones de las distintas culturas y sociedades que han poblado un determinado territorio a lo largo de la historia. En muchos casos, los vestigios materiales de algunas de estas culturas o la superposición de los distintos modelos de ocupación y uso del espacio han generado elementos o espacios de gran calidad escénica y con una especial carga simbólica e identitaria. Gestionar adecuada y respetuosamente los cambios de estos referentes y valores, conservándolos de forma adecuada o favoreciendo la correcta integración de los elementos o los usos que deban implantarse para responder a las nuevas necesidades de la sociedad, empieza a ser considerado un objetivo prioritario tanto en las políticas de ordenación del territorio y del patrimonio como en los instrumentos de planificación física.

Igualmente, el creciente interés por el paisaje habría que relacionarlo con las cada vez mayores exigencias sociales en relación con las condiciones de vida y la calidad del entorno. Parece evidente, que una vez alcanzado unos niveles mínimos en materia de vivienda, dotaciones, y servicios, se incrementan los requerimientos ciudadanos en torno a determinados factores (calidad del agua y del aire, limpieza de los espacios públicos, recogida y adecuado tratamiento de residuos,...) que comienzan a ser entendidos como indispensables para la constitución de entornos vitales cualificados. En este sentido, la contestación a determinados proyectos con indudable incidencia paisajística o las demandas relativas al establecimiento de unos niveles mínimos de calidad para los ámbitos escénicos donde se desarrollan las principales funciones sociales (residencia, encuentro, esparcimiento, trabajo,...), circunstancias cada vez más frecuentes en los países occidentales, permiten incluir al paisaje entre estos factores relacionados con la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Finalmente, no debe desdeñarse la importancia que el paisaje, entendido como factor blando de localización, está empezando a jugar en un contexto altamente competitivo como el actual. La competitividad entre los distintos espacios geográficos en la era de la globalización constituye un fenómeno complejo en el que intervienen variables de índole tan diversa como la capacidad de innovación tecnológica, la accesibilidad a las redes de transporte e información, la cualificación del capital humano, la flexibilidad en los modos de producción o la capacidad de establecer mecanismos de colaboración con espacios más o menos distantes,...etc. Junto a estas circunstancias relacionadas directamente a la producción de los bienes o servicios, el establecimiento de una imagen atractiva de las ciudades y los territorios, entendida dicha imagen en sentido abstracto (como el conjunto de referentes materiales e inmateriales que constituyen la representación simbólica da las citadas ciudades y territorios) pero también desde una perspectiva más paisajística (como el aspecto exterior de las áreas y elementos que los conforman) parece cobrar cada vez más importancia a la hora de atraer capitales o iniciativas económicas.

Junto a estas circunstancias cabe indicar la existencia en los diferentes niveles político-administrativos de un número significativo y creciente de alusiones al paisaje que, además de constituir una clara evidencia de la importancia adquirida por los aspectos paisajísticos, insta a los poderes públicos a actuar en defensa y mejora de los recursos paisajísticos.

En este sentido, cabe señalar como referencia internacional más significativa la aprobación por parte del Consejo de Europa de la Convención Europea del Paisaje (Florencia, 19 de julio del 2000). La citada Convención, firmada por España junto con otros 22 países europeos y en trámites de ratificación parlamentaria, constituye el máximo exponente de este interés por el paisaje en el seno de la comunidad internacional y compromete a los países firmantes a adoptar una serie de medidas encaminadas a la protección, gestión y ordenación del paisaje en sus territorios. Entre las citadas medidas, destaca la necesidad de integrar el paisaje en los instrumentos de ordenación del territorio y urbanismo, como una de las estrategias básicas para asegurar el desarrollo sostenible de los recursos paisajísticos.

Por lo que respecta a España, si bien la Constitución Española no habla expresamente del paisaje, parece existir un cierto consenso en que la protección del paisaje se encuentra implícito en el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona que la Carta Magna reconoce a todos los ciudadanos en su artículo 45.1, así como en el mandato constitucional a los poderes públicos en relación al mantenimiento y el enriquecimiento del patrimonio cultural.

La constatación efectiva de este derecho colectivo al paisaje se encuentra en las numerosas las alusiones al paisaje en normas legales pertenecientes a diferentes campos jurídicos. Así, entre otros muchos textos normativos de rango nacional, se encuentran referencias expresas a la temática paisajística en el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental, en la Ley 22/1988 de Costas, en la Ley 4/89 de Espacios Naturales Protegidos, en la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias o en la Ley 6/1998 de Régimen de Suelo y Valoraciones. Cabe destacar especialmente las numerosas alusiones al paisaje presentes en los sucesivos textos que han regulado el urbanismo en España. Actualmente, en el Real Decreto 2159/1978 (Reglamento para el desarrollo de la Ley del Suelo) presenta alusiones directas al paisaje en 14 artículos diferentes, algunas proponiendo instrumentos específicos de planificación para los recursos paisajísticos (Planes Especiales Paisajísticos) y otras instando a su consideración en los instrumentos de planificación general.

El Estatuto de Autonomía de Andalucía, por su parte, en el artículo 12.6 señala como uno de los objetivos básicos de la Comunidad Autónoma la necesidad de "proteger y relazar el paisaje". Esta consideración específica del paisaje se ha materializado, por una parte, en su inclusión en numerosos textos legales autonómicos (Ley 2/1989 de Inventario de Espacios Protegidos, Ley 2/1992 Forestal de Andalucía, Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio, Decreto 155/1998 Reglamento de Vías Pecuarias, Ley 8/2001 de Carreteras,...) y, por otra, en su tratamiento en instrumentos de planificación física y ambiental (Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, distintos planes subregionales de ordenación, planes de ordenación de los recursos naturales de los parques naturales andaluces,...).

También en la escala local se observan importantes avances en la consideración de los recursos paisajísticos, con especial atención al paisaje urbano. Son ya varias las ciudades (Barcelona, Madrid, Las Palmas) que han redactado o han iniciado el proceso de redacción de ordenanzas de paisaje. Así mismo, son muchas los municipios, Sevilla entre ellos, que en los últimos años han desarrollado planes o campañas para la mejora del paisaje urbano, con actuaciones tendentes a la mejora formal de las edificaciones o los espacios públicos, habiéndose creado en muchas de ellas un organismo municipal específicamente dedicado a velar por el paisaje.

En el trasfondo de todas estas iniciativas apuntadas subyace el reconocimiento de la creciente importancia que el paisaje está adquiriendo en nuestra sociedad, apreciado como un factor medioambiental que incide decididamente en la calidad de vida de las poblaciones y como un importante recurso que debe ser protegido y, al mismo tiempo, puesto en valor. Son estas razones las que justifican la inclusión de este capítulo en la Memoria de Información de este documento de Avance del nuevo Plan General Municipal de Ordenación.

2.2. SEVILLA EN EL CONTEXTO PAISAJÍSTICO METROPOLITANO

A lo largo de la historia, las ciudades se han caracterizado por extender su influencia socioeconómica y cultural sobre ámbitos geográficos más o menos extensos, generando flujos de bienes, personas e ideas que exceden con creces los límites físicos de la ciudad. En ocasiones, cuando se dan determinadas condiciones geográficas, la influencia de las ciudades sobre su entorno próximo supera lo estrictamente funcional para adquirir también connotaciones visuales o escénicas. La ciudad se convierte así en un referente paisajístico que singulariza y confiere una cierta identidad común al entorno con el que se relaciona física y visualmente.

En el caso de Sevilla, se observa esta doble influencia sobre su entorno, por un lado la influencia funcional, propia de su posición central dentro de la aglomeración urbana que está surgiendo en torno a la ciudad, y, por otra, la paisajística fruto de las condiciones topográficas del ámbito geográfico en el que se desarrolla gran parte de la citada aglomeración.

Por su significación histórica, cultural y etnográfica, cabría hablar incluso de una imagen simbólica de Sevilla, generada a partir de rasgos o elementos parciales de la realidad, que extiende el reconocimiento de la ciudad más allá de las fronteras nacionales, convirtiéndola en un referente de escala internacional y proporcionándole indudables beneficios económicos.

El análisis de este reconocimiento internacional de Sevilla, en el que intervienen circunstancias de marcado carácter paisajístico (reconocimiento y difusión de sus hitos más destacados, calidad y singularidad escénica de ciertos sectores urbanos, importancia de las representaciones gráficas de la ciudad,...), escapa de los objetivos de este capítulo que debe centrarse en el reconocimiento de la huella paisajística de la localidad en su entorno más próximo, aquél con el que se relaciona visualmente de forma directa e inmediata: la aglomeración urbana de Sevilla.

Este enfoque metropolitano de los recursos paisajísticos es especialmente interesante en el momento presente, en el que a nivel general, la morfología y el funcionamiento de los territorios está cambiando para generar nuevas realidades físicas más complejas y menos definidas desde un punto de vista espacial. Estos cambios, a los que vienen asociados problemas y retos de todo tipo, incluidos los paisajísticos, están exigiendo respuestas inminentes que impidan la aparición de disfuncionalidades territoriales, ambientales y escénicas.

Este enfoque supramunicipal resulta también importante, en tanto que el establecimiento de una imagen metropolitana de calidad, además de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la aglomeración, puede constituir una ventaja competitiva a la hora de situarse en el complejo y competitivo contexto de la globalización. Para ello será necesario generar un modelo territorial y paisajísticamente ordenado, poner en valor los recursos escénicos con los que cuenta la aglomeración y eliminar los conflictos más significativos.

En documentos iniciales del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla, en proceso de elaboración, se consideran algunos de estos aspectos y se realiza un diagnóstico inicial de los recursos paisajísticos de la aglomeración.

Así, se delimitan para el conjunto del ámbito unidades de paisaje y grandes escenarios, identificándose, además, áreas con valores intrínsecos y áreas de mayor fragilidad o estratégicas. El Plan General Municipal de Ordenación de Sevilla, debe ser conciente de este marco paisajístico general, reconocer su participación en la configuración de la imagen conjunta del área y posicionarse en relación con los aspectos que afectan de manera específica a su término municipal.

- **El contexto paisajístico metropolitano**

La configuración topográfica de la aglomeración urbana de Sevilla se organiza en torno a tres grandes elementos: una amplia llanura aluvial y dos relieves terciarios que flanquean a la anterior por el Este y por el Oeste, Los Alcores y El Aljarafe.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

La llanura aluvial, paisaje modelado directamente por el Guadalquivir, propicia una acusada intervisibilidad en el conjunto del ámbito, favoreciendo significativas vistas de conjunto en amplios sectores y permitiendo una visión casi ininterrumpida sobre los relieves y las poblaciones del ámbito. Esta intervisibilidad es especialmente significativa en los espacios más próximos al río, en torno al cual se genera un amplio corredor visual que recorre de Norte a Sur la aglomeración, sin apenas interrupciones visuales.

El carácter eminentemente plano, apenas modificado por los aterrazamientos de la margen derecha del río, que presenta la llanura por la que discurre el Guadalquivir es en cierta medida responsable de la significación paisajística de Los Alcores y de El Aljarafe, relieves con una altura relativamente discreta (250 metros en el punto más alto de Los Alcores y 187 en el de El Aljarafe). La presencia de amplios espacios llanos a sus pies, unido a la configuración escarpada que presentan en determinados puntos (cornisas, "balcones",...), han convertido a estos relieves en importantes atalayas naturales sobre las vegas de río, referentes hitos territoriales y escénicos, así como en significativos telones de fondo de algunas perspectivas con amplio reconocimiento artístico y social.

- **Relaciones visuales de la ciudad con su entorno**

Dentro de este contexto general, la ciudad de Sevilla ocupa una posición central, lo que unido a la enorme potencia como hecho físico de la localidad, la convierten en un elemento paisajístico de primera magnitud para el conjunto de la aglomeración, constituyendo un hito visual o de orientación para un número significativos de puntos de observación, algunos separados de la ciudad por más de una decena de kilómetros (Castillo de Alcalá de Guadaira, tramos viarios en los municipios de La Algaba, La Rinconada y Dos Hermanas, zonas más occidentales del municipio de Carmona,...). No obstante, la mayor parte de estas vistas debido a la distancia que separa al observador del núcleo, sólo permiten la apreciación de alguno de los hitos más prominentes de la ciudad (Puentes del Alamillo y del Quinto Centenario) o presentan a la ciudad como un referente de orientación lejano y visualmente difuso.

La visión detallada de fachadas completas y de imágenes en las que aparecen varios hitos urbanos precisan una mayor proximidad a la localidad. En este sentido, el área de máxima influencia de la ciudad estaría definida por el curso del río y su llanura aluvial desde el Ribera de Huelva hasta Puerto Gelves, así como por el Escarpe del Aljarafe desde el Cerro Blanco hasta el mirador del Barrio Alto de San Juan de Aznalfarache. Es desde estos espacios desde los que se obtienen las vistas más significativas de la ciudad.

En el primer caso, desde las carreteras que discurren por la llanura aluvial, se obtienen vistas dinámicas prácticamente continuadas de la ciudad, que permiten al espectador discurrir en paralelo a la fachada urbana (recorrido por la SE-30 desde Santiponce hasta el Barrio Bajo de San Juan de Aznalfarache) o aproximarse progresivamente en un suave descenso desde las localidades más cercanas al escarpe de El Aljarafe (Castilleja de Guzmán, Camas, Castilleja de la Cuesta, Tomares, San Juan de Aznalfarache).

En el segundo caso, desde los promontorios o espacios de la Cornisa no ocupados por la edificación (Cerro Blanco, Cerro Atalaya, Balcón de Sevilla, entorno de El Carambolo y de Coca de la Piñera, miradores de la Barriada de Loreto en San Juan de Aznalfarache) la posición prominente del espectador ofrece una imagen oblicua de la ciudad, en la que prácticamente pueden distinguirse sus sectores más orientales.

Estas imágenes en las que también aparecen en distintos planos la isla de Quijano, el cauce vivo del río, la dehesa de Tablada en un primer plano o determinadas elevaciones pertenecientes a Los Alcores enlazan directamente con representaciones artísticas de la ciudad de los siglos XVI, XVII y XVIII. Imágenes de conjunto de la ciudad, tomadas en muchos casos desde perspectivas inexistentes, pero que permitían la contemplación de la ciudad en su conjunto y en las que aparecían representados elementos y espacios del entorno urbano.

Dada la intervisibilidad general existente, desde el término municipal de Sevilla son significativas también las vistas hacia el Aljarafe. Desde la mayor parte de las infraestructuras viarias por las que se accede a la ciudad desde el Norte y desde el Sur (carreteras a La Algaba, Cazalla y Brenes, nueva variante de Bellavista), así como desde los terrenos de Palmas Altas, Tablada, el Charco de la Pava, determinados espacios de la Isla de la Cartuja o, incluso, en determinadas perspectivas urbanas (Giralda, Ronda de Torneo, República Argentina, Puente de Isabel II y San Telmo,...) es apreciable la silueta de la cornisa del Aljarafe. En algunos tramos, la presencia de edificaciones sin especiales valores banaliza un tanto la imagen, sin embargo, otros tramos contienen espacios y elementos de interés visual (pequeños cerros, pequeñas manchas de vegetación arbórea). En todo caso, la apreciación continuada del escarpe y de su silueta, constituye un rasgo paisajístico singular dentro de la aglomeración urbana de Sevilla.

Menos inmediatas son las relaciones visuales de la ciudad con el cauce vivo del río. Las sucesivas obras hidráulicas realizadas en el Guadalquivir han propiciado el progresivo alejamiento del cauce vivo de la ciudad, circunstancia que ha favorecido la suplantación paisajística e identitaria del río por la dársena, que en muchos sentidos se ha convertido en el principal referente fluvial de la ciudad. Frente al tratamiento cualificado que presentan en muchos tramos las fachadas y los frentes de la dársena, las riberas del cauce vivo presentan una imagen degradada, que no invitan a su apropiación física y visual por parte de la ciudad. En este sentido, las potencialidades paisajísticas, ambientales y recreativas del río se encuentran actualmente infrautilizadas. En muchos casos, el único contacto visual de la población con el río se produce desde los puentes que lo atraviesan transversalmente.

- **Unidades de paisaje y espacios intermunicipales estratégicos para el tratamiento de los recursos paisajísticos**

  En relación con las unidades de paisaje que los documentos preparatorios para la elaboración del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla han venido definiendo para el conjunto de la citada aglomeración, el municipio de Sevilla estaría encuadrado en las siguientes unidades:

  - Aglomeración urbana central. Dentro de esta unidad estarían encuadrados los terrenos urbanos y urbanizables de la ciudad, por lo que no existen áreas o circunstancias que afecten a otros municipios de la Aglomeración. No obstante, el municipio debe ser consciente de la importancia paisajística de algunos de sus frentes urbanos (Cartuja, el puerto-Tablada, El Pítamo,...), por lo que en la medida de lo posible las intervenciones urbanísticas que se desarrollen en los citados frentes, tendrán también en cuenta su incidencia en el paisaje metropolitano, procurando en todo momento no incidir negativamente en los recursos escénicos colectivos o en los de los municipios adyacentes.

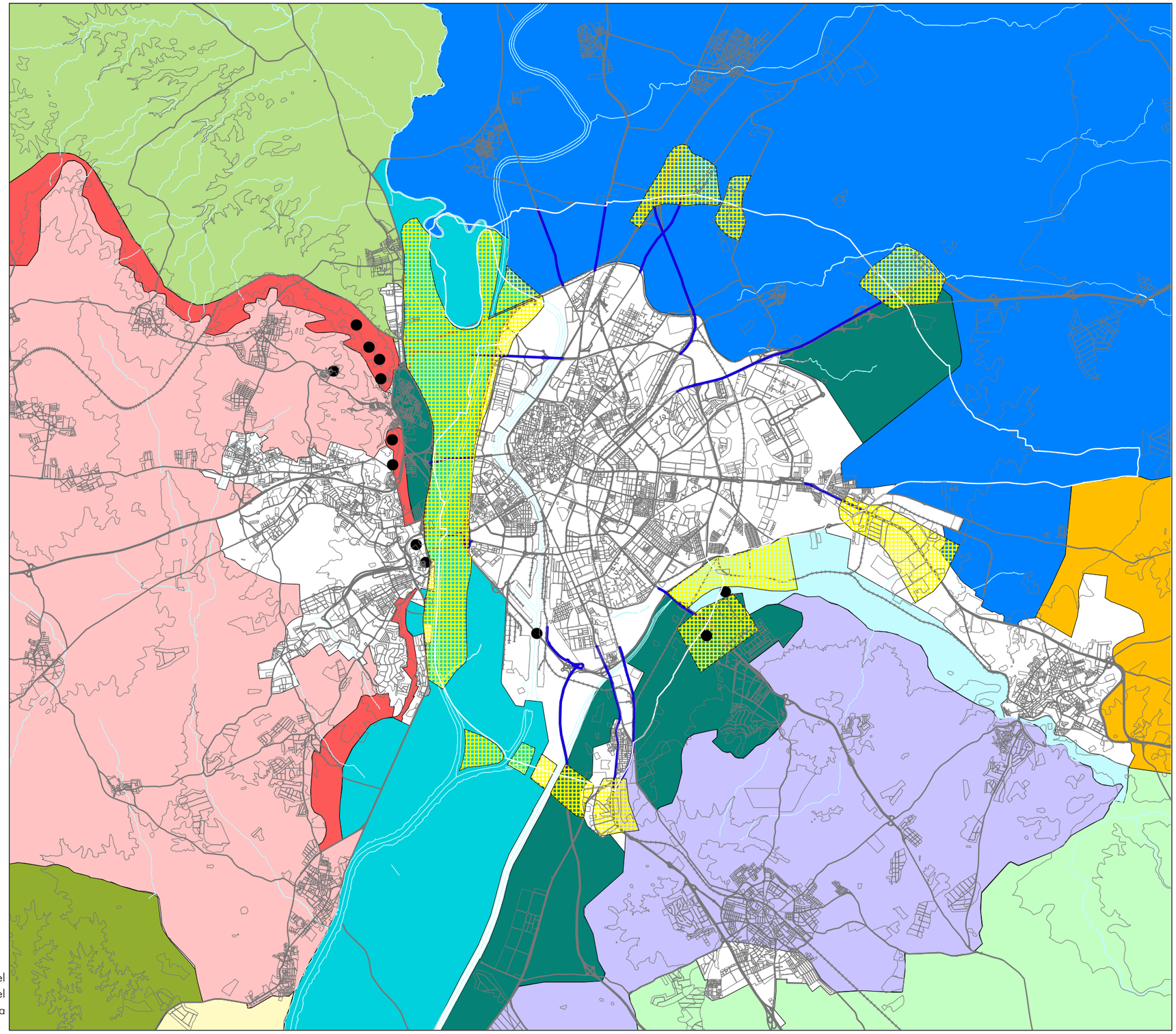
  - Vega del Guadalquivir. Dentro de esta unidad que podría subdividirse en Vega de la Madre Vieja (al Norte) y Vega de Camas-San Juan (al Sur) estarían incluidos los terrenos de la Isla de Quijano, del Cortijo Gambogaz, el Charco de la Pava, Tablada y Torrecuellar. Dada la importancia paisajística y ambiental de la unidad, resultaría importante la coordinar las actuaciones de los municipios implicados (Santiponce, Camas, Sevilla, San Juan) con el objeto de establecer una ordenación y una gestión paisajística integrada para el conjunto de la unidad. La eliminación de los usos y elementos paisajísticamente más conflictivos (vertederos incontrolados, publicidad, construcciones sin calidad formal, tendidos eléctricos...), la recualificación de las márgenes fluviales como áreas recreativas o de ocio al aire libre, la mejora de la conectividad entre ambas riberas para el peatón o el cicloturista, así como la implantación de un régimen de gestión paisajística acorde con las características y los valores de la zona deberían ser objetivos prioritarios de cooperación intermunicipal.

  - Zonas regables del norte. Los terrenos municipales situados al norte del encauzamiento del Tamarguillo y la carretera N-IV se encontrarían dentro de esta unidad, en la que también participan los municipios de La Algaba y La Rinconada. Es precisamente en el contacto del término de Sevilla con estos términos municipales en los que se observan los mayores conflictos paisajísticos: Parcelaciones de El Gordillo, polígonos y pequeños enclaves industriales o de servicios mal integrados, instalaciones extractivas sin medidas correctoras de su impacto visual, intercambiador de Majarabique,... Todas estas circunstancias exigirían un tratamiento coordinado de los recursos paisajísticos por parte de los municipios afectados.

  - Cuenca del Guadaira. En el entorno de la Universidad Pablo de Olavide, en la confluencia de los términos de Sevilla, Dos Hermanas y Alcalá el cauce del río Guadaira genera un espacio de alta calidad ambiental y paisajística, con algunas manchas de vegetación de ribera y algunas elevaciones que le conceden notables potencialidades escénicas y recreativas. Las actuaciones coordinadas de los tres municipios deberían ir encaminada a eliminar los focos de degradación existentes en el entorno (núcleos de chabolismos agropecuario, vertederos y escombreras), la mejora de los frentes industriales, la mejora la vegetación de ribera y el establecimiento de sendas y dotaciones que permitan su uso y disfrute por parte de los ciudadanos.

  - Zonas de Transición. Dentro de estas zonas se incluirían los terrenos de Bellavista y El Pítamo, que salvo en las proximidades al encauzamiento del Guadaira no presentan especiales valores paisajísticos.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



ELEMENTOS BÁSICOS PARA EL DIAGNÓSTICO

- Alcores
- Aljarafe
- Campiña
- Campo de Gerena e Italica
- Cornisa del Aljarafe
- Cuenca del Guadaira
- Dos Hermanas - Quintos
- Marisma
- Pinares de Puebla del Río
- Vega del Guadalquivir
- Zonas de transición
- Zonas regables del norte

- Puntos de observación metropolitanos
- Espacios estratégicos intermunicipales
- Principales vías de acceso

NOTA: Las unidades de paisaje han sido tomadas del documento de Diagnóstico del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla. Junta de Andalucía. 1996.

EL PAISAJE METROPOLITANO

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

2.3. EL ENTORNO PAISAJÍSTICO DE LA CIUDAD: PAISAJES RURALES Y PERIURBANOS

El tratamiento de los recursos paisajísticos en el suelo no urbanizable dentro del Plan General de Ordenación Urbana actualmente en vigor puede ser calificado básicamente como insuficiente. Las causas que explican esta circunstancia responden, en algunos casos, a cuestiones de carácter estructural o general y, en otros, a situaciones más específicas, relacionadas directamente con las condiciones propias del municipio de Sevilla.

Desde una perspectiva más general, cabe señalar la mayor significación concedida tradicionalmente en el urbanismo a los espacios construidos y a los mecanismos de crecimiento urbano, por lo que habitualmente el tratamiento del suelo no urbanizable en sus distintas facetas, incluida la paisajística, resultaba mucho menos profunda y detallada. En el caso específico del municipio de Sevilla, el tratamiento residual que presentan los recursos paisajísticos en el suelo calificado como no urbanizable, puede relacionarse directamente con la ausencia de valores escénicos significativos en los espacios no urbanizados del término municipal, en el que predominan los paisajes comunes. Esta ausencia de rasgos ambientales, escénicos, patrimoniales o identitarios que justificaran un tratamiento específico justificaría el escaso interés por los recursos paisajísticos en el planeamiento vigente.

Frente a esta situación, la revisión del Plan General constituye una magnífica oportunidad para supera esta deficiencia y otorgar un tratamiento adecuado a los recursos paisajísticos existentes en las áreas rurales y periurbanas del municipio de Sevilla. Entre los motivos que justifican y exigen este tratamiento se pueden citar los siguientes:

En primer lugar, en consonancia con los criterios generales del presente capítulo, resulta importante abordar los recursos paisajísticos de las distintas áreas del territorio, con independencia de su clasificación urbanística o de sus valores.

En segundo lugar, hay que destacar el importante papel que estos espacios juegan en la estructura territorial metropolitana, donde se comportan como ámbitos de transición y separación de las distintas áreas urbanas, por lo que su tratamiento puede favorecer el establecimiento de un modelo territorial más ordenado espacial y visualmente.

Por otro lado, el adecuado tratamiento y la puesta en valor desde un punto de vista paisajístico de estos espacios identificados como no urbanizable, brinda grandes oportunidades de ocio y recreo para los ciudadanos de la localidad.

Finalmente, hay que señalar que el abandono y la ausencia de consideración de estos espacios no solo afecta a ellos en sí mismo sino que tiene importantes repercusiones negativas sobre la imagen conjunta de la localidad, generando aproximaciones visualmente conflictivas o banales la ciudad.

El reconocimiento inicial de los recursos paisajísticos, permite el estableciendo de las siguientes categorías básicas para el tratamiento del paisaje en los espacios rurales y periurbanos.

- Áreas con potencialidades paisajístico-ambientales. Estas áreas cuentan con significativos valores gracias a la presencia en ellas de elementos que los cualifican y singularizan, como son algunas construcciones tradicionales relevantes, distintos cursos fluviales que en algunos casos cuentan con formaciones vegetales ribereñas asociadas, existencia de vistas sobresalientes sobre la localidad y su entorno metropolitano,...

  Dentro de esta categoría se han identificado como principales las siguientes áreas: El entorno del arroyo Miraflores, el Rivera de Huelva y su intersección con el Guadalquivir, el entorno del cortijo Gambogaz, la fachada fluvial de Tablada, el entorno de la Punta del Verde, el entorno del Guadaira a su paso por Bellavista y en el sector Palmete-Su Eminencia.

  Estos espacios requieren el establecimiento de criterios generales encaminados a la puesta en valor los distintos espacios identificados, mejorando su accesibilidad y desarrollando medidas de recualificación y acondicionamiento paisajístico (inserción en la red de espacios libres, establecimiento de itinerarios, eliminación de conflictos paisajísticos existentes -escombreras, vertidos-).

- Áreas paisajísticamente conflictivas o degradadas. En localizaciones puntuales dentro del término municipal es constatable la existencia de focos de perturbación visual generados por usos paisajísticamente mal integrados (actividades extractivas, desguaces, depósitos de automóviles, polveros,...) o ilegales, escombreras situados en las inmediaciones de algunas vías de comunicación, que generan una significativa degradación de determinadas perspectivas o recorridos de aproximación a la localidad.

  Estos espacios conflictivos se encuentran dispersos por todo el término municipal, siendo especialmente significativos los que se localizan en las inmediaciones del río Guadalquivir ya que resultan especialmente visibles desde algunos accesos viarios a la ciudad.

  Las medidas que se han de tomar para la recuperación de estos espacios, pasa ineludiblemente por la limpieza y eliminación de este tipo de focos, especialmente los que se relacionan con las vías de entrada más significativas a la localidad. Por otra parte, se han de establecer las ubicaciones más apropiadas para resituar los usos paisajísticamente conflictivos, ya que, aunque escasas, existen en el término algunas áreas que en la actualidad resultan poco accesibles visualmente, situadas básicamente en la zona más al este del término.

- Hitos paisajísticos y de orientación. Dentro de las áreas rurales y periurbanas de la localidad de Sevilla existen elementos de carácter puntual (de escasa extensión superficial y abarcables de una sola mirada) y que generalmente aparecen aislados, convirtiéndose en referentes visuales o hitos de orientación. Cuando a su capacidad para focalizar la atención del espectador se une la existencia de valores patrimoniales, arquitectónicos o etnológicos, como es el caso de las numerosas haciendas y cortijos que se localizan a lo largo del término municipal (fundamentalmente al norte y en el entorno de Bellavista) los citados elementos se convierten en hitos paisajísticos.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

El tratamiento de estos hitos de orientación y paisajísticamente significativos pasa por su conservación, como referentes históricos y territoriales, y por evitar su apantallamiento a través de perímetros de protección aplicables a aquellos elementos de mayor valor paisajístico-patrimonial.

- Ámbitos paisajísticamente desordenados. En determinadas áreas del término municipal de Sevilla coexisten parcelas de marcado uso agrícola o agropecuario con otras que responden a procesos edificatorios más o menos reglados y cumplen principalmente funciones residenciales. Desde un punto de vista escénico, estas zonas a medio camino entre lo rural y el hábitat suburbano, presentan un marcado desorden visual. Estas áreas, se localizan fundamentalmente en las proximidades de las vías que recorren las zonas regables del norte del término.

  Este tipo de ámbitos precisa un tratamiento orientado a su ordenación espacial y visual y el establecimiento de unos niveles mínimos de calidad escénica tanto en sus espacios libres como en sus edificaciones. Así mismo es necesario abordar el tratamiento de sus bordes o zonas de contactos con las vías y espacios adyacentes, con el objeto de favorecer una adecuada integración con su entorno paisajístico.

- Áreas de fragilidad visual. Estos espacios vienen definidos fundamentalmente a partir de la accesibilidad visual y en el caso del conjunto del término municipal de Sevilla están referidos a aquellas áreas en las que las infraestructuras viarias más frecuentadas presentan una posición prominente con relación a los espacios adyacentes.

  En este sentido se han identificado como principales áreas de fragilidad las siguientes: los espacios adyacentes a la ronda supernorte, las áreas adyacentes a la N-IV en el tramo que discurre desde el aeropuerto hasta la SE-30, los espacios relacionados con la SE-30 en el tramo comprendido entre el puente del V Centenario y la carretera de Bellavista, las áreas situadas a uno y otro lado de la nueva variante de Bellavista, las inmediaciones de la carretera de Utrera a su paso por la Universidad Pablo de Olavide, el entorno de la carretera a Castilleja y la Avenida Cristo de la Expiración, las proximidades de los puentes Juan Carlos I y Reina Sofía, así como las áreas más septentrionales de la Dehesa de Tablada.

  La fragilidad visual de estas áreas implica una mayor atención paisajística a las propuestas urbanísticas que se desarrollen en ellas. En este caso fragilidad no supone una necesidad o una obligación de protección, sino de gestión sostenible de los recursos, esto es que su clasificación urbanística, así como las propuestas de ordenación que se desarrollen en estos espacios de mayor fragilidad han de ser conscientes de su repercusión visual que poseen. Deberán por tanto evitarse la localización de usos visualmente conflictivos en ellos y establecerse medidas de integración paisajística para las construcciones, espacios libres e instalaciones que se implanten en estos sectores.

2.4. PAISAJE URBANO

- **Circunstancias y elementos configuradores de la escena urbana interior**

  Resulta indudable que las edificaciones y los espacios libres son los configuradores básicos de la escena urbana. En primera instancia, las relaciones espaciales que se establecen entre dichos elementos generan los distintos escenarios o ámbitos escénicos que configuran la ciudad. Al mismo tiempo, los valores patrimoniales y formales de las construcciones y los espacios públicos, así como su estado de conservación y el grado de habitabilidad y disfrute por parte de los ciudadanos inciden notablemente en la imagen simbólica y paisajística de una ciudad.

  La conformación del paisaje urbano constituye un proceso complejo y dilatado en el tiempo, con grandes incertidumbres en relación a un resultado que nunca es definitivo, dado el carácter intrínsicamente cambiante que presenta el hecho urbano. Así, salvo en grandes operaciones de ordenación urbana o en sectores en los que los criterios de conservación priman sobre todos los demás, resulta bastante complicado controlar con total precisión el carácter y la evolución del paisaje urbano, dependiente en gran medida del estado de las preexistencias, de los procesos de sustitución edificatoria o de la calidad de los nuevos proyectos arquitectónicos y de reurbanización, circunstancias que en algunos aspectos superan incluso las determinaciones del planeamiento urbanístico.

  Existen sin embargo, aspectos más concretos que pueden ser abordados desde este capítulo específico de paisaje y cuyo tratamiento puede incidir notablemente en la calidad del paisaje urbano, evitando su degradación visual o estableciendo algunos criterios de ordenación y gestión que mejore el estado de los recursos visuales. En este sentido, el presente apartado abordará la cuestión del paisaje urbano a partir del reconocimiento de:

  - Los configuradores secundarios del paisaje. Se trata de analizar una serie de intervenciones, usos y elementos (publicidad, elementos técnicos en edificaciones,...) que afectan indirectamente a la calidad escénica de las edificaciones y los espacios libres, pero cuya proliferación o deficiente regulación tienen una incidencia negativa en la imagen paisajística de determinadas perspectivas o sectores urbanos.

  - Algunos ámbitos estratégicos para la conformación de la imagen de la localidad. Si bien es deseable la consecución de unos niveles de calidad paisajística para las distintas partes o componentes de la ciudad, resulta evidente que las intervenciones en determinados ámbitos (accesos, principales fachadas e hitos) tienen una notable incidencia en la configuración de la imagen de la ciudad en su conjunto.

- **Configuradores secundarios del paisaje**

  1. **Elementos informativos**

     Los elementos informativos forman parte de los configuradores secundarios del paisaje urbano. En la mayoría de los casos constituyen usos naturales del paisaje que, regulados

adecuadamente, permiten conciliar el derecho a intervenir en el paisaje, por parte de las personas físicas y jurídicas, con el mantenimiento de un paisaje armónico. Una inadecuada regulación de estos usos puede incidir negativamente en la apreciación del paisaje introduciendo niveles significativos de contaminación visual.

Actualmente, los elementos informativos no se abordan directamente en el Plan General sino que se derivan hacia una ordenanzas de publicidad (1999), que tienen el rango de Normas complementarias del Plan. Como valoración inicial de las citadas ordenanzas, en su vertiente técnica, podrían destacarse los siguientes aspectos:

- Carecen de un posicionamiento inicial que justifique la importancia de regular la implantación de los soportes publicitarios o establezca unos criterios generales sobre los que desarrollar después la regulación.

- Aglutinan, sin una diferenciación clara soportes o modalidades con finalidades diferentes (publicidad, identificación, patrocinio, información técnica de obras,...).

- Proponen una zonificación excesivamente volcada en los espacios históricos o en los entornos más singulares de la localidad, olvidando otros espacios de gran significación en la configuración de la imagen de la ciudad (viario estructurante, entradas, espacios urbanos estratégicos,...).

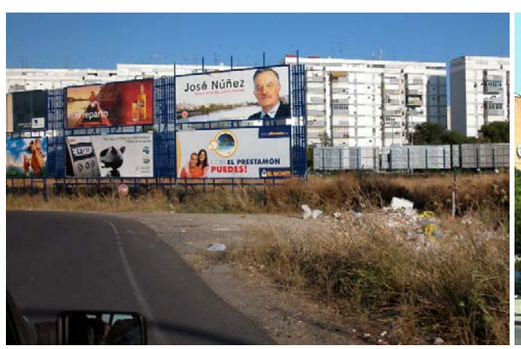
- Establecen restricciones o prohibiciones zonales diferenciadas para circunstancias que podrían ser abordadas a partir de una delimitación espacial única.

Desde un punto de vista más empírico, la implantación de las instalaciones y modalidades informativas en Sevilla se caracteriza por los siguientes aspectos:

- En general, se observa una sobreabundancia publicitaria en el conjunto de la ciudad, ya que a los elementos e instalaciones tradicionales (carteleras publicitarias, rótulos en coronación de edificios, estructuras monopostes,...) se han sumado en los últimos años una serie de elementos del mobiliario urbano especialmente diseñados para el uso publicitario (marquesinas de autobuses, quioscos de prensa, postes y otros elementos verticales,...).

- Resulta patente esta sobreabundancia publicitaria en ámbitos especialmente significativos de la localidad (carteleras publicitarias en vías de acceso y estructurantes; rótulos en coronación de edificios en fachada fluvial, grandes nodos de actividad y vías de tráfico intenso).

- Estéticamente se observan medidas para integrar paisajísticamente las carteleras (enrasamiento de superficies culminantes, utilización de paneles en huecos de separación,...), sin embargo, dichas medidas no se encuentran totalmente generalizadas y, por otra parte, existen cuestiones de base mal resueltas como las carteleras en medianeras de edificaciones, modalidad muy impactante y prohibida en ordenanzas de otras localidades, o como las vallas en emplazamientos que no permiten la ocultación de las estructuras metálicas que las soportan (parcelas y solares sin cerramiento, suelo urbanizable y no urbanizable).



- Respecto a la utilización de vehículos como soportes publicitarios cabe señalar la presencia de remolques publicitarios (modalidad prohibida en muchas ciudades como uso natural del paisaje) estacionados en las inmediaciones del río y de nodos viarios significativos. Igualmente, los usos publicitarios en vehículos de servicios públicos presentan en ocasiones formatos demasiado impactantes (autobuses cubiertos en su totalidad por la publicidad).

- Como en el caso de los elementos informativos existe cierta sobreabundancia de soportes identificativos, especialmente significativa en espacios de actividad económica o comercial intensa (calles comerciales, polígonos industriales).

- En muchos casos este exceso se debe a la reiteración del nombre o razón social de la entidad o empresa, mientras que en otros la sobreabundancia se debe a una errónea utilización de los soportes informativos como espacios para la prolija enumeración de los servicios y productos ofertados.

- Al abuso de elemento de identificación hay que añadir la ausencia de criterios claros y bien definidos en relación a los tamaños o las ubicaciones más oportunas, lo que origina la utilización de rótulos de dimensiones no aconsejables o la ocupación injustificada de gran parte de los paramentos de los locales comerciales o productivos.

- Existe una sobreutilización de los rótulos bandera, en los que en muchas ocasiones prima más el mensaje publicitario que el identificativo, debiendo ser reservada dicha modalidad para usos más específicos (farmacias, bancos, parking,...)

2. Instalaciones técnicas al servicio de la edificación

Con el nombre de instalaciones técnicas al servicio de la edificación se designan todos aquellos elementos destinados a la prestación de los servicios de electricidad, agua, gas y telefonía que se sitúan sobre los paramentos de las edificaciones o discurren de forma visible por los espacios libres privados, así como aquellos otros que ofrecen un servicio a los habitantes del inmueble en relación con la climatización del aire, la producción y acumulación de energía eléctrica y la captación o emisión de señales de televisión y radio.

La consideración paisajística que se hace de estos elementos tanto en las ordenanzas urbanísticas como en algunos instrumentos que sectorialmente abordan estas cuestiones es relativamente escasa y muy general, señalando únicamente la necesidad de que se emplacen de forma que afecten en menor medida en la escena urbana, sin establecer mecanismos que permitan valorar la exigida adaptación al paisaje urbano o sin proponer recomendaciones o criterios de colocación atendiendo a las distintas tipologías edificatorias.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

La incidencia de estos elementos técnicos en la práctica varía dependiendo de si se encuentran adosados a fachada (cableado, tuberías, antenas receptoras de televisión por satélite, acondicionadores de aire,...) o si se sitúan sobre el edificio (antenas, elementos destinados a la captación de energía solar,...).

En el caso del cableado y de las tuberías adosadas a las fachadas, además de la introducción de un elemento extraño a la edificación que, en ocasiones, discurre ocultando elementos ornamentales de la misma, su principal incidencia paisajística suele ser de tipo cromático, debido a la utilización de colores que contrastan fuertemente con la mayoría de las fachadas y especialmente con las tipologías tradicionales de los sectores históricos de la ciudad.

Por su parte, los acondicionadores de aire introducen un elemento extraño en la fachada tanto si son colocados directamente sobre el paramento de la fachada o si se sitúan en un hueco realizado *ex profeso*. En el primer caso la incidencia se acentúa al generar un cierto vuelo sobre la línea de fachada y es especialmente significativa cuando se ubican en plantas bajas, entreplantas y primeros pisos. Los acondicionadores situados en cuerpos salientes de la edificación (balcones y terrazas) ofrecen un menor impacto visual sobre todo si se colocan directamente sobre la superficie transitable.

Las antenas receptoras de señales de televisión por satélite presentan una capacidad similar de contaminar el paisaje urbano, sobre todo cuando en una misma fachada aparecen varias antenas parabólicas. Esta situación, fácilmente solventable en edificios plurifamiliares con cubierta transitable, genera más dificultades en las viviendas unifamiliares con cubiertas inclinadas.

3. Antenas de telefonía móvil

La proliferación de antenas de telefonía móvil sin apenas criterios de localización está propiciando notables alteraciones paisajísticas en la ciudad. Estas alteraciones son especialmente perjudiciales para la imagen de la ciudad cuando afectan a fachadas urbanas significativas, al entorno de estructurantes urbanos y al área de influencia visual de algunos hitos patrimoniales de la ciudad.

4. Mantenimiento de las condiciones escénicas de la edificación

Dentro de este apartado se consideran preferentemente todas aquellas intervenciones con alguna incidencia sobre el aspecto externo de la edificación. Específicamente, se incluyen dentro de esta categoría:

- El tratamiento de las medianeras vistas. Los procesos de demolición, sustitución edificatoria o reforma con remonte de la edificación respecto a las colindantes, suelen generar la aparición de medianeras. Dichas medianeras que, dependiendo de las características tipológicas y patrimoniales de las construcciones del entorno, pueden ser consideradas como definitivas o provisionales, constituyen en cualquier caso elementos visualmente impactantes. Normalmente constituyen paramentos lisos, con un tratamiento cromático y ornamental claramente diferenciado de las fachadas con las que se relaciona visualmente; su impacto es directamente proporcional a su altura y anchura, así como a la ausencia de mantenimiento.

- Cerramiento de cuerpos volados y colocación o sustitución de elementos en huecos de fachada. El cerramiento de los cuerpos volados por medio de estructuras de carpintería metálica u obras de fábrica generan una evidente ruptura de la composición de la fachada, circunstancia que resulta especialmente negativa en aquellas edificaciones que forman parte de ámbitos paisajísticamente relevantes. Igualmente en las edificaciones plurifamiliares, la introducción de toldos con colores, formas y tamaños diferentes entre sí o rompiendo la uniformidad inicial, también inciden negativamente en la imagen de la construcción, al generar cierta imagen de abandono o desorden visual.

- La modificación de los colores y/o materiales originales de los paramentos, los elementos ornamentales, los cerramientos y la carpintería de la edificación. La utilización de acabados diferentes en locales comerciales en planta baja constituye una práctica cada vez más extendida e insuficientemente regulada, en tanto que se practica de forma indiferenciada tanto en sectores urbanos tan dispares como el centro histórico, las áreas pertenecientes a la ciudad consolidada o los desarrollos más recientes. En ocasiones, el contraste entre el acabado de los locales comerciales y las restantes plantas, utilizado únicamente como estrategia para focalizar la atención del consumidor, resulta absolutamente inapropiado desde un punto de vista escénico.

5. Mantenimiento de los espacios libres visibles privados desde las vías públicas

Dentro de esta categoría se encuadran todas aquellas actuaciones con incidencia en la imagen de los espacios libres privados y sus correspondientes cerramientos, con independencia de los usos que albergue la parcela. Igualmente, se incluyen dentro de este epígrafe las circunstancias correspondientes a los solares urbanos que se encuentren a la espera de ser edificados o a parcelas que sin tener la categoría de solar se localicen en espacios paisajísticamente sensibles.

- Cerramiento y tratamiento de espacios libres privados. Además de ser usados y disfrutados por sus propietarios, los espacios libres privados visibles desde el viario público deben participar en la mejora de la escena urbana actuando como espacios visualmente cualificados. Esta circunstancia no siempre se produce, bien por que estos espacios son sustraídos de la vista del espectador por motivos de seguridad o bien por que no reciben un tratamiento adecuado.

  En la práctica, se constata una tendencia al levantamiento de cerramientos opacos y, en ocasiones, realizados con criterios exclusivamente funcionales (chapas...) que imposibilitan la apreciación de la vegetación interior y contribuyen a la reducción del

perfil transversal de la calle. Esta circunstancia admisible en determinadas situaciones (equipamientos educativos y religiosos, edificios militares o centros penitenciarios, construcciones históricas,...), no resulta admisible en parcelas con otros usos predominantes.

Existe una evidente necesidad de conjugar adecuadamente el derecho a la privacidad y a la seguridad con el mantenimiento de unos niveles de calidad escénica adecuados, estableciendo con mayor precisión en qué circunstancias serán admisibles cerramientos más opacos y qué criterios generales deben seguirse en el tratamiento de dichos cerramientos, así como en los espacios libre privados.

- Integración de espacios destinados al estacionamiento o exposición de vehículos en espacios libres en parcelas que sean visibles desde el viario o el espacio público. El presente apartado hace referencia a aquellas parcelas de uso residencial, productivo o comercial que cuentan con espacios libres destinados específicamente al estacionamiento de vehículos, incluyendo los concesionarios de automóviles, las instalaciones de empresas dedicadas al alquiler de vehículos, así como los solares sin edificar que temporalmente hayan sido destinados al estacionamiento de vehículos o remolques (automóviles, autobuses, maquinaria,...), los aparcamientos al aire libre y las cocheras de los servicios públicos de transporte.

  Cuando no se adoptan medidas específicas de integración o mejora paisajística, los anteriores espacios si no cumplen la función asignada se constituyen en áreas paisajísticamente banales, apareciendo como explanadas más o menos extensas sin ningún tipo de interés visual, en las que resaltan estructuras metálicas de carácter eminentemente funcional, destinadas a la producción de sombras, así como instalaciones complementarias (garitas de control, máquinas de lavado, talleres,...). En los momentos de mayor ocupación, suelen presentar imágenes monótonas, dominadas por vehículos alineados, o un cierto desorden visual, en el caso de que el estacionamiento no se encuentre convenientemente regulado.

  La solución más habitual a estos conflictos suele ser la ocultación por medio de pantallas de setos vegetales o muros de fábrica, sin explorar otras posibilidades que se orienten hacia la integración paisajística y la mejora de la calidad ambiental de estos espacios.

- Mejora paisajística de los espacios libres privados dedicados a la descarga y almacenamiento de materiales o a la exposición de productos para su venta. En parcelas de uso productivo y comercial, es frecuente la utilización de los espacios libres como áreas de descarga o almacenamiento de los materiales y productos. En ocasiones es el propio volumen de estas mercancías la que obliga a su almacenamiento en espacios abiertos, en otras, constituye una forma de exponer los productos al público. En ambas situaciones se produce una notable degradación de la calidad escénica, sobre todo cuando se producen en las proximidades de infraestructuras viarias muy transitadas.

6. Mobiliario urbano

En relación a los elementos incluidos dentro de este apartado, cabría indicar que se observa, al menos en algunos de ellos (cabinas telefónicas y quioscos), una mejora considerable en su adecuación a las distintas zonas urbanas, habiéndose establecido modelos y diseños diferenciados para el centro histórico y para el resto de la población. Sería deseable el seguimiento de este mismo criterio, estableciendo incluso nuevas divisiones urbanas (espacios monumentales, centro histórico, ciudad consolidada entre los años 30 y 80, nuevos desarrollos urbanos,...) para los restantes elementos.

La utilización de algunos de estos elementos como soportes publicitarios exige una cierta revisión de sus emplazamientos, estableciendo distancias mínimas entre ellos y elementos o espacios singulares, así como entre elementos que dispongan de espacios reservados para los mensajes publicitarios.

Por otra parte, cabría la opción de establecer dotaciones mínimas por sectores urbanos para algunos de ellos (bancos públicos, fuentes de agua potable,...), con el objeto de mejorar las condiciones de uso y disfrute de los espacios públicos.

7. Veladores y terrazas

Respecto a la utilización de los espacios libres urbanos para la implantación de instalaciones hosteleras desmontables cabría indicar como principales problemas desde un punto de vista escénico:

- La excesiva ocupación del espacio público debida a la inadecuación entre las dimensiones de los espacios públicos y las de los veladores.

- La utilización de elementos accesorios (mesas, sillas, toldos,...) con publicidad, incluso en el entorno de espacios paisajísticamente significativos.

- El almacenamiento de los elementos que componen la instalación en los espacios públicos.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Vuelo, julio de 1998. Instituto de Cartografía de Andalucía. Consejería de O.P. y T.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

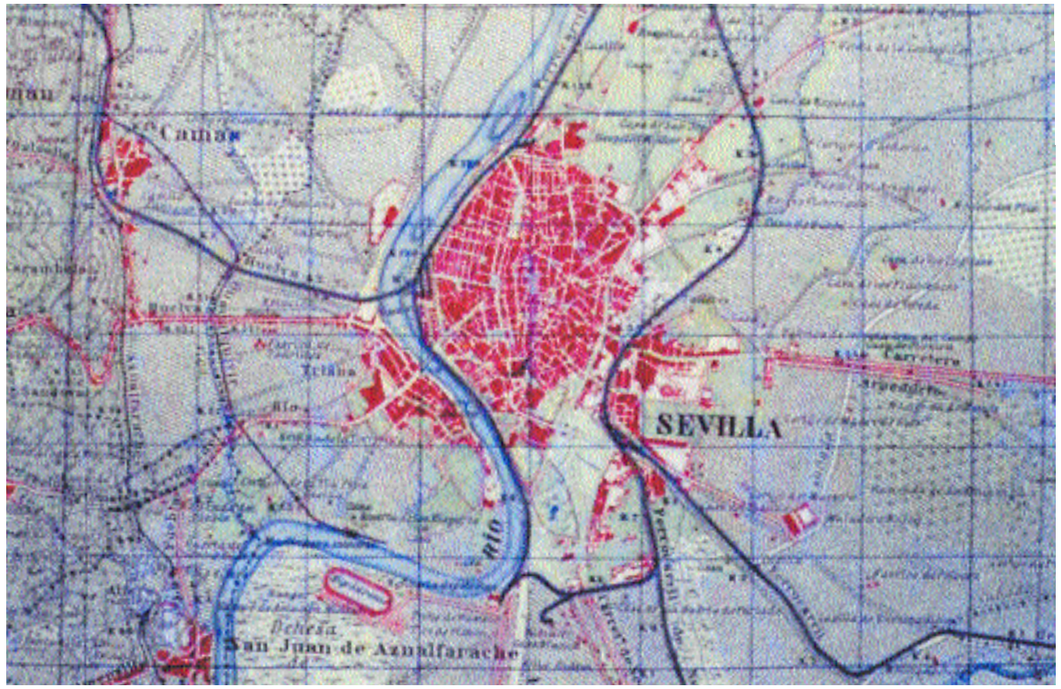
3. LA ESTRUCTURA URBANA. LA FORMA DE LA CIUDAD

3.1. EMPLAZAMIENTO Y FORMACIÓN DE LA TRAMA URBANA Y ARQUITECTÓNICA DE LA CIUDAD

Con frecuencia se trata de explicar el crecimiento de la ciudad de Sevilla, y de las ciudades en general, como un crecimiento por saltos, de partes inconexas. Se argumentaría así la lógica de las partes y se estaría implícitamente conceptualizando que la ciudad es el resultado de la sumatoria de sus partes. Sin embargo, desde una comprensión estructural de crecimiento urbano, el hecho urbanizador no es sólo un hecho material o físico de cada parte de la ciudad, producido en un tiempo concreto, sino que es consecuencia de las formas de crecimientos conceptuales deducidas desde el entendimiento teórico de la ciudad. Formas de crecimiento que se desarrollan sobre la escala global del territorio a lo largo de la existencia de la ciudad, y que nos hace comprender que su desarrollo se comporta como movimiento continuo y simultáneo.

Así, la ciudad, como ente producido en la historia y como ente social, también cabe entenderla generada por principios elementales de crecimiento, que están permanentemente presentes y constituyen los puntos fijos de la teoría de la ciudad, que en cada era deben materializarse en formas urbanas concretas dotando de entidad al crecimiento urbano.

Plano Militar 1918. Estado de la urbanización y del territorio



Por pertenecer estos principios al campo de la abstracción, y constituirse en enunciados y relaciones lógicas, alcanzan la categoría de conocimiento en sentido objetivo. Estos principios elementales de la estructura o Formas de Crecimiento, que hemos deducido sobre la ciudad de Sevilla son:

- **Las formas de crecimiento consustanciales a la razón fundacional: la *ciudad puerto fluvial* y la *ciudad Puente***

  En la formación y desarrollo de toda aglomeración urbana intervienen múltiples factores. De entre ellos los factores geográficos de hondas raíces se constituyen en la base que necesariamente se ha de transformar una y otra vez en la ininterrumpida vida activa de la ciudad. Estas transformaciones que como leyes recurrentes se deben realizar para que el territorio-lugar de la ciudad se materialice como tal, constituyen las lógicas formales permanentes de crecimiento debidas a la razón fundacional de la ciudad y de su determinada localización en el medio físico.

  Sevilla es un caso señalado de entre las ciudades situadas en una vega fecunda, al borde de un río navegable, en un cruce de caminos naturales y vado de un río caudaloso, paso de importantes rutas de tránsito obligado; ciudad que puede ser destruida a lo largo de su historia por acciones bélicas, pero sobre todo por sus frecuentes inundaciones, al estar emplazada no sólo en la margen de un río caudaloso sino topográficamente en el seno de su cauce de avenidas.

La Ciudad Puerto. Vista general del Puerto y la ciudad desde los muelles del Centenario y Tablada y desarrollo de la ciudad

De la condición fundacional, de ciudad situada sobre una vía fluvial navegable, Sevilla hereda su condición profunda de ciudad puerto-fluvial; lo que constituye una de las formas de crecimiento inherente al desarrollo de la ciudad. Tras él se desarrolla la ciudad como espacio de gran extensión con formas alargadas y plegadas al cauce y dirección del río; que ha dotado a la ciudad, desde su primitiva configuración hasta su actual desarrollo, de una dirección de crecimiento en general paralela al río como manifiesta la continuidad de una colección de espacios urbanos de vías, foros y focos de comercio: Placentines, Francos, Plaza del Pan, Puente y Pellón, Encarnación, San Juan de la Palma y Feria, la calle San Luis o calle Real. Espacios urbanos que establecen con nitidez la continuidad norte sur o paralela al río. La mayor dimensión del recinto murado en esta dirección sobre la este-oeste, ejemplifica en su conjunto el efecto del crecimiento paralelo.

Con la extensión de las formas del crecimiento portuario: (primera extensión entre el Tagarete y el Tamarguillo, y segunda extensión mediante el canal abierto entre la punta de los Remedios y la del Verde o canal de Alfonso XIII), se amplían y rectifican las formas lineales y el crecimiento de la ciudad se produce acompañado de extensión del Puerto por los paseos del frente fluvial y vías paralelas implicadas, desde Torneo a la Avenida de la Raza.

También la ciudad se erige en las inmediaciones del primer vado o paso del río, establecido primitivamente mediante un puente formado por el amarre de una sucesión de barcas. En este sentido la ciudad también constituye un sistema defensivo para controlar, como fortaleza, el paso del río, constituyéndose en cabeza de puente.

Sevilla, como ente urbano, por su razón fundacional es también una ciudad-puente. No sólo para establecer una conexión inmediata y exclusiva entre ambas márgenes, sino para la relación entre importantes rutas, ya que en Sevilla se resuelven los pasos madurados y estables mediante puentes entre territorios del este y el sur del Valle Bajo del Guadalquivir, con los situados al oeste como Huelva, Portugal y Badajoz.

La no existencia de puentes, contrarios a la navegabilidad, entre Sevilla y la desembocadura del río en Bonanza - Sanlúcar de Barrameda, y la posición del estuario y marisma - Coto de Doñana hoy protegido como Parque Nacional - ha materializado a Sevilla como lugar del paso entre Cádiz y Huelva; reforzando aún más la razón de ser de Sevilla como ciudad-puente, tanto viario como ferroviario; por lo que su maduración como ente urbano debe reproducir en cada época esta forma de crecimiento: el Puente.

De la condición de Sevilla como ciudad puente debemos señalar que ello se extiende a todo el recinto de la ciudad en sus diversas eras. En efecto. En el plano de Olavide aún podemos comprobar esta condición del recinto almohade. Cercada de muros tras el puerto - que como arenal y ribera se encontraba lateralmente acotado, por murallones o coracha unida a la Torre del Oro en su extremo sur, y por la elevación de San Laureano al norte - el interior de la propia ciudad se disponía como paso del Valle, abriéndose su puerta principal al Puente de Barcas sustituido por el puente metálico que conocemos como Puente de Isabel II o de Triana.

La extensión de la ciudad, adelantada siempre por la ampliación del puerto - que fija el principio de lo construido en la urbanización de las márgenes del río desde el puerto del Arenal hacia el sur -

incorpora los crecimientos urbanos que posibilitan los nuevos pasos sobre el Guadalquivir: el puente del ferrocarril a Huelva o puente de Alfonso XII, el puente portuario construido en el entronque del cauce primitivo con la corta de Tablada o puente de Alfonso XIII, el puente de San Telmo, para la urbanización de la extensión de Triana o ensanche de Los Remedios, el paso sobre Chapina y el Puente nuevo de los Remedios. Son los diferentes puentes tendidos sobre el cauce de río y el puerto, que han posibilitado el crecimiento de la ciudad y la permanente corrección de su estructura.

Pero las obras hidráulicas llevadas a cabo para la defensa de la ciudad y del puerto, en especial la corta de Triana, que ha desviado el cauce corriente por la vega de Triana, creando otro frente fluvial, ha necesitado otra sucesión de puentes: el del Patrocinio, al norte, el viaducto de San Juan de Aznalfarache, al sur - o su variante puente de Juan Carlos I - que restituirán, potenciando, los pasos territoriales borrados con la apertura del nuevo canal.

También debe señalarse que la instalación del ferrocarril, medio de comunicación territorial de largo alcance, subrayó todas las propiedades de la estructura territorial del solar de asentamiento de la ciudad. La línea general Madrid-Cádiz finalmente se dispuso como una paralela teórica en la dirección del valle; y consecuentemente los puentes para el paso transversal tuvieron que disponerse como formas de crecimiento para salvar el ferrocarril, sobre las líneas interiores; ya que la que se trazó en la ribera, no afectó al crecimiento por no poderse extender hacia el noroeste al ser inundables hasta fecha reciente el territorio donde se asienta el Monasterio de la Cartuja.

La Ciudad Puente. Paso territorial para cruce del valle por el puente viaducto del Patrocinio

Son los puentes de la Puerta de la Carne, de la Puerta de Carmona, de la Enramadilla, de la Carretera de Carmona y, en su defecto, algunos pasos a nivel como Felipe II, el de la Carretera de Su Eminencia, el nuevo frente de puentes sobre la línea interior del ferrocarril. Otro frente de puentes, o pasos inferiores, se reproduce para el crecimiento de la estructura en el límite este actual del casco urbano, en la línea exterior trazada en origen para el desvío y paso de mercancías.

Sin embargo determinados trazados del ferrocarril ya desaparecidos han tomado la posición de elementos radiales, como el ferrocarril a Alcalá-Carmona; o transversales como la conexión de la línea interior con el Puerto, desviada desde la fábrica de Catalana de gas hasta la Punta de Los Remedios, influyendo en el desarrollo de la ciudad, fijando límites que luego se han incorporado como viario de relación y maduración estructural. Obstáculos al crecimiento que finalmente se integran como recursos. Una de las formas de crecimiento de la ciudad que desarrollaremos a continuación.

- **Las formas de crecimiento inherentes a la localización en el medio físico: límites y puertas territoriales**

Como hemos subrayado con anterioridad es un hecho muy notable, y ampliamente estudiado, que Sevilla se emplaza en un medio físico difícil y hostil, debido a las frecuentes y fuertes avenidas históricas del Guadalquivir, que anegaba el casco urbano de la ciudad. A estas avenidas del río principal, venían a sumarse las de los afluentes tributarios de la margen izquierda, arroyos de Tagarete, Miraflores, Tamarguillo, Ranilla y el río Guadaira. Por tanto, la ciudad ha tenido que crecer estableciendo un suelo defendido, construyendo unos sucesivos sistemas para la defensa hidráulica de su solar mediante la creación de una línea perimetral o límite.

En la época medieval el límite lo constituía su muralla que como elemento de su estructura general protegía - y encerraba sus numerosos barrios y el palacio fortaleza residencia de los príncipes o Alcázar - de los ataques bélicos. Esta muralla se mantuvo, como en tantas otras ciudades, hasta mediados del siglo XIX como sistema de franquicias y separación de la ciudad y el campo circundante; si bien en Sevilla también por el importante papel que desempeñara este límite para la defensa contra las crecidas del río.

Se genera así un mecanismo de transformación del territorio motivado por obras de encauzamientos y canalizaciones de cursos fluviales que se desvían y protegen mediante la creación de un muro de cierre que crean unas largas formas lineales, adaptándose a la topografía existente para asegurar su desagüe. Algunos de estos desvíos se dirigen hacia el Guadaira, río que desemboca en el Guadalquivir, al sur, lo que introduce unas formas paralelas al cauce del río principal.

En cada uno de los límites, que así se establecen, se fijarán también unos puntos de paso de cada camino o carretera que lo cruzan. Constituyen estos puntos las puertas de obligado paso. Y en cada época de crecimiento, fijada por el correspondiente límite, se genera un nuevo frente de puertas en el perímetro del solar de la ciudad, donde se reconoce el paso del territorio interior al exterior.

Los límites se forman, por lo general, antes del desarrollo correspondiente de la ciudad en el nuevo tramo de crecimiento, y la ciudad termina colmatando el nuevo ámbito defendido, incluso sobrepasándolo con el tiempo.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

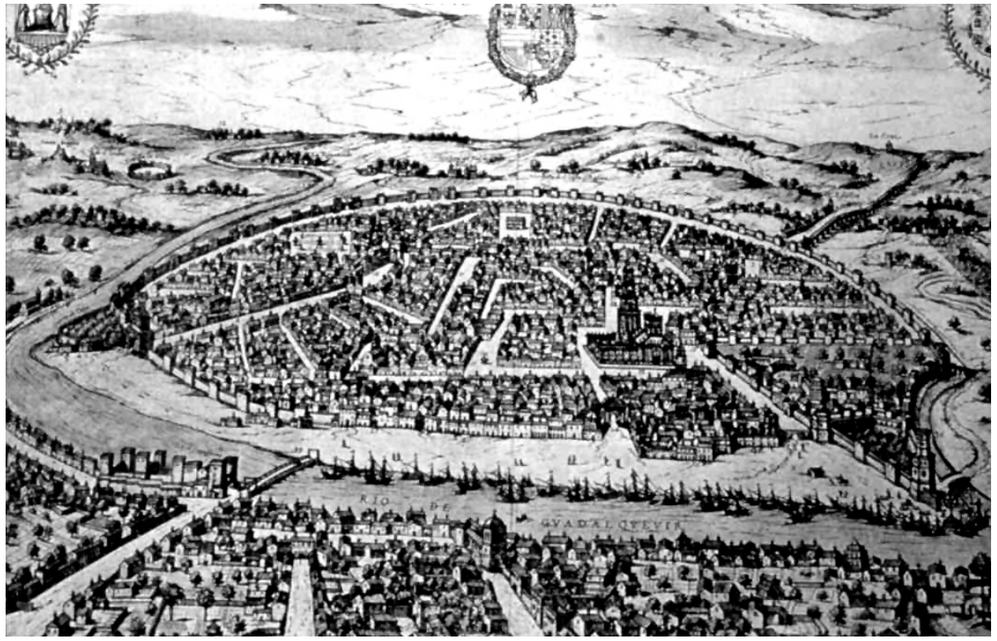
El crecimiento de estos límites también se resuelve como una obra de reforma interior. Con la ciudad ya construida en su derredor, debe urbanizarse para cambiar de naturaleza: de infraestructura territorial a espacio urbano. Su forma de crecer es, en general, su aprovechamiento para introducir una nueva relación entre las partes crecidas de la ciudad distinta de la radial que hemos definido como crecimiento arbóreo; aquélla que se apoya directamente sobre los antiguos caminos, o algunas variantes radiales donde los barrios o ensanches se sitúan como las hojas respecto a las ramas. Es por ello que el aprovechamiento del límite, como vía urbana, posee una tendencia inherente a crecer en el sentido de reunir las puertas o pasos territoriales. Es decir, crecer en la dirección transversal, a la estructura radial. En ocasiones la transformación de estos límites pueden cristalizar como vías de dirección perpendicular al eje del río, y en otras como vías de dirección paralela al mismo.

Al conseguir relacionar los crecimientos radiales y las distintas generaciones de puertas de la ciudad, se introduce el principio renovador del crecimiento arcaico o arbóreo. En este sentido son "ramas transversales".

La otra dirección de crecimiento del límite es la de dentro-fuera o dirección natural de crecimiento de las puertas, o de otros puntos intermedios entre las puertas que se abren para procurar una mayor continuidad a lo largo de todo su perímetro haciéndolo más permeable.

Un caso paradigmático de lo expuesto anteriormente lo constituye el límite de la ciudad del siglo XIX, arranque de este estudio El límite de la muralla se formalizó como un sistema de defensa bélica del perímetro almohade del núcleo urbano, formalizándose un elemento muy significativo de su esquema estructural. En la fijación de su posición no es ajena la traza del arroyo Tagarete que lo bordeaba por su flanco oriental. Su último tramo, desde el Prado de San Sebastián hasta la Torre del Oro, en cuyo inmediato entorno desembocaba al Guadalquivir, fijaba el lienzo sur de la muralla del Alcázar. Hacia el norte, Puerta del Sol - Puerta de la Barqueta, se establecía el frente de crecimiento de la ciudad, y la muralla se disponía como traza zigzagueante y básicamente transversal a la estructura radial de los caminos que articulaban las huertas e instalaciones agrarias, y las poblaciones cercanas de la vega norte. Desde la Barqueta hasta la Puerta Real de nuevo la muralla, en este tramo ribereño, se disponía en paralelo al río. Como también lo es su tramo, alejado del cauce del río, entre la Puerta Real y la Puerta de Jerez, límite de la ribera y el arenal del puerto.

Límite de la Ciudad Medieval: La muralla almohade. Grabado de Hoefnagle s. XVI. Puerto y ciudad



Documento gráfico de la inundación de 1948. Vista aérea del sector del Puerto, puente de hierro y puente y vega de los Remedios

Es decir, que en un límite bien reconocido por su originaria formación como sistema continuo defensivo se distinguen las dos direcciones estructurales según sus tramos: la dirección transversal o perpendicular al río, en el tramo Prado - Torre del Oro y en el de Puerta del Sol - Puerta de la Barqueta; y la dirección paralela al Guadalquivir en el tramo Puerta de la Carne - Puerta del Sol y en el de Puerta de la Barqueta - Puerta de Jerez. Incluso en este límite que por su carácter de espacio circulatorio continuo formando un anillo alrededor de tan significada parte de la ciudad y su puerto, y que generalmente se ha identificado como Ronda o vía circular, cabe reconocer su formación mediante tramos diferenciados. Deshaciéndose así una única interpretación del carácter circular de la vía de Ronda decimonónica trazada como el límite exterior a la muralla y de que las renovaciones del tejido urbano de la ciudad sean exclusivamente inspiradas en este modelo teórico de ordenación radio-concéntrico.

Los límites no se forman en la práctica como un hecho físico homogéneo ni pertenecen a lo urbano, sino que están realizados por trazas específicas, según su lógica propia de obras de infraestructuras territoriales e inconexas; por lo que no formalizan un proyecto general para toda la ciudad sino que sólo pueden ayudar a madurar partes de la estructura, en su paso de elementos preurbanos a urbanos.

La implantación del ferrocarril supuso congelar partes del territorio -el espacio de uso exclusivo ferroviario- que posteriormente quedó inserto en la ciudad; produciendo una fuerte discontinuidad, constituyendo límites de trazas generales paralelas al río, que formalizarían y reforzarían posteriores crecimientos de formas lineales.

- **Las formas de crecimiento derivadas de la organización productiva del territorio: explotación agraria, industrialización y transformación urbana**

Si las dos formas de crecimiento anteriormente analizadas -las consustanciales a la razón fundacional o las inherentes a las condiciones del medio físico- son obras que se realizan en su sentido estructural y abstracto con cierta independencia de la voluntad de la sociedad que habita la ciudad, por el contrario la organización productiva del territorio sí es un claro exponente del desarrollo social y económico.

Es la dedicación de los territorios del entorno del núcleo urbano a suelo agrícola o ganadero, y dentro de ello el tipo de propiedad y explotación, lo que va a estructurar el futuro solar de la ciudad predeterminando esta organización productiva las posibles formas de crecimiento.

Éste será distinto en función de la concentración parcelaria de la explotación agrícola: huertas, grandes haciendas y cortijos, prados comunales, etc. También influirá si son tierras de regadío, donde los canales de riego principales y mancomunados van a dejar huellas en el trazado de vías intermedias de relación entre las diferentes Entidades de Crecimiento; ya que la ciudad se va a formar paulatinamente sin poder alterar sus condiciones de funcionamiento y una vez agotadas o edificadas las tierras, desaparecerá el canal, dejando un espacio continuo de vital aprovechamiento para el refuerzo de la estructura.

El crecimiento del tejido urbano sobre el tejido agrícola. La transformación de las huertas y haciendas en barrios

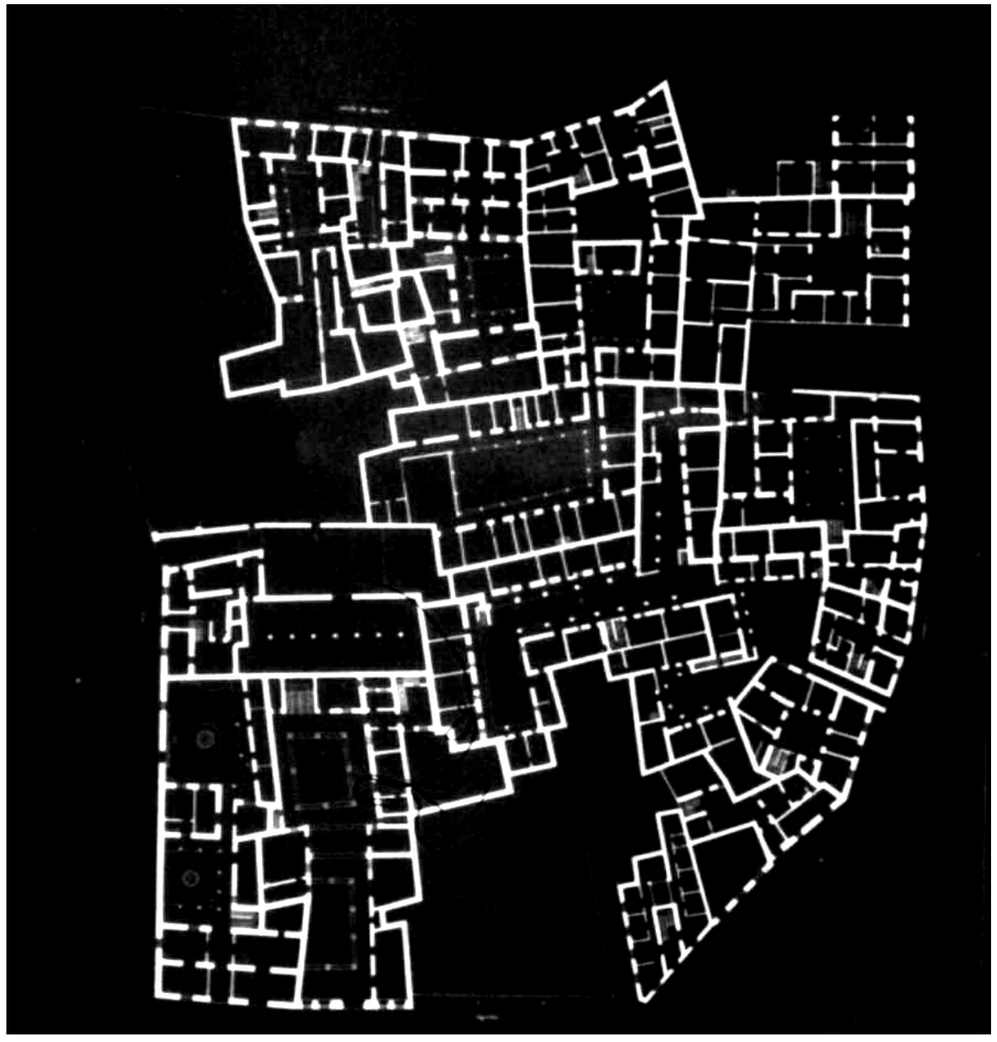
Otra prefiguración de la ciudad se realiza a través de la implantación industrial. Esta se ha generado sobre tres sistemas generales de comunicación: El primero es la vía marítimo-fluvial, y se concentra sobre el espacio implicado por el puerto. El segundo es el ferrocarril que como sistema de transporte de mercancías genera igualmente un espacio implicado con los trazados ferroviarios, o Unidades Espaciales ferroviarias como estaciones y apartaderos industriales; derivando ramales de servicio a las industrias y al puerto. El tercero es la implantación industrial generada por la red de carretera y situada en posiciones de buena accesibilidad. Ello ha diversificado la localización de la industria de numerosos "polígonos industriales" diseminados e introducidos con forma de cuñas entre viarios confluyentes, en la mayoría de los casos de servicios y abastecimientos.

Todas estas implantaciones han ocupado territorios agrícolas anteriores y, finalmente, las Entidades de Crecimiento urbano han crecido condicionadas por estas preexistencias. En la mayoría de los casos el crecimiento ha seguido una ley de mínimos económicos transformando el suelo agrícola en residencial, saltando los enclaves industriales productivos. Una vez que estos enclaves industriales se han convertido en áreas centrales, tras el crecimiento de la ciudad o también debido al proceso de desindustrialización habido en el paso de una sociedad industrial productiva a otra fundamentalmente de servicios, desaparecen las industrias y el suelo vacante vuelve a edificarse como un proceso de reforma interior muy determinado por las condiciones de contorno; donde el ejercicio es un Proyecto de Edificación tras un Estudio de Detalle para encajar una promoción residencial según un tipo dominante, regulado en la normativa de la edificación en vigor.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Es un crecimiento de sustitución del tejido fabril por residencial, donde se procura estudiar, en los mejores ejemplos de transformaciones habidas, qué beneficios espaciales se pueden derivar para establecer la continuidad de la ciudad en la escala local, o, si la sustitución es muy amplia, para un nivel general.

El crecimiento estructural de la ciudad: la calle y la casa



- **La cultura dominante sobre la idea del habitar:**
  La casa frente a la ciudad y la evolución del espacio del patio

Las formas de crecimiento que, a lo largo de la vida activa de las ciudades, se generan desde las componentes culturales dominantes son, las que revisten mayor interés y las que personalizan de manera definitiva cada una de ellas. Son las que están más íntimamente ligadas al conocimiento histórico de las civilizaciones que construyeron, habitaron, destruyeron y reconstruyeron la ciudad sucesivamente. Pero este conocimiento histórico, que supone la introducción de la evolución en el tiempo de sus múltiples configuraciones, necesariamente debe sintetizarse en la comprensión de su estructura formal, como el análisis de su materialidad arquitectónica, y la interpretación profunda de sus espacios, escenario éstos de la vida cotidiana de sus moradores.

Podríamos afirmar que la ciudad se constituye a lo largo del tiempo y que uno de los principios para su crecimiento futuro es su propia configuración madurada a través de su pasado. Sobre todo los momentos álgidos de la misma, aquellos que dejaron huella y caracterizaron su estructura. En Sevilla: estos momentos los identificamos como los de la formación de la ciudad mudéjar, la transformación barroca, la profunda renovación decimonónica, el desarrollo de la ciudad jardín, algunos ejemplos de la arquitectura del Movimiento Moderno, y otros de la reinterpretación y evolución del patio como principio constructivo del espacio habitable de la ciudad. Cabría decir que la cultura dominante del habitar siempre se manifiesta en términos dialécticos entre innovación y tradición.

En este sentido, creemos que uno de los principios referentes para analizar la ciudad contemporánea de Sevilla es el contraste con las formas estructurales de la ciudad histórica, de la ciudad dentro de sus murallas.

Resumimos a continuación los principales caracteres urbanos de la ciudad hispano-musulmana: estaba formada por un conjunto apretado de edificios rodeados y protegidos por una muralla que la separaba radicalmente del campo que la circundaba. Parte de su vida dependía y se desarrollaba en sus contornos estructurados con huertas, sembrados y prados para los pastos. Muy probablemente el recinto amurallado de la ciudad también incluía zonas sin edificar, huertas, cauces de agua interiores, para abastecerse en los períodos de asedios; pero también para dar refugio a los habitantes del entorno y al ganado, por lo que las ciudades eran en propiedad ciudades-territorios fuertemente defendidos y acotados.

Dentro de este recinto la urbe quedaba formada por: el Alcázar, plaza militar firmemente fortificada que incluía la residencia y el palacio del gobierno; la Medina, amplio recinto también cercado y extendido en las proximidades del anterior, que poseía la mezquita mayor, los zocos y las alcaicerías principales; y los barrios, dispuestos en derredor del anterior núcleo que constituía el centro del poder religioso, militar y económico o arrabales que solían también ser independientes los unos de los otros, incluso con murallas entre ellos. Cabía decir que la cultura dominante del habitar siempre se manifiesta en términos dialécticos entre innovación y tradición.

No es de extrañar que la forma de crecimiento de la ciudad aún hoy, siga esta tendencia de realizarse mediante partes autónomas, en su origen aisladas unas de otras y ensimismadas en su estructura interior, y todas ellas dependientes finalmente de la ciudad consolidada como Centro Histórico. Las planimetrías que recogen el estado de urbanización de la ciudad desde principios de siglo, y las fotografías aéreas de la década de los cincuenta nos muestran un crecimiento diseminado de nuevos ensanches; y sobre todo barriadas y polígonos que van sustituyendo el tapiz agrícola, procurando un asentamiento poblacional, que no distaría mucho del realizado a través de los siglos.

Es una forma cultural de crecer ampliamente arraigada en la idea tradicionalmente aceptada del habitar. Y ello pese a los esfuerzos de la cultura oficial, que trata de suplir las múltiples carencias en origen, que una actitud al margen de una planificación general previa al crecimiento conlleva, mediante la ideación, redacción y aprobación de Planes de Ordenación Generales.

La disposición y trazado de calles es una de las características que más profundamente diferenciaba las ciudades musulmanas de las medievales de occidente. En éstas últimas, las calles eran continuas y abiertas en ambos extremos; vías de paso por las que se circulaba sin solución de continuidad, servían a la vez para el tránsito general urbano y el acceso a las viviendas que las bordeaban. Y ello se debía a que en las urbes occidentales lo primero que existía era el sendero o camino, transformándose sus márgenes. Otros transversales iban entretejiendo la estructura de la ciudad.

En las ciudades islámicas las calles principales se formaban de análoga manera, discurriendo desde las puertas principales, distinguiendo el orden interno principal de la ciudad y la conexión de la Medina, o centro urbano, con el exterior. Sin embargo las secundarias partían de las principales de forma quebrada, de directriz cambiante y sinuosa, y de éstas surgían otras más angostas, que por regla general eran ciegas o sin salida, recibiendo en Andalucía el nombre de Barreduelas. Esto se debía a que entre las calles continuas y principales, las casas se levantaban yuxtaponiéndose unas a las otras, organizadas sobre un espacio de referencia interior: el patio. Por lo que la calle sólo se compone como sistema de acceso a la casa, determinándose así el trazado de calles secundarias, callejones y adarves. En cierta medida, en la ciudad hispano-musulmana, en la cultura mudéjar del habitar, -base de la forma tradicional de crecimiento de Sevilla-, la casa se dispone con autonomía propia respecto a la ciudad: la casa frente a la ciudad. La evolución de la ciudad en la sociedad islámica era, pues, fruto de la iniciativa privada.

También es posible establecer una analogía entre esta forma cultural de habitar, de entender el espacio urbano público supeditado al privado, en el crecimiento de la ciudad contemporánea. Las nuevas barriadas se anexionan a las márgenes de los antiguos caminos radiales que estructuraban el territorio con la ciudad, el puerto y el paso del valle; convirtiéndose así en calles, eufemísticamente en avenidas, principales de la nueva ciudad. La forma que adoptan los nuevos barrios, a veces subrayan los límites del espacio urbano, creando fachadas alineadas; pero otras veces se componen mediante una trama interior cerrándose al viario general que se considera solo de tránsito y llegada.

La organización de la casa en el territorio

El patio como pieza central de la construcción de la ciudad

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

La gran diferencia de la ciudad crecida extramuros, es la escasez de casas surgidas tras la posguerra que se basan sobre el tipo de patio. La asunción del bloque abierto como tipología constructiva básica, origina unos espacios entre ellos, exteriores a la organización de la vida doméstica, que transforman profundamente la ciudad, aunque el espacio colectivo, en cierta medida queda sustituido por pequeñas plazas de estancia muy ligadas a la residencia, que siguen posibilitando la necesaria vida al aire libre, sobre todo en las estaciones más calurosas. También estas barriadas, que nacen como partes autónomas y ensimismadas, van rellenando los intersticios que quedan entre las calles principales y continuas. Así se entreteje el territorio y aparece la estructura de la ciudad.

Un principio compositivo siempre presente como aspiración social es conseguir la mayor continuidad estructural posible. Y serán los espacios interiores de estas barriadas, compuestas en su gran mayoría por bloques lineales abiertos o por "Torres", los que, adecuándose a las irregularidades de este nuevo parcelario de perímetros adaptados a las preexistencias -vías, accidentes geográficos, propiedad del suelo,...-, lograrán un tejido intermedio que también contribuirá desde su particularidad a la formación del conjunto. Es éste un principio de autorregulación del crecimiento estructural que conlleva la idea de la ciudad continua y homogénea, superadora de la ciudad de malla cerrada; lo que introduce una corrección fundamental sobre la estructura arcaica; organizada sobre el aislamiento y la reclusión de partes independizadas, estructuradas como barrios aislados y dispuestos en fondo de saco, como aquellos que se cerraban incluso mediante cancelas.
La casa patio, ha sido el principio tipológico constructivo de la ciudad. Abarca desde la casa familiar hasta el palacio, siendo la base de la casa comunitaria en el corral y en la casa de vecinos, y también de los edificios públicos.

3.2. LA CIUDAD Y SUS PARTES

Una vez identificada las cuatro formas básicas de crecimiento de Sevilla, aquellos que siempre están presentes para hacerla crecer, como ciudad-puente o como ciudad-puerto fluvial, o bien las formas de crecimiento que convierten un límite territorial previamente establecido en una entidad urbana, o las transformaciones productivas del territorio en ciudad, y finalmente, la dualidad entre la aceptación de nuevos modelos de urbanización y el sentido profundo de la tradición mudéjar en la organización de la ciudad y sus espacios, debemos fijar como éstas se han concretado a través del tiempo, en cada parte del solar de la ciudad.

De hecho, la ciudad puede crecer porque repite formas estructurales recurrentes y experimentadas que dan resultados espaciales que vertebran su desarrollo. Pero la clase de repetición que está implicada en la forma urbana, si bien caracteriza a un conjunto de hechos urbanos diferentes, no se identifica con ninguno de ellos. No es capaz de generar una repetición sin diferencia, debido a su radicación en el espacio y en el tiempo, a un lugar y a una época concreta, lo que determina su cualidad especifica.

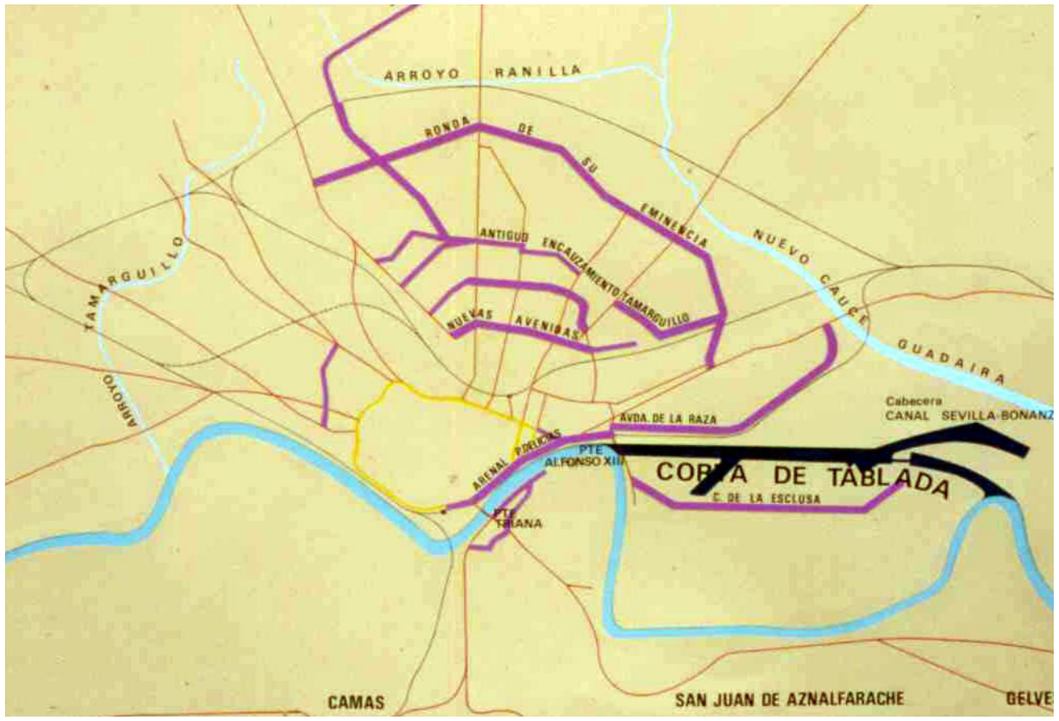
La condición de lugar, territorio transformado de la ciudad, está implícito a cualquier nivel que contemplemos su estructura. Pero al menos conceptual, al de los hechos materiales o formas urbanas y arquitectónicas aparentes, lo hemos denominado *entidad de crecimiento*.

La entidad de crecimiento es, por tanto, el reconocimiento de las partes físicas y concretas de la ciudad, de los hechos urbanos, de las formas materiales de sus espacios tanto públicos como privados.

Este entendimiento de la ciudad, tiene como principal objeto producir su comprensión estructural y para ello su sistematización global en una clasificación de partes que integran el conjunto. Reconociendo cada entidad de crecimiento, como hecho urbano diferenciado, siendo esto el resultado final del estudio. De cada entidad de crecimiento se han desarrollado las ideas básicas que sostienen la pertinencia e idoneidad de su propio reconocimiento, así como las claves esenciales del papel que desempeña en el conjunto urbano.

Este análisis, que se ha realizado para explicar la realidad de la ciudad en el momento presente, no se ha limitado al reconocimiento de su forma física sólo en ese instante, sino que se han contrastado todas las cartografías producidas a lo largo del tiempo, de las que hemos podido disponer, permitiéndonos poder comprender de manera esencial y estructural cada paso del crecimiento formal de la ciudad, lo que nos ha evidenciado en que medida subyace en cada parte de la ciudad su pasado como territorio rural y preurbano, incorporando así la condición histórica de la ciudad.

Evolución de la trama urbana paralela al río



TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Del estudio de las formas urbanas concretas que aparecen en el seno de cada Entidad y el contraste de las aparecidas en el ámbito de las otras, se ha extraído un conocimiento más abstracto de la realidad urbana que ha permitido teorizar y enunciar las formas de crecimiento como principios elementales de la estructura de la ciudad, reconociendo aquellas Entidades de Crecimiento que se han formado mediante la planificación, de aquellas otras, que son mayoría en la ciudad de Sevilla, que surgieron de manera orgánica, por la propia acción de las formas de crecimiento.

Como antes expresábamos la ciudad debe comprenderse finalmente como un hecho unitario, y así su conocimiento aquí se establece. Pero para el estudio metodológico, que permita aclarar sus múltiples facetas, es necesario también entenderla a diversas escalas o desde diversos enfoques, realizándose el estudio de las Entidades de Crecimiento en la escala 1:1 o escala natural de la ciudad. Una vez establecido este reconocimiento de las partes de la ciudad cabe desarrollar el estudio en dos direcciones:

La primera contempla una escala más genérica, y sitúa a la ciudad en un espacio más amplio y cada día más inmersa en un área de influencia extendida en el territorio. Su comprensión como parte, aún central, perteneciente a un sistema urbano reconocido como área metropolitana. Es precisamente desde esta visión de la ciudad-territorio, que se formula las hipótesis de partida de este estudio.

La estructura arcaica. La ciudad radio-concéntrica y su estructura arbórea

Como centro de un sistema poblacional en ferviente desarrollo y la necesidad de proyectar una mayor capacitación de su movilidad interna. Para este propósito de identificar partes, que al mismo tiempo no sean compartimentos estancos, sino que estén dinámicamente reconocidas, la investigación partió como análisis realizado sobre la evolución y crecimiento de la ciudad, contemplada desde un proyecto para resolver la movilidad física a través de ella movilidad de gran rango, a establecer con un nuevo medio de transporte.

Por ello, la primera comprensión de la estructura de la ciudad plantea el reconocimiento de dos grandes Áreas, marcadas en la formación de la ciudad por dos sistemas territoriales de la mayor magnitud: el río -y las obras conexas para la extensión de puerto y la defensa hidráulica de la ciudad- y la instalación del ferrocarril. Estos dos grandes sistemas marcan las diferentes áreas que reconocemos en la ciudad de Sevilla: el **área central** desarrollada en el entorno de la ciudad murada y el cauce del río; y el **área de extensión este** crecida entre los tendidos de las líneas de paso del ferrocarril.

Esta primera división planteada, Áreas de la ciudad, está basada en la contribución de estos sistemas de infraestructuras territoriales en la formación de la ciudad, lo que necesariamente implica un entendimiento estructural de coordinación dinámica, ya que estas infraestructuras poseen una lógica interna de crecimiento planificando la evolución de sus formas, de sus cauces o tendidos viarios, en el tiempo.

Las Áreas a su vez contienen en su interior partes diferenciadas, que reconocemos como **ámbitos territoriales**, existentes previos al crecimiento de la ciudad y formadas entre determinados límites geográficos naturales o artificiales, como puedan ser cursos de afluentes y canalizados para su defensa hidráulica o de regadíos.

La segunda dirección del estudio se constituye en la observación más particularizado de las Entidades de Crecimiento, denotando a su vez nuevas partes internas que se reconocen como **unidades espaciales**, muy cercana a la noción del barrio o sectores con cierta homogeneidad formal o de actividad. Son las Unidades Espaciales crecidas de forma natural a lo largo del tiempo, o por proyectos de urbanización y de edificación.

Dentro de estas Unidades Espaciales -que abarcan desde el barrio a la edificación exenta singular- cabría distinguir un nuevo nivel conceptual: el de cada una de las piezas de la ciudad pudiéndose estudiar el tipo arquitectónico al que pertenece.

- **El área central**

  Es la parte de ciudad, construida o por construir, en torno al cauce histórico del Guadalquivir a su paso por la ciudad, limitada al Norte por el nuevo encauzamiento del arroyo Tamarguillo, y al Sur por el nuevo cauce del Guadaira. Su límite este es la línea de ferrocarril de paso Cádiz-Madrid, con estación de viajeros en San Bernardo y de mercancías en Santa Justa, siendo su extremo norte el triángulo ferroviario de Majarabique y el sur la estación del empalme de la Salud. Su límite oeste son los nuevos muros de la Corta de la Cartuja, los de la Corta de Triana y los de la margen derecha del puerto en Tablada hasta la esclusa.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Este Área Central de la ciudad, donde residen 370.000 habitantes, puede crecer al Norte, extendiéndose alrededor de los caminos de Miraflores, Pino Montano, y Brenes, entre los trazados nuevo y antiguo de la línea del empalme ferroviario, al Noreste de la Cartuja, al Sur de los Remedios y sobre los Bermejales, hasta alcanzar una población de 500.000 habitantes. En ella reconocemos cinco grandes Ámbitos Territoriales como son: el casco murado, el entorno del casco murado, la ampliación sur, la margen derecha y la extensión norte.

Dentro de cada uno de ellos también cabe reconocer los distintos tramos de crecimiento, o espacio de la ciudad desarrollado entre dos antiguos límites consecutivos, cuya procedencia, en general, es el curso originario de un afluente, un límite construido como defensa hidráulica, o un trazado ferroviario. Todos estos conceptos se estudiarán más pormenorizadamente al exponer cada uno de los ámbitos territoriales y sus diferentes entidades de crecimiento.

- **El área extensión norte**

Es la parte de la ciudad, construida o por construir, que se ha desarrollado entre la línea interior del ferrocarril, Majarabique - Santa Justa - San Bernardo y la Salud, y la línea exterior, Majarabique - La Negrilla - La Salud, que compone el límite este del núcleo urbano actual. En este límite también se considera como crecimiento de la ciudad algunos crecimientos de su inmediato exterior, Parque Alcosa, Polígono Aeropuerto, Universidad Laboral, que formalmente constituyen los nuevos "macro arrabales de la ciudad contemporánea".

Este Área Extensión Este, reconocida así por su posición respecto del cauce del río, del ferrocarril, pero también respecto de la ciudad histórica, ha crecido con escasas relaciones viarias de conexión con el Área Central; separadas en origen por el arroyo Tagarete y posteriormente por la línea de ferrocarril interior, de la Compañía de los Andaluces, y la línea del empalme.

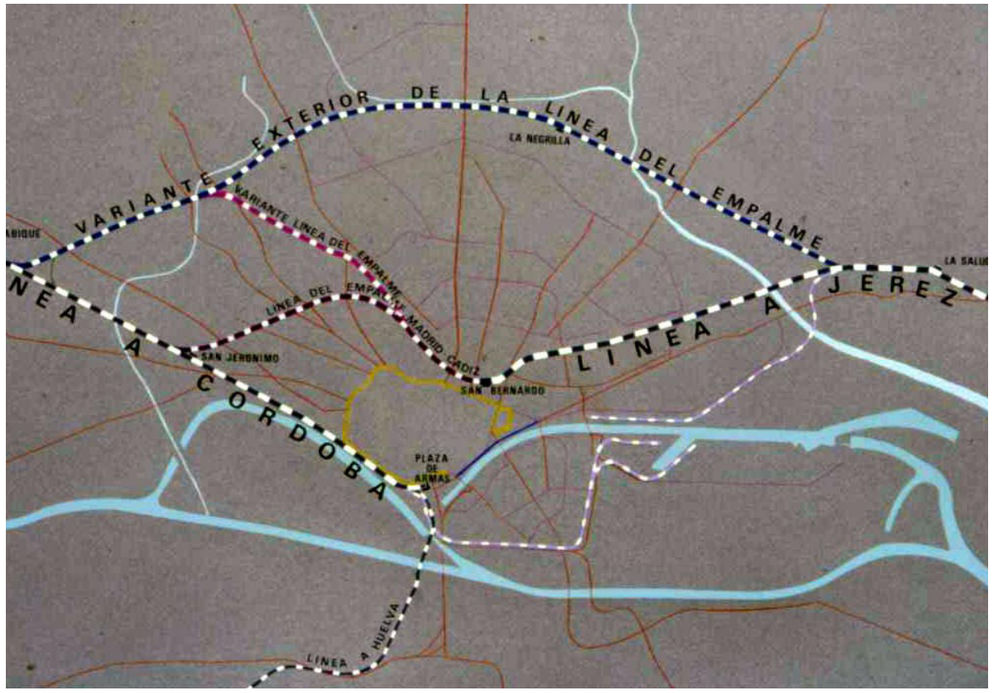
Los Ámbitos Territoriales de este Área, vienen marcados por la extensión del núcleo urbano desde las "puertas" de principio de este siglo, constituidas en los pasos al ferrocarril interior: Puente de la Puerta de Carmona, Puente de la Puerta de la Carne, Puente de la Enramadilla, y en los pasos a nivel: de la Carretera de Carmona, de Felipe II y de la Ronda de Su Eminencia.

De 245.000 habitantes, puede crecer, colmatando los numerosos solares e industrias que contiene, -que cada día se desplazarán más al exterior-, liberando ese suelo para la residencia, en un proceso especulativo y estratégico de crecimiento mediante la recalificación de suelos industriales para residenciales. por la conversión de la primera periferia industrial alrededor de Santa Justa - San Bernardo - Enramadilla, del antiguo límite del Tamarguillo - Guadaira y Pineda y, al Este, en el Polígono del Aeropuerto.

La necesidad de desviar sucesivamente los afluentes tributarios del Guadalquivir de la margen izquierda, -Tagarete, Miraflores, Tamarguillo y Ranilla-, llevándolos a desaguar al Sur, al Guadaira, ha creado los diferentes límites de la ciudad, determinados también por la primera periferia industrial entorno al ferrocarril de San Bernardo y la carretera de enlace entre las carreteras de Sevilla - Dos Hermanas y Sevilla - Alcalá de Guadaira o carretera de Su Eminencia. Entre estos límites se reconocen tres tramos de crecimiento de la ciudad, que sobre la antigua Calzada o calle Oriente, hoy Luis Montoto, pueden reconocerse como los tramos: Puente de la Puerta de Carmona - Avenida del Tamarguillo; Avenida del Tamarguillo - Carretera de Su Eminencia; Carretera de Su Eminencia - Línea ferrocarril exterior.

El Área Extensión Este, como analizaremos, es el lugar de la extensión más natural de la ciudad. Esta se ha realizado mediante algunos ensanches, como Nervión, y sobre todo por Barriadas y Polígonos de la iniciativa oficial. En otros casos también la extensión se ha apoyado en los caminos radiales existentes y en la introducción de dos variantes de los mismos de nueva planta; para relacionar dos grandes instalaciones: La autopista del Aeropuerto de San Pablo, y la autopista de la Universidad Laboral. Ambos elementos, han permitido el crecimiento articulado sobre ellos de un sector del ruedo de la ciudad, renovando con nueva capacidad pero afirmando la forma básica de la estructura arbórea arcaica. De ahí su fácil implantación. Sin embargo, su engarce con la estructura no ha sido fácil, encontrando una gran dificultad para enlazar con el sistema de ronda, sólo solucionable con la supresión de los efectos heredados de la línea interior del ferrocarril.

La red arterial ferroviaria de Sevilla, h. 1984

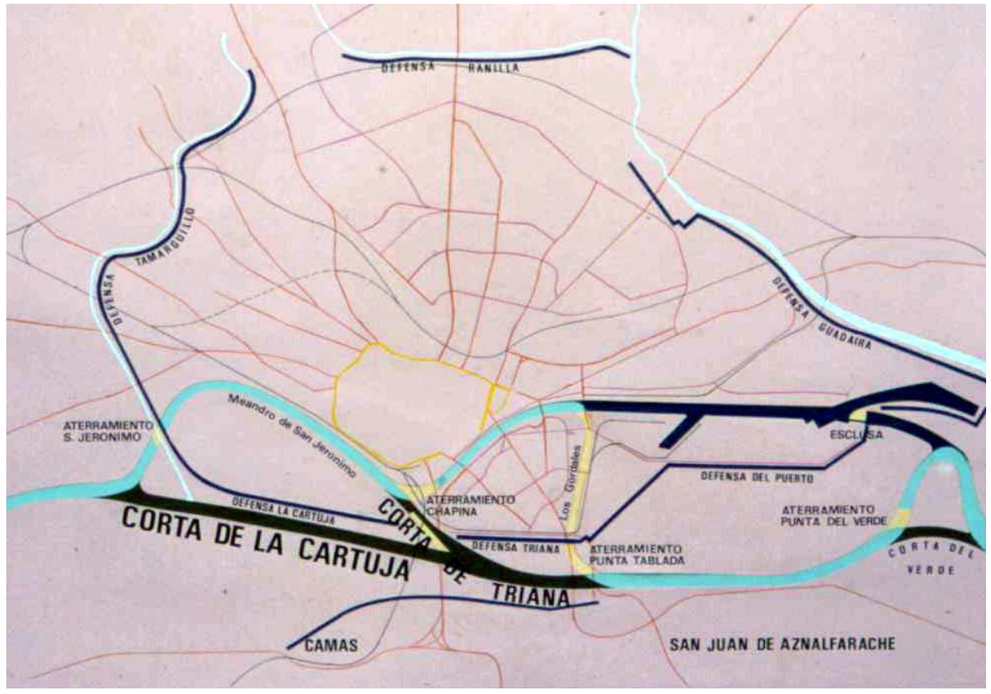


TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Toda esta área ha crecido, transformando grandes propiedades agrícolas haciendas y cortijos, en asentamientos urbanos, y en una serie de implantaciones industriales que se sitúan en cuña entre las radiales, a partir del límite creado por el Tamarguillo: HYTASA, Polígonos Industriales de la carretera Amarilla, del Aeropuerto, de Calonge, y de Store; y construyendo con fuerza la dependencia radial, afirmando también la relación centro-periferia de estos nuevos barrios y ensanches respecto al centro histórico, parte de la ciudad murada, que se ha mantenido como centro hegemónico casi exclusivo hasta mediados de la década de los 60.

Las transversales al sistema radial, por tanto las teóricas vías paralelas al río, se han ido conformando por la paulatina conversión de los antiguos límites, todo ello como un proceso de reforma interior de unos desarrollos urbanos ya consolidados en su derredor, como son los casos del límite de la primera periferia industrial-Avenida de Luis de Morales y San Francisco Javier-, y la Avenida Parque del Tamarguillo, denominada Ronda del Tamarguillo.

El sistema de Cortas hidráulicas y la canalización de ríos y arroyos



Otras travesías se han conseguido por extensión de los elementos a las Avenidas internas de los ensanches, como es el caso de Nervión. Nos referimos a las Avenidas de la Cruz del Campo y de la Ciudad Jardín, prolongadas al norte por la Avenida de Greco y al sur, a través del barrio del Juncal, para poner en relación otras radiales, como analizaremos en profundidad más adelante.
Con este mecanismo de orientación de las tramas interiores de los barrios respecto a las vías radiales, pero también con un sentido general de corrección de los efectos congestivos de la trama radiocéntrica y su paulatino paso a una más abierta, donde establecer perpendiculares y paralelas a la dirección del río, y del valle, se ha ido tejiendo toda la ciudad, pero sobre todo esta Área de Extensión Este.

La estructura definida en este análisis de la ciudad, también reconoce otras áreas: son las Áreas Exteriores Norte, Sur, Este y Oeste, que vienen a confirmar el entendimiento de Sevilla como una ciudad desplegada en el territorio; y para su articulación y reconocimiento nos parecen de gran valor los principios expuestos en los estudios llevados a cabo para la identificación del Área Metropolitana de Sevilla.

- **Áreas exteriores**

Realizamos a continuación una primera delimitación de estas Áreas:

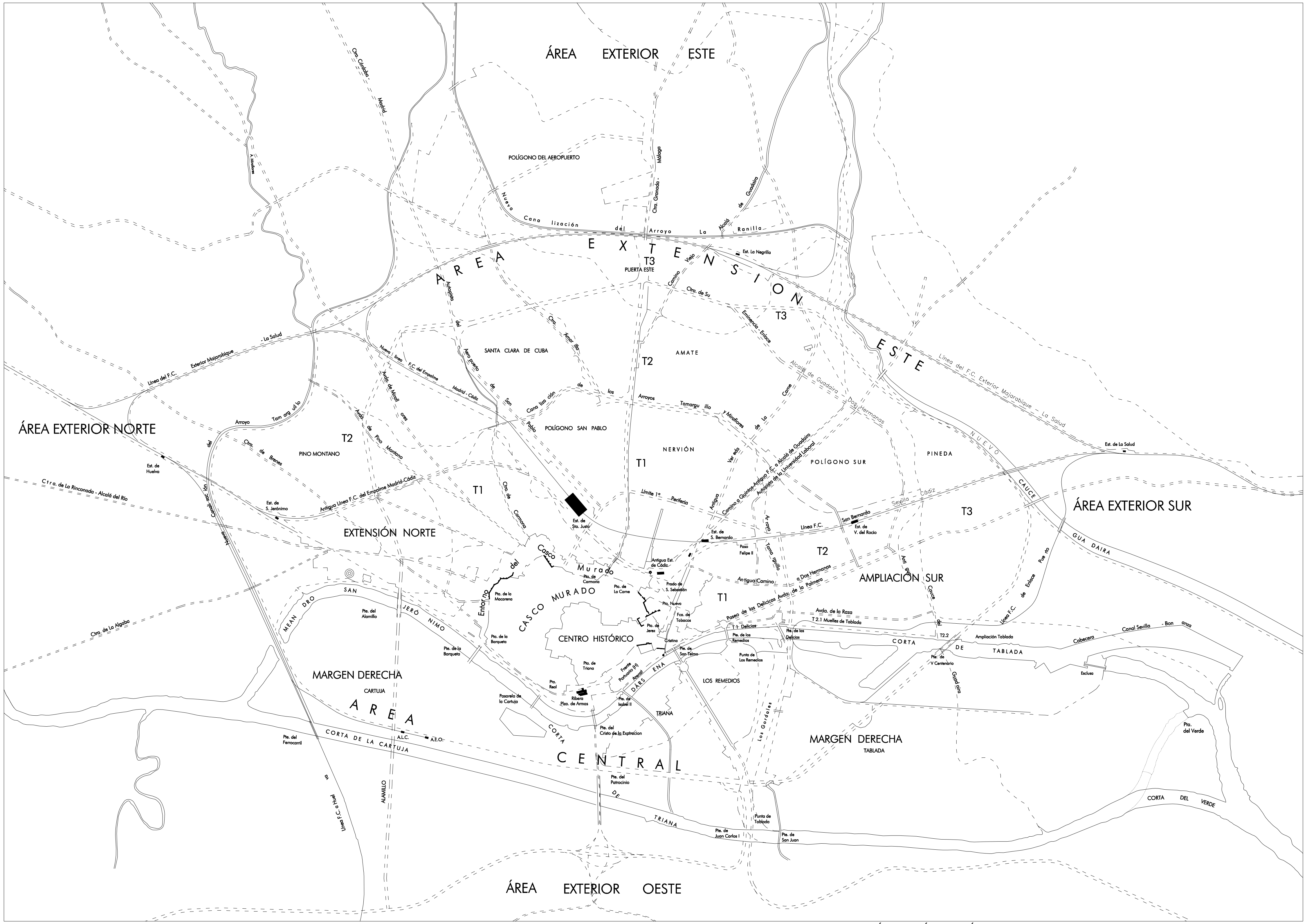
- Área Exterior Este. Es el área existente tras el nuevo tendido del ferrocarril. Cabe distinguir dos partes: la cercana al casco urbano, -Valdezorras, Polígonos industriales de la carretera de Alcalá, Torreblanca y los Quintos, y la más retirada o el crecimiento de los Alcores del Este, -Alcalá de Guadaira.

- Área Exterior Oeste, tras el nuevo muro de defensa de la margen derecha de la reciente corta del río principal. Cabe distinguir también dos partes: la Ribera; Santiponce, Itálica, Camas, La Pañoleta, San Juan de Aznalfarache, Gelves, Coria del Río y la Cornisa del Aljarafe.

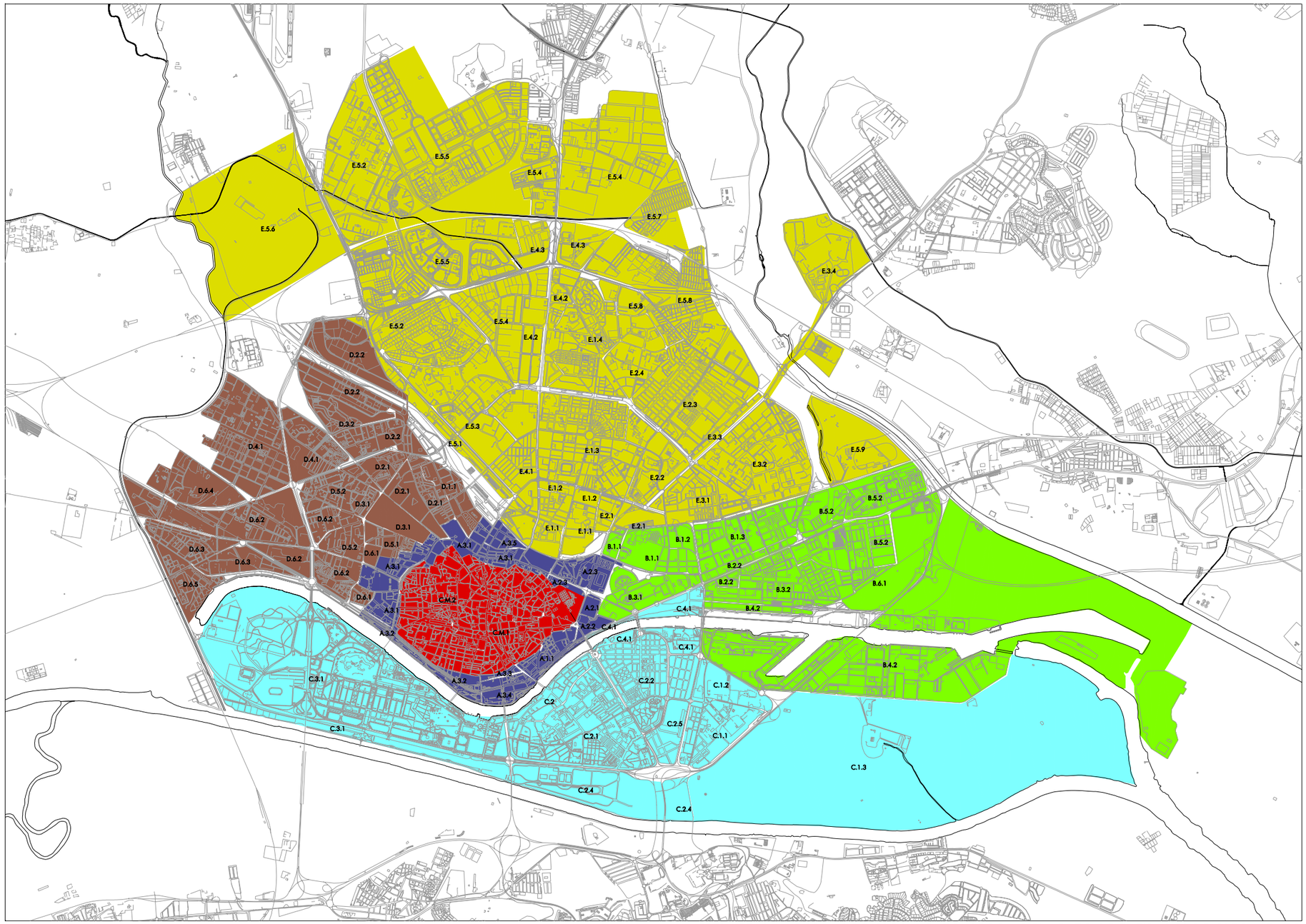
- Área Exterior Sur, donde cabe señalar Bellavista, casi en continuación con el casco urbano, Dos Hermanas y Utrera.

- Área Exterior Norte. La Algaba, San José de la Rinconada, Alcalá del Río.

La mayor parte de estas Áreas Exteriores, aunque reconocidas en la estructura, no son objeto de pormenorización por estar fuera del término municipal de Sevilla.



ESTRUCTURA Y FORMAS DE CRECIMIENTO. IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS, ÁMBITOS TERRITORIALES Y TRAMOS DE CRECIMIENTO



ESTRUCTURA Y FORMAS DE CRECIMIENTO. RECONOCIMIENTO DE ENTIDADES DE CRECIMIENTO

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

información

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
CM. CASCO MURADO	CM.1. CENTRO HISTÓRICO	CM.1.1. EL SAGRARIO. 1.1.1. FRANCOS. 1.1.2. ALCAZABA. 1.1.3. UNIVERSIDAD. 1.1.4. GARCIA DE VINUESA. CM.1.2. PLAZA NUEVA. CM.1.3. MAGDALENA. CM.1.4. EL SALVADOR. CM.1.5. SAN ISIDORO (P). CM.1.6. SAN PEDRO. CM.1.7. SAN PABLO. 1.7.1. MONSALVES. 1.7.2. MUSEO. 1.7.3. SAN ELOY. CM.1.8. EL DUQUE. CM.1.9. SAN ANDRES. CM.1.10. LA ENCARNACION.
	CM.2. CASCO MURADO (BARRIOS)	CM.2.1. SANTA CRUZ. CM.2.2. SAN ISIDORO (P). CM.2.3. SAN ILDEFONSO. CM.2.4. SANTIAGO. CM.2.5. SAN ESTEBAN. CM.2.6. SANTA CATALINA. CM.2.7. SAN BARTOLOME. CM.2.8. SOL. CM.2.9. SAN ROMAN. CM.2.10. MACARENA. 2.10.1. SAN GIL. 2.10.2. SANTA MARIA 2.10.3. SAN BLAS. 2.10.4. SAN MARCOS. 2.10.5. SAN JUAN DE LA PALMA.

OBSERVACIONES:

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DE CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
A. ENTORNO CASCO MURADO		
A.1. FRENTE PORTUARIO HISTORICO	A.1.1. FRENTE PORTUARIO HISTÓRICO.	1.1.1. ATARAZANAS-HOSPITAL DE LA CARIDAD TEMPRADO. JARDIN DE LA CARIDAD. 1.1.2. BARRIO DE LA CARRETERIA. 1.1.3. PLAZA DE TOROS DE LA MAESTRANZA. 1.1.4. MERCADO. 1.1.5. REGULARIZACION Y FRENTE PASEO COLON. 1.1.5.1. MERCADO. 1.1.5.2. PLAZA DE TOROS. 1.1.5.3. CARRETERIA ATARAZANAS. 1.1.5.4. CRECIMIENTO MILITAR. 1.1.5.5. CALLE SANTANDER. 1.1.5.6. PREVISION ESPAÑOLA. 1.1.6. REGULARIZACION DEL ARENAL (ADRIANO). 1.1.6.1. PLAZA DE TOROS. 1.1.6.2. MERCADO. 1.1.6.3. MANZANA TRIANGULAR. 1.1.6.4. MURALLA. 1.1.6.5. PLAZA DE TOROS-ANTONIA DIAZ. 1.1.7. ORDENACION DEL PUERTO HISTORICO. 1.1.7.1. MUELLES-(PASEO DE MARQUES DE CONTADERO). 1.1.7.2. TORRE DEL ORO. 1.1.7.3. ESTRIBO PUENTE DE TRIANA. 1.1.7.4. JARDINES. 1.1.7.5. ESTRIBO DEL PUENTE DE TRIANA (MERCADO DEL BARRANCO). 1.1.7.5. ALMACEN DE MADERA 1.1.8. CASA DE LA MONEDA.
A.2. EXTERIOR MURALLA DEL ALCAZAR.	A.2.1. LA REAL FABRICA DE TABACOS.	2.1.1. FABRICA DE TABACOS. 2.1.1.1. RECINTO INTERIOR A LA VERJA-FOSO. 2.1.1.2. CALLE SAN FERNANDO. 2.1.1.3. VIA CIRCULAR EXTERIOR.
	A.2.2. CRISTINA - PUERTA DE JEREZ	2.2.1. JARDINES DEL CRISTINA. 2.2.1.1. JARDINES. 2.2.1.2. MANZANA DEL ANTIGUO HOTEL CRISTINA. 2.2.2. PALACIO DE SAN TELMO. 2.2.2.1. ANTIGUA UNIVERSIDAD MAREANTES. 2.2.2.2. EDIFICIO JARDIN. 2.2.3. PUERTA DE JEREZ. 2.2.3.1. PALACIO GUARDIOLA. 2.2.3.2. CAPILLA MAESE RODRIGO. 2.2.3.3. YANDURI. 2.2.3.4. HOTEL ALFONSO XIII. 2.2.4. EXTENSIÓN DEL PUERTO HISTORICO (1). 2.2.4.1. MUELLES DE SAN TELMO. ESTACION DE PASAJEROS. 2.2.5. PUENTE DE SAN TELMO

OBSERVACIONES:
- (1), EXTENSIÓN DEL PUERTO HISTORICO = DESDE LA TORRE DEL ORO AL PALACIO DE SANTELMO = PARCIAL T.1°
- TRAMO DE CRECIMIENTO = T.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
A.2. EXTERIOR MURALLA DEL ALCAZAR. (Continuación).	A.2.3. PRADO DE SAN SEBASTIAN	2.3.1. ESPACIO LIBRE 2.3.1.1. CARLOS V. 2.3.1.2. CID-PASARELA. 2.3.1.3. AV. PORTUGAL. 2.3.1.4. JOSE Mº OSBORNE. 2.3.1.5. DIEGO DE RIAÑO. 2.3.1.6. JUZGADOS. 2.3.2. DIEGO DE RIAÑO-CIUDAD DE RONDA. 2.3.2.1. MANZANA SAIRU. 2.3.2.2. RESIDENCIA SAN HERMENEGILDO Y COLINDANTE. 2.3.3. Bº ESTACION DE AUTOBUSES. 2.3.3.1. ESTACION DE AUTOBUSES. 2.3.3.2. MANZANAZANAS COLINDANTES. 2.3.4. Bº ESTACION DE CADIZ. 2.3.4.1. AVD. DE CADIZ.. 2.3.4.2. C. CAPITAN FIGUERAS. 2.3.4.3. HOTEL AMERICA PALACE. 2.3.5. PASEO DE CATALINA DE RIBERA. 2.3.5.1. AVENIDA. 2.3.5.2. PASEO. 2.3.5.3. JARDINES DE MURILLO. 2.3.5.4. CASA DE SOCORRO.
A.3.RONDA DE LA MURALLA.	A.3.1. PUERTA DE LA CARNE - PUERTA DE LA BARQUETA.	3.1.1. PUERTA DE LA CARNE. 3.1.1.1. CUARTEL DE CABALLERIAS. 3.1.1.2. MERCADO. 3.1.1.3. BOMBEROS. 3.1.2. TRAMO P.CARNE-P.CARMONA (MENENDEZ PELAYO). 3.1.2.1. MANZANAS DE REGULARIZACION. 3.1.2.2. MANZANAS DE REGULARIZACION "LA FLORIDA". 3.1.2.3. MANZANAS INDUSTRIALES EN TRANSFORMACION POR RESIDENCIALES. 3.1.3. PUERTA DE CARMONA. 3.1.3.1. PLAZA Y ANTIGUO CONVENTO DE S. AGUSTIN. 3.1.4. TRAMO P. CARMONA-P. OSARIO (RECAREDO). 3.1.4.1. REGULARIZACION DEL ARRABAL DE SAN ROQUE. 3.1.4.2. PLAZA DE CARMEN BENITEZ. 3.1.4.3. MANZANAS INDUSTRIALES EN SUSTITUCION POR RESIDENCIALES. 3.1.5. PUERTA OSARIO. 3.1.5.1. COCHERA DE TRANVIAS. 3.1.5.2. ALMACEN Cº AGUAS. 3.1.5.3. BELLAS ARTES. 3.1.5.4. Bº OSARIO. MANZANAS DE REGULARIZACION. 3.1.6. P.OSARIO-P.DEL SOL (MARIA AUXILIADORA). 3.1.6.1. SUSTITUCION DE LA ANTIGUA FABRICA DE SALITRE EN DOTACIONES GENERALES: DISPENSARIO, LABORATORIOS MUNICIPALES Y JARDIN DEL VALLE. 3.1.7. PUERTA DEL SOL. 3.1.7.1. CONVENTO Y HUERTAS DE LA TRINIDAD. TRANSFORMACION PARCIAL: NAVES INDUSTRIALES. COLEGIOS, JUAN BOSCO, BAZAR ESPAÑA.

OBSERVACIONES:

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
A.3. RONDA DE LA MURALLA. (continuación)	A.3.1. PUERTA DE LA CARNE-PUERTA DE LA BARQUETA. (continuación)	3.1.8. P. DEL SOL-P. CORDOBA (CAPUCHINOS). 3.1.8.1. INDUSTRIALIZACION SOBRE HUERTAS EXTERIORES. INICIO C. CARMONA Y AVAL DE MIRAFLORES. 3.1.8.2. CRUZ ROJA SOBRE PARTE DEL C. DE CAPUCHINOS. 3.1.8.3. GUARDERIA LA TRINIDAD. 3.1.8.4. CLINICA. 3.1.8.5. DERRIBO PARCIAL BARRIO DE SAN JULIAN-NUEVOS BLOQUES DEL POLIGONO DE SAN JULIAN. 3.1.9. PUERTA DE CORDOBA. 3.1.9.1. OCUPACION DE LA HUERTA DEL CONVENTO DE CAPUCHINOS POR Bº RESIDENCIAL APERTURA DE LA C/ LEON XIII. 3.1.9.2. IGLESIA DE SAN HERMENEGILDO. 3.1.10. P. DEL SOL-P. DE SAN GIL (MUÑOZ LEON- ATIENZA). 3.1.10.1. PERMANENCIA DE LA MURALLA. APERTURA POSTIGO. 3.1.10.2. MANZANA NAVES INDUSTRIALES. 3.1.10.3. HOTEL MACARENA. 3.1.11. PUERTA DE SAN GIL (MACARENA). 3.1.11.1. ARRABAL DE LA MACARENA. 3.1.11.2. HOSPITAL DE LAS CINCO LLAGAS. 3.1.11.3. MANZANAS. 3.1.11.4. COLEGIO VIRGEN DE LOS REYES. 3.1.12. P. DE LA MACARENA-P. DE LA BARQUETA. 3.1.12.1. MANZANAS DE REGULARIZACION. (CALLE BECQUER). 3.1.12.2. ESCUELAS PUBLICAS. 3.1.12.3. INDUSTRIAS. (FABRICA Y TORRES DE LOS PERDIGONES) EN SUSTITUCION POR RESIDENCIAS. 3.1.12.4. ENTRADA A LOS TALLERES FERROVIARIOS DE LA MACARENA. 3.1.13. PUERTA DE LA BARQUETA. 3.1.13.1. PASAJES DE MARQUES DE ESQUIVEL Y CONDE DE LA MEJORADA. 3.1.13.2. MANZANA RESIDENCIAL DE VIB-ARRAGEL. 3.1.13.3. ESPALDA DEL CONVENTO DE SAN CLEMENTE.
	A.3.2. PUERTA DE LA BARQUETA-PUERTA REAL.	3.2.1. PUERTA DE LA BARQUETA-PUERTA DE SAN JUAN (PARCIAL DE TORNEO). 3.2.1.1. INDUSTRIAS EN SUSTITUCION DE HUERTOS Y SUSTITUCION POR RESIDENCIAS. 3.2.2. PUERTA DE SAN JUAN-C/ BAÑOS (PARCIAL DE TORNEOS). 3.2.2.1. INDUSTRIAS EN SUSTITUCION DE HUERTOS (DEL CARMEN) Y SUSTITUCION POR RESIDENCIA. 3.2.3. TENDIDOS FERROVIARIOS. 3.2.3.1. ESPACIO FERROVIARIO. PLAZA DE ARMAS - MACARENA. 3.2.4. PUERTA REAL. 3.2.4.1. ARRABAL DE LOS HUMEROS. 3.2.4.2. PATIO DE SAN LAUREANO. 3.2.4.3. CAPILLA DEL CARMEN.

OBSERVACIONES:

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

información

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
B. AMPLIACION SUR		
B.1. CAMINO VIEJO A DOS HERMANAS.	B.1.1. AVENIDA DE LA BORBOLLA. (T.1º).	1.1.1. HUERTA DE LA SALUD. 1.1.2. CUARTEL MILITAR DE INGENIEROS. 1.1.3. VILLAS. 1.1.4. Bº DE SAN SEBASTIAN. 1.1.5. Bº DEL PORVENIR. 1.1.6. RENOVACION CASAS COLECTIVAS FELIPE II. CUARTEL ERITAÑA (ANTIGUO HOTEL). COLEGIO COMPAÑIA DE MARIA.
	B.1.2. FELIPE II. (1)	
	B.1.3. MANUEL SIUROT. (T.2º).	1.3.1. TABLADILLA ENSANCHE. (2) 1.3.2. URBANIZACION "LA ESTRELLA". 1.3.3. CASAS UNIFAMILIARES. 1.3.4. LA BOTELLA. 1.3.5. CIUDAD SANITARIA VIRGEN DEL ROCIO. 1.3.6. BAMI Y EXTENSION.
B.2. EXTENSION PASEOS DEL FRENTE FLUVIAL.	B.2.1. PASEO DE LAS DELICIAS. (BELLAFLOR). (T.1º).	
	B.2.2. LA PALMERA. (CIUDAD JARDIN). (3)	
B.3. EXPOSICION IBEROAMERICANA.	B.3.1. SECTOR CENTRO DE LA E.I.A. (T.1º).	3.1.1. SAN TELMO. 3.1.2. PARQUE DE MARIA LUISA. (4) 3.1.3. PASEO Y JARDINES DE LAS DELICIAS. 3.1.4. PLAZA DE ESPAÑA. 3.1.5. PLAZA DE AMERICA.
	B.3.2. SECTOR SUR DE LA E.I.A. (T.2º).	3.2.1. REINA MERCEDES. 3.2.2. SECTOR SUR (CIUDAD JARDIN). 3.2.3. HELIOPOLIS. 3.2.4. AVD. DE LA RAZA. (FRENTE PORTUARIO EN FORMACION).

OBSERVACIONES:
- (1) FELIPE II: COMO ENTIDAD DE CRECIMIENTO TRAS EL PASO A NIVEL.
- (2) TABLADILLA: ENSANCHE INDUSTRIAL (FFCC CARRETERA).
- (3) RETIRADA DEL ESPACIO RIBEREÑO.
- (4) ANTERIOR A LA E.H.A.

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
B.4. AMPLIACION DEL PUERTO.	B.4.1. AMPLIACIÓN DEL PUERTO. (T.1º). (1)	4.1.1. MARGEN IZQUIERDA: 4.1.1.1. MUELLES DE NEW YORK. 4.1.1.2. MUELLES DE LAS DELICIAS. 4.1.2. MARGEN DERECHA: 4.1.2.1. TALLERES DE LA J.O.P. 4.1.2.2. FABRICA DE TABACOS, ETC. 4.1.2.3. CONCEPCIONES CLUBES SOCIALES. MERCANTIL, NAUTICOS.
	B.4.2. CORTA DE TABLADA (CANAL ALFONSO XIII). (T.2º). (2)	4.2.1. MARGEN IZQUIERDA: 4.2.1.1. MUELLES DE TABLADA. 4.2.1.2. EXTENSIÓN CONCESION. 4.2.1.3. CABECERA CANAL SEVILLA BONANZA. COPERO. 4.2.2. MARGEN DERECHA: 4.2.2.1. TRAMO DEPOSITO COMBUSTIBLE. CAMPSAS. 4.2.2.2. DARSENA DEL BATAN (ENTRADA OESTE). 4.2.2.3. ASTILLEROS. 4.2.2.4. ESCLUSA.
B.5. EXTENSION SUR.	B.5.1. ANTIGUO CAMINO A DOS HERMANAS. (T.3º).	5.1.1. SANTA ANA. 5.1.2. GUADAIRA - LAS PALMERITAS. 5.1.3. CLUB PINEDA.
	B.5.2. AVENIDA DE JEREZ. LA PALMERA. (T.3º).	5.2.1. CIUDAD MILITAR PINEDA. 5.2.1.1. CLUB MILITAR. 5.2.1.2. RESIDENCIA. 5.2.1.3. HOSPITALES. 5.2.1.4. CUARTEL. 5.2.1.5. BARRIADA ELCANO.
	B.5.3. LOS BERMEJALES. (T.3º). (3)	

OBSERVACIONES:
- (1) AMPLIACIÓN DEL PUERTO: DESDE EL CRISTINA AL PUENTE DE ALFONSO XIII
- (2) DOS PARTES: DIVIDIDAS POR EL ANTIGUO CAUCE DEL GUADAIRA.
- (3) LOS BERMEJALES: FUERA DE LOS LIMITES DE LA TESIS (AREA EXTERIOR CENTRAL).

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
C. MARGEN DERECHA.		
C.1. CORTA DE TABLADA.	C.1.1. TABLADA MILITAR.	1.1.1. BASE MILITAR.
	C.1.2. TABLADA RESIDENCIAL.	1.2.1. EXTENSIÓN RESIDENCIAL. FABRICAS. 1.2.2. C.A.S.A. 1.2.3. AEROCLUB.
	C.1.3. DEHESA Y VEGA DE TABLADA.	1.3.1. PUNTA DEL VERDE. 1.3.2. PISTAS MILITARES. 1.3.3. VEGA. 1.3.4. RIBERA.
C.2. CORTA DE TRIANA.	C.T.H. TRIANA, CASCO HISTÓRICO.	
	C.2.1. AMPLIACION OESTE DE TRIANA.	2.1.1. EVANGELISTA Y FEBO. AV. DE CORIA Y ALVAR NUÑEZ. SAN VICENTE PAUL. M. ARELLANO, TEJARES.
	C.2.2. AMPLIACIÓN SUR DE TRIANA: ENSANCHE DE LOS REMEDIOS.	2.2.1. PUENTE DE SAN TELMO - PLAZA DE CUBA. 2.2.2. ASUNCIÓN. 2.2.3. REPÚBLICA ARGENTINA. 2.2.4. VIRGEN DE LUJAN. 2.2.5. RAMÓN Y CARRANZA. 2.2.6. CARRERO BLANCO. 2.2.7. PARQUE DE LOS PRÍNCIPES.
	C.2.3. CHAPINA.	2.3.1. ATERRAMIENTO EN CHAPINA. (1) 2.3.1.1. PISTAS Y COMPLEJOS DEPORTIVOS. 2.3.1.2. JARDINES CHAPINA-PASEO DE LA O 2.3.1.3 AV. CRISTO DE LA EXPIRACION.
	C.2.4. VEGA DE TRIANA.	2.4.1. CHARCO DE LA PAVA. 2.4.2. MEANDRO DE SAN JERÓNIMO. (MONASTERIO DE CARTUJOS). PUERTA DE LA CARTUJA. 2.4.3. PUERTA DE LA CARTUJA. PUENTE DE PASARELA DEL AGUA (PUENTE DE TABLAS).
	C.2.5. BAJO DE LOS GORDALES.	2.5.1. LOS GORDALES. 2.5.2. CAMPO DE LA FERIA.
C.3. CORTA DE LA CARTUJA.	C.3.1. CORTA DE LA CARTUJA.	3.1.1. LA CARTUJA. 3.1.2. EL ALAMILLO. 3.1.3. ATERRAMIENTO PARCIAL DE LA CORTA DE LA CARTUJA. 3.1.4. MURO DE DEFENSA

OBSERVACIONES:

- (1) ATERRAMIENTO EN CHAPINA = CERRAMIENTO DEL CAUCE EN CARTUJA; NOMINACIÓN EN EL PROYECTO DE CORTA DEL RIO POR LA VEGA DE TRIANA. 1927. DELEGADO BRACKEMBURY.

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
D. EXTENSION NORTE.	D.1.1. CALLE ARROYO.(T.1º).	1.1.1. SATURNO - JOSÉ LAGUILLO. 1.1.2. URQUIZA. 1.1.3. SAN JOSÉ OBRERO. 1.1.4. ARBOL GORDO.
	D.2.1. CARRETERA DE CARMONA. (PUERTA DEL SOL) (T.1º).	2.1.1. LA BARZOLA. 2.1.2. BARRIADA DEL FONTANAL. 2.1.3. LA ROSALEDA. 2.1.4. FÁBRICA DE PEPSICOLA. 2.1.5. OTRAS. 2.1.6. SAN CARLOS 1962. 2.1.7. VIRGEN DE GRACIA. 2.1.8. ZODIACO. 2.1.9. CISNEO ALTO (INDUSTRIAS).
	D.2.2. (T.3º).	2.2.1. LA CORZA. 2.2.2. PARQUE ATLANTICO - LAS NACIONES. 2.2.3. POLIGONO STORE Y P. DE CALONGE. (1)
	D.3.1. AVENIDA DE MIRAFLORES.(T.1º).	3.1.1. FABRICA DE VIRIO. 3.1.2. HUERTA DE LA BARZOLA. 3.1.3. EL RETIRO OBRERO. 3.1.4. SANTA MARIA DE ORDÁS. 3.1.5. PIO XII. 3.1.6. COLEGIO DE LA SALLE. PARQUE SAN NICOLAS. EL POLO. 3.1.7. CAMPOS DE SORIA.
	D.3.2. (T.3º).	3.2.1. LOS ARCOS. 3.2.2. PARQUE NORTE.
	D.4.1. AVENIDA DE PINO MONTANO.(T.2º; T.3º).	4.1.1. PINOFLORES. 4.1.2. LOS CARTEROS. 4.1.3. SAN DIEGO. 1ºFASE. 2ºFASE. 4.1.3.1. COLEGIO. Aº MACHADO 4.1.3.2. INSTITUTO DE PINO MONTANO. 4.1.4. PINO MONTANO. REAL, PATRONATO DE CASAS BARATAS. ANTERIOR A 1979, POSTERIOR A 1979, 1ºPLAN, 2ºPLAN.
	D.5.1. AVENIDA DE LA CRUZ ROJA. SAN LAZARO, MANUEL VILLALOBOS, C. DE LA ALBAIDA.(T.1º).	5.1.1. HOSPITAL DE LA CRUZ ROJA. 5.1.2. VISTA FLORIDA HERMOSA. 5.1.3. HUERTA DE HIERRO. 5.1.4. COLEGIO 5.1.5. NUESTRA SEÑORA DEL AMPARO. 5.1.6. ALGÁMITAS. 5.1.7. NUESTRA SEÑORA DE LOS REYES. (LA BARZOLA).
	D.5.2. (T.2º, T.3º).	5.2.1. SANTA MARIA DEL TRABAJO. (TRES PROMOCIONES). 5.2.2. LA CARRASCA.

OBSERVACIONES:

- (1) POLIGONO STORE Y P. DE CALONGE: EN EL AREA EXTENSIÓN ESTE, PERO VINCULADO AL DESARROLLO DE LA CARRETERA DE CARMONA.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

ÁREA CENTRAL

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
	D.6.1. PUERTA DE LA MACARENA. DON FADRIQUE. (T.1º).	6.1.1. Bda. DOCTOR BARRAQUER. 6.1.2. Bda. NUESTRA SRA. DEL CARMEN.
	D.6.2. AV. SANCHEZ PIZJUAN-C. DOCTOR FEDRIANI. (T.2º).	6.2.1. MACARENA TRES HUERTAS. 6.2.2. LA PAZ. 6.2.3. DOCTOR MARAÑON. 6.2.4. LA PALMILLA. 6.2.5. EL CEREZO. 6.2.6. LAS AVENIDAS. 6.2.7. LAS GOLONDRINAS. 6.2.8. DIVINA PASTORA. 6.2.9. INDUSTRIAS-ALMACENES. 6.2.10. POLIGONO NORTE. 6.2.11. HOSPITAL DE SAN LAZARO. 6.2.12. LA BACHILLERA. (RESTO CAMINO DEL ALMEZ). 6.2.13. INDUSTRIAS MANUEL Y CENTRAL ELECTRICA. 6.2.14. CEMENTERIO DE SAN FERNANDO. 6.2.15. ESTACIÓN DE SAN JERÓNIMO.
	D.6.3. C/MEDINA Y GALNARES. C. DE SEVILLA A LA RINCONADA. (T.3º).	6.3.1. PLAZA SAN JERÓNIMO.
	D.6.4. C. DE BRENES.	6.4.1. P. LAS PITAS. 6.4.2. P. EL HIGERON.
	D.6.5. C. DE LA ALGABA. C/NAVARRA.	6.5.1. LAS PROVINCIAS. 6.5.2. MONASTERIO SAN JERÓNIMO. 6.5.3. BARRIADA DE SAN JERÓNIMO (TERCIAS). 6.5.4. ESPACIO ENTRE CANALIZACIONES DEL TAMARGUILLO. 6.5.4.1. DEPURADORA DE AGUAS. 6.5.4.2. VIVEROS.

OBSERVACIONES:

ÁREA EXTENSIÓN ESTE

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
E. ÁREA DE EXTENSIÓN ESTE. E.1. PUENTE DE LA PUERTA DE LA CARNE.	E.1.1. AVENIDA DE EDUARDO DATO. HUERTA DEL REY. (T.1º).	1.1.1. FABRICA DE ARTILLERIA SAN BERNARDO. 1.1.2. ARRABAL DE SAN BERNARDO. 1.1.3. AMPLIACIÓN FABRICA DE ARTILLERIA. 1.1.4. RENOVACIÓN DE TEJIDO INDUSTRIAL. 1.1.5. HUERTA DEL OBISPO. 1.1.6. PARQUE OSCAR CARBALLO. 1.1.7. COLEGIO PORTACELI. 1.1.8. HOTEL PORTACELI. 1.1.9. HUERTA DEL PILAR.
	E.1.2. LUIS DE MORALES - SAN FRANCISCO JAVIER. (TRANSVERSAL. REFORMA INTERIOR).	
	E.1.3. NERVIÓN. (T.1º).	1.3.1. CIUDAD JARDIN. 1.3.2. MARQUES DE PICKMAN. (2) 1.3.3. MARIANO BENLLIURE. 1.3.4. AVENIDAS DE CRUZ DEL CAMPO - CIUDAD JARDIN. (GRAN PLAZA). (3) 1.3.5. MARQUES DE NERVIÓN. (ALEJANDRO COLLANTES). 1.3.6. MARQUES DE NERVIÓN. (JUAN DE PADILLA). 1.3.7. EDUARDO DATO. (NERVIÓN). 1.3.8. ESPINOSA Y CÁRCEL. 1.3.9. MANUEL CASANA. 1.3.10. CARCEL PROVINCIAL.
	E.1.4. AMATE. (T.2º).	1.4.1. FEDERICO MAYO GAYARRE. 1.4.2. LA CANDELARIA. 1.4.3. NAZARET. 1.4.4. LOS PAJARITOS. (4) 1.4.5. MADRE DE DIOS. (4) 1.4.6. PARQUE AMATE. 1.4.7. POLIGONO INDUSTRIAL AMATE. 1.4.8. COOPERATIVA TRANSPORTE URBANO. 1.4.9. LA ROMERIA. 1.4.10. CANTABRICO. 1.4.11. JUAN XXIII.

OBSERVACIONES:
- (1) LUIS DE MORALES - SAN FRANCISCO JAVIER: TRANSVERSAL CONSEGUIDA POR REFORMA INTERIOR.
- (2) MARQUES DE PICKMAN: PROLONGADA AL ESTE = FEDERICO MAYO GAYARRE.
- (3) AVD. DE LA CRUZ DEL CAMPO - CIUDAD JARDIN (GRAN PLAZA): PROLONGADAS AL NORTE (AVENIDA DE EL GRECO) Y AL SUR A TRAVES DEL JUNCAL (AVENIDA JUAN FERNANDEZ).
- (4) TAMBIEN DEPENDIENTE DE C/LUIS MONTOTO.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

ÁREA EXTENSIÓN ESTE

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DEL CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO
E.2. PUENTE DE LA ENRAMADILLA.	ANTIGUA VEREDA DE LA CARNE. (1)	
	E.2.1. CALLE DE LA ENRAMADILLA. (T.1º).	2.1.1. FABRICA DE LA CROS. 2.1.2. PIROTECNICA MILITAR. 2.1.3. PARQUE DE LA PIROTECNIA. (ENSANCHE RESIDENCIAL). 2.1.4. FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES. 2.1.5. SEVILLA 1. 2.1.6. BLOQUES FRENTE AL SEVILLA 1. 2.1.7. EDIFICIO SEVILLANA DE ELECTRICIDAD.
	E.2.2. AVENIDA DE RAMÓN Y CAJAL. (T.1º).	2.2.1. BLOQUE NAVICOA. 2.2.2. CONDE BUSTILLO 2.2.3. C.R. IBERO-HOGAR. 2.2.4. EL PLATINAR. 2.2.5. FRENTE DE NERVIÓN. 2.2.6. EDIFICIO NAUTICO. 2.2.7. BARRIADA DE LA JUNCAL. 2.2.8. MATADERO MUNICIPAL. 2.2.9. COOPERATIVA OBRERA.
	E.2.3. CALLE DE LOS HEROES DE TOLEDO. (T.2º).	2.3.1. Bda. DEL CERRO DEL AGUILA. 2.3.2. HYTASA. 2.3.3. P.I. NAVISA. 2.3.4. P.I. SU EMINENCIA. 2.3.5. HISPALIS.
	E.2.4. C/ CANAL Y AVENIDA SAN JUAN DE LA CRUZ Y PAULO OROSIO. (2) (T.2º).	2.4.1. VIRGEN DE LOS REYES. 2.4.2. LAS CUATRO CANCELAS. 2.4.3. RADIO NACIONAL. 2.4.4. SANTA TERESA. 2.4.5. ROCHELAMBERT.
E.3. PASO A NIVEL DE FELIPE II.	AUTOPISTA DE LA UNIVERSIDAD LABORAL. (3).	
	E.3.1. AVENIDA DE GENERAL MERRY. PROLONGACIÓN FELIPE II. (T.1º).	3.1.1. TIRO DE LINEA. (JUAN DE LA COSA). (4) 3.1.2. TEATINOS. (ALMIRANTE TOPETE). 3.1.3. CASA OBRERAS. (CARLOS BRUJES). 3.1.4. LOS QUINTEROS. 3.1.5. GIRALDA SUR. 3.1.6. LOS DIEZ MANDAMIENTOS. 3.1.7. Bda. FELIPE II. 3.1.8. MONTESIERRA. 3.1.9. CORONEL RUIZ DE TOLEDO.
	E.3.2. AVENIDA DE LA PAZ. (T.2º).	3.2.1. UNIDAD AVENIDA DE LA PAZ. GRUPO 420VIV.
	E.3.3. POLIGONO SUR. (T.2º)	3.3.1. NUESTRA SEÑORA DE LA OLIVA. 3.3.2. LAS LETANIAS. 3.3.3. LAS TRES MIL VIVIENDAS. 3.3.4. AMPLIACIÓN.
	E.3.4. AUTOPISTA A LA UNIVERSIDAD LABORAL. (T.3º).	3.4.1. HIPERMERCADO PRYCA. 3.4.2. UNIVERSIDAD LABORAL, ESCUELA TECNICA, ESCUELA AGRICOLA.

OBSERVACIONES:

- (1) ORIGINARIAMENTE LA VEREDA DE LA CARNE Y EL CAMINO DE QUINTOS (FFCC SEVILLA - ALCALA DE GUADAIRA - CARMONA) DEPENDIAN DEL PUENTE DE LA PUERTA DE LA CARNE (ENRAMADILLA - C/CAMPAMENTO - C/SAN BERNARDO).
- (2) ARTICULADO A RAMON Y CAJAL POR PUENTE SOBRE EL ARROYO TAMARGUILLO Y C/CANAL.
- (3) EN PARTE ES UNA RENOVACIÓN EN PARALELO AL FFCC A ALCALÁ DEL CAMINO DE LOS QUINTOS DESVIADO AL ENTRONQUE CON LA AVENIDA DE FELIPE II.
- (4) ORIGINARIAMENTE LIGADA A ENRAMADILLA - RAMON Y CAJAL - CARRETERA DEL TIRO DE LINEA.

ÁREA EXTENSIÓN ESTE

ÁMBITO TERRITORIAL	ENTIDAD DE CRECIMIENTO	UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO.
E.4. PUENTE DE LA PUERTA DE CARMONA.	E.4.1. LUIS MONTOTO. (T.1º).	4.1.1. MANAZANAS CABECERAS DEL PUENTE. 4.1.2. SAN BENITO. 4.1.3. CAMPO DE LOS MARTIRES. 4.1.4. ASILO DE LAS HERMANITAS DE LOS POBRES. 4.1.5. LA CALZADA. 4.1.6. INDUSTRIAS. (CORRALONES INDUSTRIALES EN RENOVACIÓN). 4.1.7. FRENTE RESIDENCIAL HUERTA DEL PILAR. HUERTA DE SANTA TERESA. 4.1.8. LOS LEBREROS. 4.1.9. COLEGIO Y ALMACEN MUNICIPAL. 4.1.10. BARRIADA DE ESPAÑA. 4.1.11. LA CRUZ DEL CAMPO Y FRENTE RESIDENCIAL. 4.1.12. RENOVACIÓN FRENTE DE NERVION. 4.1.13. FABRICA DE CERVEZA "LA CRUZ DEL CAMPO". 4.1.14. INDUSTRIAS Y SUBESTACIÓN ELECTRICA NERVIÓN.
	E.4.2. AVENIDA DE ANDALUCIA. (T.2º)	4.2.1. CUARTEL DE TRANSMISIONES SAN FERNANDO. 4.2.2. SANTA AURELIA. 4.2.3. Bda. JESUS, MARIA Y JOSÉ.
	E.4.3. CARRETERA DE MÁLAGA-GRANADA. PUERTA DEL ESTE. (T.3º).	4.3.1. HIPERCOR. 4.3.2. MERCASEVILLA. 4.3.3. CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS. 4.3.4. CTM "LA NEGRILLA".
	E.4.4. CARRETERA DE MALAGA-GRANADA. (AREA EXTERIOR ESTE).	4.4.1. POLIGONO INDUSTRIAL "EL PINO". 4.4.2. RESIDENCIAL ANDALUCÍA. 4.4.3. COLEGIO SAN LUIS GONZAGA. 4.4.4. CUARTEL DE AUTOMOVILISMO.
E.5. ENTIDADES DE CRECIMIENTO TRANSVERSAL.	AUTOPISTA DEL AEROPUERTO. (1)	
	E.5.1. AVENIDA DE KANSAS CITY. (T.1º).	5.1.1. BLOQUES COMIENZO. 5.1.2. BLOQUES TRAS LA CALZADA. 5.1.3. TORRE GRECO. 5.1.4. BARRIADA LAS HUERTAS.
	E.5.2. AVENIDA DEL AEROPUERTO DE SAN PABLO. (T.2º).	5.2.1. FABRICA DE LA COCA-COLA. 5.2.2. CIUDAD JARDIN. SANTA CLARA DE CUBA. 5.2.3. URBANIZACIÓN HUARTE EUROHOGAR.
	(T.3º).	5.2.4. JARDIN ESTE. 5.2.5. HIPERMERCADO, CONTINENTE. 5.2.6. PARQUE ALCOSA.
	E.5.3. POLIGONO DE SAN PABLO (T.1º).	5.3.1. BARRIO A. SAN PABLO. 5.3.2. BARRIO B. NTRA. SRA. DEL PILAR. 5.3.3. BARRIO C. SAN JUAN DE RIBERA.
	(T.2º)	5.3.4. BARRIO D. SAN IGNACIO DE LOYOLA. 5.3.5. BARRIO E. SAN FRANCISCO JAVIER.

OBSERVACIONES:

- (1) LA AUTOPISTA DEL AEROPUERTO SURGE COMO VIVA VARIANTE DE LA CARRETERA DE CARMONA (MADRID-NIV) PARA SU INGRESO EN LA CIUDAD (LUIS MONTOTO - RONDA EN PUERTA CARMONA).
- (2) PARQUE ALCOSA EN EL AREA EXTERIOR ESTE.
- PUENTE DE LA PUERTA DE LA CARNE 1.929
- PUENTE DE LA PUERTA DE CARMONA 1.929

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

ÁREA EXTENSIÓN ESTE		
ÁMBITO TERRITORIAL	**ENTIDAD DE CRECIMIENTO**	**UNIDAD ESPACIAL / TIPO ARQUITECTÓNICO.**
	E.5.4. CARRETERA AMARILLA. (T.2º).	5.4.1. POLIGONO INDUSTRIAL DE LA CARRETERA AMARILLA. 5.4.2. MANZANA DE PAGUSA.
	E.5.5. SEVILLA-ESTE. POLIGONO DEL AEROPUERTO. (T.3º Y AREA EXTERIOR ESTE).	5.5.1. P. DEL AEROPUERTO. 5.5.2. MANZANAS. 5.5.3. PALACIO DE EXPOSICIONES.
	E.5.6. ESPACIO DEL ARROYO TAMARGUILLO. (LIMITE T.1 Y T.2º).	
	E.5.7. ANTIGUO CAMINO A ALCALÁ. EXTERIOR AL FERROCARRIL. (AREA EXTERIOR ESTE).	5.7.1. PALMETE. 5.7.2. LA DOCTORA. 5.7.3. CORTIJO DE PALMETE.
	E.5.8. CARRETERA SU EMINENCIA. (DEL ANTIGUO CAMINO DE ALCALÁ A LA CARRETERA DE UTRERA). (T.3º).	5.8.1. LA DOCTORA. (OESTE). 5.8.2. HACIENDA DE SU EMINENCIA. 5.8.3. LA DOCTORA. (ESTE). 5.8.4. ALTAIR. 5.8.5. ATALAYA. 5.8.6. EL TREBOL. 5.8.7. PADRE PIO. 5.8.8. FEDERICO GARCÍA LORCA. 5.8.9. LA PLATA. 5.8.10. Ntra. Sra. DEL AGUILA. 5.8.11. Bda. LA MUSICA. 5.8.12. BEKINSA III. 5.8.13. P.I. SU EMINENCIA.
	E.5.9. CARRETERA SU EMINENCIA. (ENTRE CARRETERA DE UTRERA Y FFCC CADIZ). (T.3º).	5.9.1. ANTERIOR ANTIGUO CAUCE GUADAIRA. (1) 5.9.2. ENTRECAUCES. CLUB PINEDA (GOLF E HIPICO). 5.9.3. ENTRE CANALIZACIÓN Y FF.CC. EXTERIOR.
OBSERVACIONES: - (1) CLUB PINEDA, LIGADO AL AREA CENTRAL POR EL ANTIGUO CAMINO A DOS HERMANAS.		

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Casco Murado

LOS ÁMBITOS TERRITORIALES Y ENTIDADES DE CRECIMIENTO DEL ÁREA CENTRAL

CM. Ámbito Territorial: Casco Murado

Descripción
(Morfología)

Se corresponde este Ámbito Territorial con el antiguo recinto murado de origen islámico, dentro de él distinguimos dos Entidades de Crecimiento: la que hemos denominado Centro Histórico, que viene a coincidir con la primera fortificación, que incluía la residencia y el palacio del gobierno; la Medina, amplio recinto también cercado y extendido en las proximidades del anterior, que poseía la mezquita mayor, los zocos y las alcaicerías principales; y la que denominamos Casco Murado - Barrios, dispuestos en derredor del anterior núcleo. Cada barrio reproducía en su interior cada uno de los elementos generales de la ciudad, aunque todos estaban supeditados a la medina y a la mezquita mayor. Esta organización no es muy distinta de la adoptada tras la conquista y el repartimiento de la ciudad -barrios en torno a una parroquia- que se estructuraría sobre situaciones urbanas precedentes

Proceso de formación y relación con el conjunto
(Evolución y estructura)

El enclave originario de la ciudad se establece, aprovechando un pequeño promontorio de privilegiado emplazamiento, justo en el lugar donde el Guadalquivir dejaba de ser navegable. Esta circunstancia unirá durante siglos el desarrollo de la ciudad a su condición de vado y puerto fluvial, apertura de la ciudad al Atlántico y al resto de Andalucía y convertirá al río en la autentica columna vertebral de la ciudad, condicionando su urbanismo a lo largo del tiempo.

Sobre este altozano de forma elíptica, y delimitado por las cotas + 12 y + 14, emerge la primera acrópolis como un islote rodeado de agua. En su lado oeste discurría el Guadalquivir y un brazo secundario del mismo, que se separaba del cauce principal a la altura de la Barqueta, seguía por el trazado actual de la Alameda de Hércules, calle Trajano, Sierpes - Cuna; atravesaba en diagonal la Plaza Nueva y luego seguía por el Arenal, donde se unía al brazo principal. Por el Este y Sur, la acrópolis estaba rodeada por el antiguo cauce del Arroyo Tagarete.

Desde este núcleo originario de aproximadamente 450 metros de largo por 200 de ancho, se produce un lento proceso de evolución urbana, ganando terreno al río y ampliando su superficie en paralelo al incremento de su importancia.

A partir de la victoria de Roma sobre Cartago, se inicia un importante periodo en la historia y evolución urbana de Sevilla que culminará con la concesión a finales del siglo I. a. C. del título de colonia a la ciudad. El primer asentamiento romano no debió sobrepasar, sin embargo, el perímetro del primitivo núcleo, aunque, cuando Julio César conquista la ciudad en el año 49 a. C., ésta era ya una ciudad amurallada con un espacio cívico central o foro situado en torno al cruce de las calles Bamberg y Argote de Molina.

Durante la etapa imperial, el progresivo crecimiento de la colonia Iulia Rómula Híspalis obligó a un nuevo trazado de las murallas y a la construcción de un segundo foro en el flanco norte de la ciudad antigua, entre la plaza de la Alfalfa y la Colegiata del Salvador.

En el plano actual del centro histórico de Sevilla pueden reconocerse huellas inequívocas de la ciudad romana, constatable en el origen reticular de algunas de sus tramas o en las estructuras surgidas por la ocupación de sus foros. Igualmente, puede identificarse el "cardo" y el "decumano" en la dirección marcada por las calles Alhóndiga y Águilas, respectivamente desembocando en el foro romano, situado en torno a las plazas de la Alfalfa y del Salvador, donde se localizaba además la curia y la basílica de la última expansión romana.

Posteriormente, durante la etapa islámica, la ciudad inicia una lenta pero profunda transformación de su estructura y organización urbana, que trasciende más allá de los cinco largos siglos de existencia islámica de Sevilla.

El primer acontecimiento de índole urbanística que tuvo gran incidencia en el tejido de la ciudad de Isbilya fue la construcción durante la primera mitad del ochocientos de la Mezquita Aljama de Ibn Adabbas, donde antes se asentaron la basílica romana y la catedral visigoda. Por otra parte, y dada

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

la constante en el urbanismo islámico de mantener una relación de inmediata proximidad, entre la mezquita y la alcaicería es probable que al tiempo que se levantaba el edificio religioso se emprendiese la construcción de la Alcaicería de la Loza, Ángel Camacho, Huelva y Plaza del Pan.

Otro acontecimiento de gran trascendencia en la morfología urbana de la Sevilla islámica, lo constituye la decisión, en el año 913, de Abd Al Rahman III de iniciar la construcción de la nueva residencia del gobernador, un "Dar-Al-Imara" en los terrenos situados al Sur de la ciudad, constituyendo el núcleo original posterior Alcázar. Esta última decisión rompe la plenitud funcional del centro de la primera Medina, que concentraba en su ámbito los grandes símbolos de la vida urbana del Islam. En adelante la Aljama de Ibn Adabbas, la alcaicería y los zocos albergarán la dimensión religiosa, la enseñanza y el comercio. Por el contrario, la sede del Gobierno segrega y se desplaza decididamente hacia el Sur, introduciendo en el territorio un segundo centro- un espacio del poder político y militar- que con el paso de los años no hará otra cosa que afianzarse como tal. Igualmente durante la dinastía Abbadi se produce una ampliación de la Medina hacia el Oeste.

Entre los años 1125 y 1126 se inicia la construcción de la definitiva muralla que amplía el recinto de la ciudad hasta casi tripicarlo. Dentro de este nuevo recinto amurallado, cuyos bordes permanecen constantes hasta su parcial demolición a mediados del siglo XIX, existieron sin embargo, amplias zonas escasamente pobladas e incluso despobladas, como lo fue el sector NO del casco donde la presencia de las aguas pantanosas de la fosa de la Alameda y el riesgo de las inundaciones, retrasaron su ocupación hasta fechas muy posteriores.

Por último, la ampliación del Alcázar y la construcción del Palacio de Abu-Haffs (la actual Casa de la Moneda) y de la nueva mezquita mayor con su minarete, la Giralda constituyen episodios de gran significación en el desarrollo urbano de Sevilla por cuanto provocaron un radical deslizamiento del centro político y religioso hacia el Sur.

Tras la reconquista de Sevilla por Fernando III "el Santo", en 1248, la fisonomía de la ciudad islámica estuvo presente durante un dilatado espacio de tiempo.

A partir del siglo XVI, con el descubrimiento de América, la rápida implantación de la imprenta y la importante presencia de extranjeros la ciudad entra en una nueva etapa de notable presencia su historia y en su urbanismo.

La concesión a Sevilla en 1503 del monopolio del comercio de Indias aceleró vertiginosamente el crecimiento económico y demográfico de la ciudad. Los vacíos existentes en el interior del recinto amurallado se rellenan. Se erigen edificios de gran valor simbólico como la nueva sede del Ayuntamiento en la Plaza de San Francisco y se abren pequeñas, aunque numerosas, plazas delante de los principales edificios, que reflejan una concepción visual del entorno urbano distinta a la medieval-islámica. Igualmente, y como fruto de esta nueva concepción urbanística, el conde Barajas crea en el sector de la laguna de la Feria un amplio espacio arbolado, "la Alameda de Hércules" que constituirá durante años el único paseo importante de la ciudad.

A partir del primer tercio del siglo XVIII, perdido ya el monopolio del comercio americano con el traslado en 1717 a Cádiz de la Casa de la Contratación, las actuaciones urbanísticas en el interior de la ciudad fueron escasas. El ambicioso plan de reformas promovido por el asistente Olavide tropieza desde el principio con la fuerte oposición de los principales estamentos de la ciudad, sin que pueda iniciarse en Sevilla esa política de embellecimiento tan característica de los gobernadores de la Ilustración en otras ciudades.

Por el contrario, las únicas innovaciones urbanísticas de cierta importancia estuvieron relacionadas con el patrocinio estatal y la construcción de edificios, fundamentalmente industriales, en el exterior de la muralla como la Fábrica de Tabacos o la Real Fundición de Artillería, iniciando la primera extensión de la ciudad hacia la periferia como precedente de la tendencia más generalizada en el urbanismo decimonónico.

Estructura interna y límites
(Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

En el Ámbito Territorial del Casco Murado se distinguen las siguientes Unidades Espaciales:

CM.1.Centro Histórico

CM.1.1. El Sagrario
1.1.1. Francos
1.1.2. Alcazaba
1.1.3. Universidad
1.1.4. García de Vinuesa

CM.1.2. Plaza Nueva
CM.1.3. Magdalena
CM.1.4. El Salvador
CM.1.5. San Isidoro (P)
CM.1.6. San Pedro
CM.1.7. San Pablo
1.7.1. Monsalves
1.7.2. Museo
1.7.3. San Eloy

CM.1.8. El Duque
CM.1.9. San Andrés
CM.1.10. La Encarnación

CM.2.Casco Murado. (Barrios)

- CM.2.1. Santa Cruz
- CM.2.2. San Isidoro (P)
- CM.2.3. San Ildefonso
- CM.2.4. Santiago
- CM.2.5. San Esteban
- CM.2.6. Santa Catalina
- CM.2.7. San Bartolomé
- CM.2.8. Sol
- CM.2.9. San Román
- CM.2.10. Macarena
  - 2.10.1. San Gil
  - 2.10.2. Santa María
  - 2.10.3. San Blas
  - 2.10.4. San Marcos
  - 2.10.5. San Juan de la Palma

Espacios públicos
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos)

La disposición y trazado de calles es una de las características que más profundamente diferenciaba las ciudades musulmanas de las medievales de occidente. En las ciudades medievales occidentales, las calles eran continuas y abiertas en ambos extremos; vías de paso por las que se circulaba sin solución de continuidad, servían a la vez para el tránsito general urbano y el acceso a las viviendas que las bordeaban. Otros transversales iban entretejiendo la estructura de la ciudad.

En las ciudades islámicas las calles principales se formaban de análoga manera, discurriendo desde las puertas principales, distinguiendo el orden interno principal de la ciudad y la conexión de la Medina, o centro urbano, con el exterior. Sin embargo, las secundarias partían de las principales de forma quebrada, de directriz cambiante y sinuosa, y de éstas surgían otras más angostas, que por regla general eran ciegas o sin salida. Esto se debía a que entre las calles continuas y principales, las casas se levantaban yuxtaponiéndose unas a las otras, organizadas sobre un espacio de referencia interior: el patio. Por lo que la calle sólo se compone como sistema de acceso a la casa, determinándose así el trazado de calles secundarias, callejones y adarves. En cierta medida, en la ciudad hispano-musulmana, en la cultura mudéjar del habitar, -base de la forma tradicional de crecimiento de Sevilla-, la casa se dispone con autonomía propia respecto a la ciudad.

Otro de los espacios públicos tradicionales del Casco Murado lo constituyen las plazas, que conforman un conjunto heterogéneo y que corresponde muchas de ellas a aquellos espacios de la ciudad que en un periodo determinado han sido el centro de poder político o religioso, y de la vida social. Estas plazas mantienen en común su vinculación con los avatares de la vida pública de la ciudad, sin que posean rasgos comunes desde el punto de vista morfológico, compositivo, etc.

Existe otro tipo de plazas distinta a las anteriores que son las relacionadas con las puertas de entrada al recinto amurallado. Es frecuente la configuración triangular como consecuencia de la convergencia de caminos exteriores y el uso característico como punto de control de mercancías y personas. Ejemplo de este tipo de plazas son: San Martín, Terceros, San Juan de la Palma, San Román, Puerta Real, Europa, Santa Mª la Blanca, etc.

El hecho de que aparezcan una serie de parejas de plazas lo constituye la sustitución de las primeras mezquitas por Templos cristianos. La diferente proporción entre las plantas de ambas construcciones, así como el giro de 90 grados que presentan sus respectivas orientaciones, hace que se generen sendos espacios libres frente a los laterales de las nuevas parroquias. El espacio mayor preside la entrada al Templo y adquiere la denominación del mismo. A este grupo pertenecen las plazas entorno a las iglesia de San Vicente, San Andrés y San Lorenzo.

Otro grupo distinto lo constituyen las plazas gremiales como son : Zurradores, Curtidores y Refinadores.

Existe otro grupo de plazas parroquiales que deben su existencia el estar situadas frente a la puerta del Templo. Como ejemplo estaría la de San Marcos. Con análoga vocación pero de carácter civil se encuentran las planteadas como espacios de prestigio frente a los palacios. Ejemplo serían las plazas del Duque de la Victoria, del Pumarejo o de Pilatos.

En otros casos la bifurcación o ensanchamiento del viario propicia el ámbito de la Plaza de alguna Institución o casa principal. Ejemplo sería la Plaza de la Contratación y la de Zurbarán.

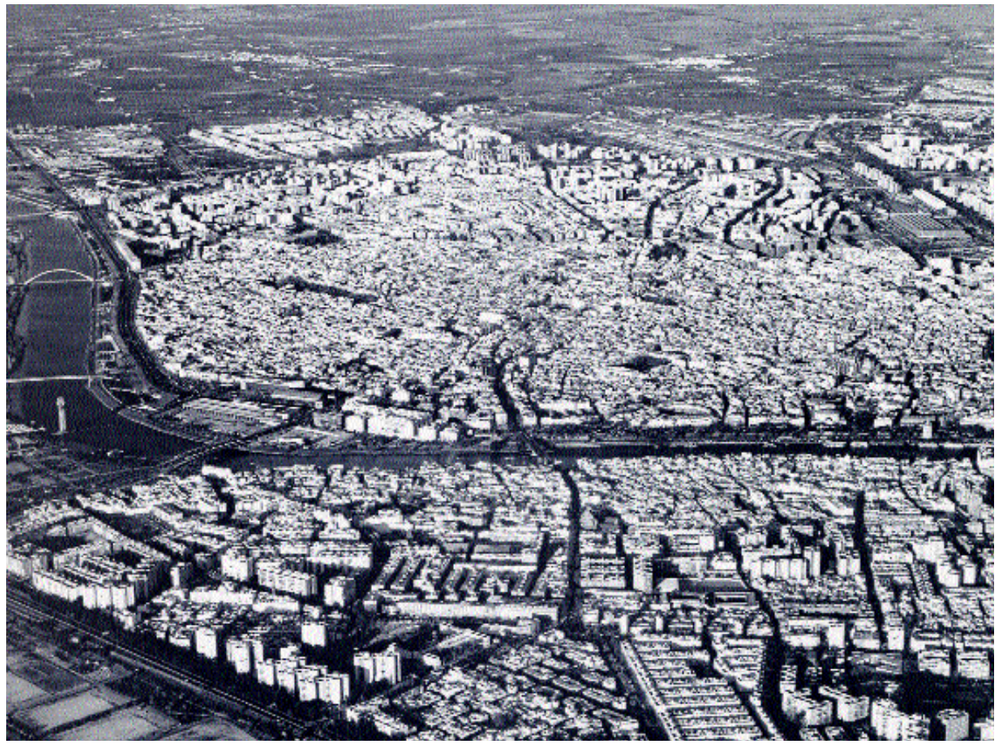
Producto de la iniciativa de algún gobernante sería la Plaza de Molviedro.

La Alameda de Hércules, que es el mayor espacio abierto del centro urbano. Lugar de flujos y confluencias y conector de varios barrios. Su localización, próxima al Centro, y características hace que nos encontremos ante un espacio de gran riqueza espacial.

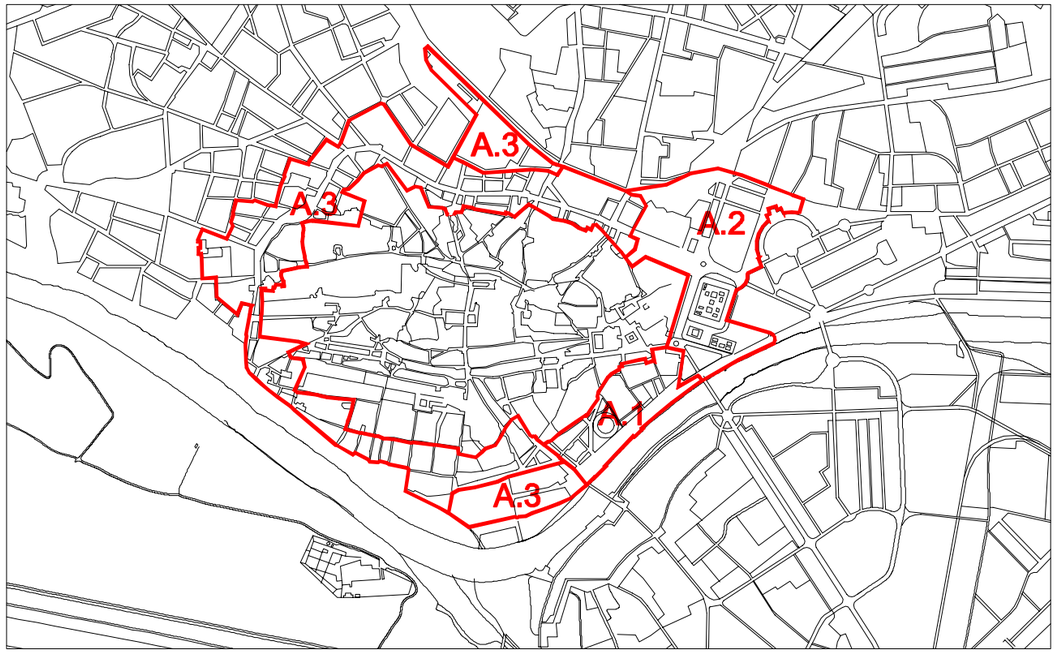
Edificaciones
(Tipos y Usos)

La casa patio, ha sido el principio tipológico constructivo de la ciudad. Abarca desde la casa familiar hasta el palacio, siendo la base de la casa comunitaria en el corral y en la casa de vecinos, y también de los edificios públicos.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



Entorno del Casco Murado



A. Ámbito territorial: entorno del Casco Murado

Es el ámbito territorial implicado en derredor de la muralla medieval de la ciudad. Se desarrolla como una franja circular, que envuelve al casco murado o casco histórico, extendida al este hasta la primitiva línea de FFCC a Cádiz, y al oeste hasta el curso primitivo del río, donde se asentó la línea de ferrocarril a Córdoba, los ensanches industriales y el primer desarrollo del puerto de Sevilla.

La formación de esta corona de la ciudad viene determinada por la existencia de un elemento básico en la organización de la urbe: la muralla.

Su crecimiento en el tiempo se ha conducido por esta condición de límite, que se transforma para hacerse más permeable en la dirección al límite. Así se constituye un sistema de comunicación externa que conforman una importante vía urbana: La Ronda de la Muralla.

Este importante ámbito territorial de la ciudad cambia el concepto de la ciudad cerrada herencia de su pasado medieval, a la ciudad abierta que inicia aquí su formación moderna, tratando de crear calles delimitadas por fachadas ordenadas mediante la seriación de huecos, balcones y cierros.

Junto con los barrios que se construyen para regularizar el antiguo trazado zigzagueante de la muralla, ligados al derribo de las puertas, se abren multitud de pasajes en los tramos intermedios, que establecen una nueva relación entre el interior y el exterior del casco murado, abriendo así la trama urbana.

El crecimiento inherente del Entorno del Casco Murado, consigue en su seno resolver la relación de todos los crecimientos radiales, que ha desarrollado a la ciudad a través de convertir en calles los antiguos caminos radiales que desde el territorio accedían a sus puertas y al puerto, dotando a la estructura arcaica o radial de un renovado sistema de acceso y relación con el casco murado y el puerto, vital para la formación de la ciudad contemporánea.

Pese a la diversidad en este complejísimo espacio, se reconoce como ámbito territorial unitario, por haber crecido como un límite, concretamente el límite de la ciudad murada, origen de la mera fachada de la ciudad y también de la primera periferia.

Dentro de él se distinguen varias partes del ámbito como son: **El Frente Portuario Histórico**; **el Exterior de la Muralla del Alcázar** y **la Ronda de la Muralla**.

A.1. El frente portuario histórico

Descripción
(Morfología)

En este Sector aparece más que en ningún otro la obligada referencia de la ciudad al río, ya que la relación entre ambos es más íntima que la que cabe establecer en otra ciudad-puerto. El Guadalquivir no sólo fue la más valiosa vía de comunicación y riqueza en la historia de la ciudad, sino que además fue un elemento físico incontrolado, que periódicamente perdía la referencia de su cauce anegando la ciudad.

Esta área se caracteriza por estar inmersa en una ancha faja topológicamente limitada por las suaves elevaciones de San Laureano y la antigua desembocadura del arroyo Tagarete, en las inmediaciones de la Torre del Oro; y ser la orilla que recibe el aporte de materiales arrastrados por la corriente, creándose una amplia playa o arenal, por la forma en meandro que describe el curso del río. Dentro de esta extensa y homogénea zona, se han desarrollado una serie de unidades formales que presentan como elementos comunes, la muralla, el río y ese sustrato de base que subyace en todo el actual frente portuario histórico de la ciudad que es el Arenal de Sevilla.

Con el establecimiento del puente de barcas, enfrentado a la puerta principal del flanco fluvial, o Puerta de Triana, se fija la originaria y principal forma de crecimiento de Sevilla como ciudad-puente, y se delimita el primitivo espacio portuario, que se ha identificado como Frente Portuario Histórico.

Proceso de formación
(Evolución)

En la formación general de esta Entidad de Crecimiento cabe destacar una serie de grandes implantaciones que con carácter autónomo van a constituirse en este espacio exterior a la muralla de la ciudad. En primer lugar cabe resaltar las Atarazanas del río. Su formación se genera a partir de la yuxtaposición de 17 naves que se apoyan y cobijan en el ángulo formado por la muralla de la ciudad y la coracha de la Torre del Oro, entre los postigos del Carbón y del Aceite, sobre el suave talud natural de la ribera, que descendía desde la cota + 9,00 m., cota de la Lonja de Contratación, a la cota + 2,00 m. de la lámina de agua del río.

Otras implantaciones en el espacio del frente portuario son el barrio de la Carretería, estructura consolidada y autónoma desde el siglo XVI, apoyado en las Atarazanas, la Muralla y las puertas de la Mar y del Aceite; y el arrabal de la Cestería, desarrollado en directa relación con la Puerta de Triana y de trazado plegado a la muralla.

En el Arenal se construyen una serie de grandes edificios que no encuentran espacio interior, como el convento del Pópulo, posterior cárcel y solar del Mercado del Arenal, o instalaciones muy específicas como el Real Almacén del Rey para la madera del Segura, que fue estación de autobuses, o la Lonja del Pescado del Barranco.

En el continuo crecimiento de la Maestranza de Artillería encontramos la primera apropiación de parte del espacio exterior de las Atarazanas en la Resolana del río, pero el proyecto y obra que transformará definitivamente el frente portuario histórico viene íntimamente ligado a la construcción de un frente urbano y fluvial, proyectado como fachada orientada a paseos arbolados exteriores y a la sistematización del puerto del Arenal, fijando sus bancales altimétricos para defenderse de avenidas fluviales, y su cerramiento como espacio autónomo.

El nuevo crecimiento de este sector de la Resolana se produce por la sustitución de los cuerpos delanteros de la Maestranza de Artillería y la erección en su lugar de un Palacio de la Cultura de nueva planta. La gran colmatación llevada a cabo anula la visión despejada de las Atarazanas, convirtiendo el pasaje de Temprado, calle alineada por verjas, en una vía trasera parcialmente de frente ciego. Por el lado sur rompe la autonomía e integridad de los Jardines de la Caridad mediante la introducción de la rampa de acceso al muelle de carga del sótano, no resolviéndose con integridad su cerramiento.

Relación con el conjunto urbano
(Estructura)

En realidad este frente sustituye en parte al proyecto de Ronda que se vincula al territorio, estableciendo una vía de circulación ceñida a su perímetro en sustitución de la muralla. En efecto, la ronda al llegar a la Puerta de Triana, calle de Julio César, encuentra una tremenda dificultad para desarrollarse hasta la Puerta de Jerez siguiendo las trazas de la muralla, ni tan siquiera estableciendo su variante de Marqués de Parada, que salvaría al arrabal de la Cestería, entre otras razones por la posición de las Atarazanas y la Casa de la Moneda. Así, el tramo de vía exterior para la nueva relación del territorio con el puerto y con la ciudad, aprovechará la capacidad que ofrecía el Arenal para insertar el espacio circulatorio exterior de modo paralelo y adyacente al río, lo que significa, en términos prácticos, el desplazamiento de la Puerta de Triana a las inmediaciones de la cabecera de la margen izquierda del Puente de Triana, y de la Puerta de Jerez a las inmediaciones de la Torre del Oro. Se justifica de este modo la necesidad del paseo del frente fluvial, que también es vía de acceso al mismo, trazado como fondo del puerto.

Pero la definitiva maduración de la estructura de esta Entidad de Crecimiento, reconocida como el Frente Portuario Histórico, se alcanza mediante las sucesivas obras de ensanchamiento del Paseo del frente fluvial, que ha ido permitiendo el desplazamiento hacia el sur del espacio portuario, en busca siempre de una mayor capacitación, autonomía y un más fácil acuerdo con los principales sistemas territoriales como los ferroviarios y carreteros. La primera ampliación del puerto histórico, al sur de la Torre del Oro, hasta la Punta de los Remedios, entre las desembocaduras de los antiguos cauces de los arroyos Tagarete y Tamarguillo, permitió extender el Paseo del frente del Arenal, a todo un frente fluvial mediante

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

el Paseo del Río y de las Delicias. Hacia el norte, la dedicación del ensanche industrial sobre la antigua plaza de Armas y la ribera, y el paseo de la Ronda desde la puerta de la Barqueta hasta la de Triana, prolongaba este paseo por el frente ribereño, no sin presentar dificultades para el enlace entre las distintas directrices e inflexiones viarias producidas por crecimientos exteriores, como el arrabal de los Humeros, el Ámbito Espacial de la Estación del Ferrocarril de Córdoba o la propia Plaza de Armas. Es la obra de extensión del puerto, corta de Tablada, la que definitivamente lo desplazará aguas abajo, y una vez solucionado su enlace ferroviario con la estación de Plaza de Armas instrumentalizando para su instalación los espacios generados por la corta de Triana, los antiguos muelles del Arenal quedarán sin uso portuario y serán cedidos para su plena integración como espacio urbano.

Estructura interna y límites
(Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

Esta parte del Ámbito Territorial Entorno al Casco Murado, también coincide con ser una única Entidad de Crecimiento. Sus límites están claramente definidos por el lienzo de la muralla, -entre la Puerta de Jerez y la Puerta de Triana, aún persistente entre el Postigo del Carbón y del Aceite, como límite portuario de las Atarazanas-, los muelles del puerto, -entre la Torre del Oro y el Puente de Triana, la calle de Almirante Lobo que bordea a la Casa de la Moneda-, y el Paseo de Reyes Católicos-, desde el Puente de Isabel II al emplazamiento de la desaparecida Puerta de Triana, -entronque del Paseo con las calles de Gravina y Zaragoza.

Las Unidades Espaciales de la Entidad, son las grandes edificaciones citadas, - Atarazanas, Casa de la Moneda, Plaza de Toros de la Maestranza, Mercado de Entradores, Antiguo Almacén de Madera y Mercado del Barranco-, junto con los arrabales de la Carretería y de la Cestería, además del espacio del Arenal que bordea y alinea las grandes edificaciones citadas. Cabe señalar también como Unidad Espacial el Paseo Alcalde Marqués de Contadero.

Espacios públicos
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos)

La forma cerrada de la ciudad, carente de espacios públicos abiertos en su interior, de prieto caserío ensimismado sobre sus patios, estructurada sobre calles mayores que radiaban hacia las diferentes puertas de su cerca; y de otro lado la condición cerrada de su puerto, es la expresión del carácter primario de la Sevilla representada en el plano que hizo levantar el asistente Olavide. Su relación con el territorio se articulaba sobre la muralla, elemento de separación cuyo mantenimiento se debe esencialmente a su función de defensa frente a las frecuentes avenidas del río y sus afluentes.

En el Frente Portuario Histórico surge en contraposición un interesante proyecto de ensanche, íntimamente ligado a la fuerte estructura lineal del puerto que se vincula a esta margen: el Paseo de la Marina o Paseo de Cristóbal Colón, cuya alineación se consigue adelantando la edificación de la ciudad al anteponer una hilera de manzanas, de poco espesor y más altura que las del resto, construyendo una fachada fluvial más continua que ocultará el carácter primero que tuvo el Arenal de terreno disponible capaz de soportar grandes emergencias urbanas que, por su carácter, función y tamaño, no hacían más que referencia a la organicidad con que se habían generado.

Otras alineaciones para bordear y perfilar las grandes piezas, como la de la Plaza de Toros, la cárcel o la propia muralla, tratan de regularizar los espacios del Arenal, que comienza a instrumentalizarse como lugar del ensanche extramuros de la ciudad hacia el río. Sin embargo la realidad de este sector como plataforma abierta se impone a este trazado racionalista, ya que la colmatación homogénea y continuidad deseada no llega nunca a consolidarse, prevaleciendo hoy día espacios tan abiertos como la embocadura del Puente de Triana; o el espacio diagonal de Adriano -que deshace cualquier idea de frente al conservarse como una amplia franja del Arenal respetada entre la Puerta del Mar y el puente, conformado por alineaciones independientes entre sí como las de la Plaza de Toros, las del Mercado y la de la regularización de la Muralla-; o los Jardines de la Caridad, que vuelven a trasladar la fachada del frente fluvial a la antigua línea de fachada de las Atarazanas.

Obviamente, la Resolana del río no queda ajena a toda esta nueva interpretación del frente, y su paso de lugar a solar se prefigura mediante el loteo que introduce el trazado de calles perpendiculares al paseo fluvial; de Las Atarazanas, de Núñez de Balboa y de Santander, que siempre fue su límite sur. Sin embargo, todas estas calles, así como los espacios definidos por ellas, Jardín de la Caridad y la plaza pública de las Aduanas, resultarán integradas en la nueva y ambiciosa alineación, más planimétrica que espacial, mediante la construcción de una sutil verja. Todo este espacio paulatinamente desaparecerá construyéndose una manzana de viviendas y un nuevo cuerpo de la Maestranza, alineado con el Paseo de Colón, que repite miméticamente la fachada del cuerpo de cabecera, levantado según los principios compositivos del neoclásico de gran escala.

El paseo de Marqués de Contadero, ensanche sobre el antiguo coso portuario del paseo de Cristóbal Colón, se realiza mediante la inclusión de un nivel intermedio entre la plataforma de la ciudad y la de los muelles. Originariamente los bajos del paseo se destinaban a soportal para aparcamientos y de ahí su altura reducida, no disponiendo de capacidad suficiente como para ser un buen contenedor. Pero tampoco vino a definir con nitidez el refuerzo del plano alto de la ciudad del que se segregaba mediante escalinatas corridas, ocupando sin embargo gran parte del plano bajo de los muelles. Ni siquiera fue afortunada esta actuación para resolver los problemas formales que se plantearon en sus extremos; integración con la Torre del Oro, al sur, o con los jardines del puente de Triana, al norte, teniéndose que interrumpir bruscamente ante la rampa de entrada del antiguo muelle, quedando deshilachado un esquema que tenía una clara vocación lineal.

El Frente Portuario Histórico es un dilatado espacio urbano abierto, heredado de su condición de antiguo puerto establecido en el Arenal, cuya ordenación como paseo en torno a las grandes implantaciones y principales monumentos le confiere el carácter de ser el espacio de referencia y orientación de la implantación territorial de la ciudad, articulándose como tramo central de la vía fluvial entre las Puertas de Jerez y de Triana.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007
información

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Edificaciones
(Tipos y Usos)

Las grandes implantaciones descritas entre las que caben señalar las Atarazanas, en parte transformadas en Hospital de la Caridad y la parte que mejor se conserva en trance de convertirse en un centro cultural singular de la ciudad y de Andalucía, la Real Maestranza de Caballerías, o la Casa de la Moneda, o la Torre del Oro, son conjuntos arquitectónicos monumentales que responden a un tipo edificatorio propio, como es la nave de gran dimensiones, la ciudad interior articulada por plazas-patios y red interior de callejones o adarves, la Plaza de Toros como tipo edificatorio especifico, o la Torre - fortaleza almohade de ocho lados. El mercado o Plaza de Abastos, es también un tipo edificatorio semejante a las calles cubiertas o galerías urbanas.

El resto son manzanas de pisos por planta articulados mediante escaleras, o casas de patios inmersas en el arrabal de la Cestería, o transformadas en casas de ensanches como las existentes en el Paseo de Reyes Católicos.

A.2. Exterior de la muralla del Alcázar

Descripción
(Morfología)

La muralla almohade de la ciudad encerraba una superficie ovalada de 320 Ha, con un eje mayor norte-sur de 2,5 Km. formando un contorno continuo hacia poniente en paralelo al curso del río, e irregular en otras direcciones con entrantes y salientes. Como punto más extremo se encontraba el lienzo que guardaba El Alcázar del inmediato exterior, situado al mediodía en el ángulo formado por la confluencia del arroyo Tagarete con el Guadalquivir. Adosada a este lienzo defensivo se situó la Huerta del Retiro, cercada por alta tapia y formando una unidad morfológica con el propio recinto del Alcázar extendiéndolo hasta las inmediaciones de la Puerta de la Carne.

Los actuales espacios urbanos crecidos desde la Torre del Oro, hasta la Puerta de la Carne (el Cristina- Puerta de Jerez, la Fábrica de Tabacos- calle San Fernando, y el Prado de San Sebastián- Paseo de Catalina de Ribera), se han identificado como las Entidades de Crecimiento de un Ámbito Territorial unitario por su común soporte sobre el inmediato exterior de la muralla del Alcázar.

La gran dimensión de la Fábrica de Tabacos, una de las arquitecturas más destacadas de Sevilla, de planta rectangular de 130x170 metros de lado, obliga a construirla al exterior de la ciudad existente y del ámbito portuario, y para su ubicación se canaliza el arroyo Tagarete bajo su plaza-explanada de acceso, derivándose mediante un foso que la rodea y la segrega del territorio exterior; concretamente la fabrica mediante una calle trazada al interior de la Muralla del Alcázar. Esta vía de relación con el puerto por el interior de la ciudad es la calle Nueva o de San Fernando, que dispone en sus extremos de acceso desde la Puerta de Jerez y desde el Prado de San Sebastián, por la Puerta Nueva, ultima de las puertas labradas en la ciudad.

La Entidad de Crecimiento Cristina-Puerta de Jerez es hoy el resultado del encaje de determinadas vías urbanas para la relación Sur del Casco Histórico con la parte de ciudad crecida en la margen derecha y con las vías del frente fluvial, sobre el jardín y paseo urbano ordenado en la explanada exterior de la Puerta de Jerez de frente ribereño, en el frontal del Palacio de San Telmo.

El Prado de San Sebastián es aún un espacio abierto al exterior de la calle San Fernando, residuo de menguada dimensión con respecto a la entidad territorial que poseía al comienzo del crecimiento de la ciudad fuera de sus murallas. La verdadera dimensión de esta Entidad de Crecimiento, que se transformó de territorio rural en espacio urbano, se extiende hasta el Parque de María Luisa, la Avenida de la Borbolla, la Enramadilla, los terrenos de la Estación de Cádiz y los Barrios de la Estación, el Paseo de Catalina de Ribera y la Avenida de Menéndez Pelayo, hasta la Puerta de la Carne.

Proceso de formación
(Evolución)

Las trazas generales del ámbito se originan por el encaje de la Fábrica de Tabacos cuyo lado mayor se dispone paralelo al lienzo sur de la muralla del Alcázar, que flanquea el último tramo del arroyo Tagarete.

La calle Nueva de San Fernando, elemento viario que surge con el proyecto de la fábrica se prolongará en línea recta por el Prado de San Sebastián, originando su nueva sistematización mediante los paseos Avenida de Carlos V y, tras el cruce con la vía férrea, se prolongará por la Enramadilla, hasta la vereda de la Carne, origen de Ramón y Cajal.

La Perpendicular a este importante eje de conexión con el desarrollo sur y la extensión este, es una vía de primer orden, la Avenida de Menéndez Pelayo, y la Avenida del Cid, prolongada por la Avenida de María Luisa. Estos ejes ortogonales organizan el sector, que cuenta con la diagonal, en fondo de saco de la Avenida de Cádiz.

La evolución del Ámbito Territorial, se ha conducido por la edificación de parte del espacio libre, en los jardines del Cristina, y sobre todo en el Prado de San Sebastián, -Plaza de España, Estación de Autobuses del Prado, Edificios de los Juzgados, y los tejidos residenciales de Diego de Riaño, Barrios de las estaciones -, y por la permanencia e intensificación de las avenidas-paseos que lo cruzan y articulan el desarrollo general de la ciudad-.

Relación con el conjunto urbano
(Estructura)

Las vías anteriormente descritas han madurado como los elementos estructurales que relacionan el inmediato exterior de la Puerta de Jerez y del Prado de San Sebastián, que se

constituyen en los espacios puertas más importantes del Área Central de la ciudad en el flanco sur del ámbito territorial del Entorno del Casco Murado.

La Pasarela, en el Prado de San Sebastián ha renovado con mayor intensidad los cometidos funcionales de la Puerta de Jerez.

Formado cada uno de ellos con total independencia de los otros, sobre todos a la vez ha recaído el importante papel estructural de ser en su conjunto un vasto espacio difusor de las relaciones de interconexión con los crecimientos al oeste, a la otra margen del río, al sur y al este del núcleo de la ciudad murada.

Las características comunes a estas tres Entidades de Crecimiento residen en: ser lugar de asentamiento de importantes edificios autónomos y aislados; conservar, en cierta medida, el espacio libre ajardinado o arbolado; y disponer en su seno de calzadas, derivadas de antiguos caminos o arrecifes, tendidas para procurar la continuidad viaria entre el tramo de Ronda de la Muralla, al este de la Puerta de la Carne, y el paseo del frente fluvial; y al sur de la ciudad, mediante las Avenidas de Carlos V y la de Portugal.

Estas tres vías han madurado como los elementos estructurales que relacionan el inmediato entorno de la Puerta de Jerez y del Prado de San Sebastián, que se constituyen en los espacios-puerta más importantes del Área Central de la ciudad en el flanco sur del Ámbito Territorial del Entorno del Casco Murado.

Cabría resumir que la estructura de la ciudad ha adoptado en el ámbito exterior de la muralla del Alcázar la forma de un amplio espacio abierto, sistematizado en sus trazas por la influencia y extensión de las fijadas por la Fábrica de Tabacos y, en especial, por su consustancial y propio sistema de relación con la ciudad y segregación del territorio. La calle San Fernando, prolongada por la avenida de Carlos V y tras el puente del ferrocarril por la calle de la Enramadilla, ha permitido la relación de los ensanches del este, Nervión entre otros, con el Área Central en la Pasarela y en la Puerta de Jerez. El foso, en el lateral del Prado, ha orientado la conexión este-oeste de la Ronda de la Muralla con el paseo de las Delicias a través de la avenida María Luisa. No sólo reforzando las relaciones con la Ampliación Sur, sino con el crecimiento en la margen derecha tras el Puente Nuevo. Y este nuevo orden de teóricas perpendiculares y paralelas, ha desplazado aquel otro radial, de los caminos comarcales hacia las puertas, que componía la estructura arcaica.

Estructura interna y límites
(Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

El Ámbito Territorial identificado como Exterior Muralla del Alcázar posee como se ha descrito tres Entidades de Crecimiento, dos de ellas han sido obtenidas mediante un proceso de planificación: La Fabrica de Tabacos y los Jardines del Cristina-Puerta de Jerez. La tercera Entidad de Crecimiento, el Prado de San Sebastián, se ha obtenido por la paulatina edificación de una serie de grandes edificaciones que sólo le han aportado -lateralidad-, ya que ninguna de ellas se ha centrado en el mismo, si exceptuamos la más reciente construcción de su área central como jardines. En sus bordes, y ajeno al prado, se han ido edificando la Fabrica de Tabacos, la Plaza de España, la Estación de Autobuses, la Estaciones del Ferrocarril de la línea interior, los barrios de las estaciones...

Los límites del ámbito lo constituye la calle Almirante Lobos, los muelles del Cristina, Palos de la Frontera, las Avenidas de Portugal, de la Borbolla, las avenidas de J. Mata Carriazo, y Demetrio de los Ríos, los jardines de Murillo y de Catalina de Ribera, y la calle San Fernando.

Espacios públicos
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos)

Los espacios públicos más significativos del ámbito territorial son espacios abiertos, ordenados como jardines y como paseos, convertidos en avenidas y vías de primer rango de la ciudad actual, que cumplen el papel de antiguas puertas hoy centrales, siendo la Puerta de Jerez el acceso rodado más importante al centro histórico.

El espacio del Prado de San Sebastián ha venido funcionando de manera espontánea como una extensa área de aparcamiento y un estratégico lugar intercambiador modal de transporte entre el coche, el autobús urbano de cercanías y de larga distancia y el taxi. El Prado asume un fuerte papel estructurante y las obras que le pertenecen con mayor propiedad son la correcta integración en su seno de las calzadas que lo surcan, y que le dan el carácter de elemento difusor para las más importantes conexiones del Área Central de la ciudad, extendiendo éstas al este por el Puente de la Enramadilla, al norte por el paso de la Ronda, al sur por las avenidas de la Borbolla, Portugal y María Luisa, y al oeste por la calle de San Fernando. La característica formal de este espacio-puerta es su permanencia como enclave libre sin edificar, que establece un lugar abierto entre la ciudad histórica y sus ajardinados alrededores, y los crecimientos establecidos tras él, permitiendo esta limpia relación reconocer con claridad el desarrollo histórico de la ciudad. Como lugar de tránsito ordenado, El Prado asume el valor del más contemporáneo patio o explanada de reunión de las áreas de la ciudad.

Edificaciones
(Tipos y Usos)

Las edificaciones de este ámbito son también muy singulares destacando las monumentales de la Fabrica de Tabacos y el Palacio de San Telmo, o la Estación de Autobuses, uno de los mejores ejemplos de la arquitectura racionalista en Sevilla.

El tejido urbano creado en la calle San Fernando, en la avenida de Menéndez Pelayo, ha sido profundamente renovado no planteando homogeneidad formal y configurándose como calle, o avenida, de un solo frente edificado, lo que le confiere al área un carácter abierto.

En derredor de la Estación de Autobuses se disponen una serie de manzanas de un ensanche muy plegado a la trazas de ésta, destacando, además de la propia Estación de Autobuses, las manzanas colaterales, cuya tipología responde a la casa de piso con escaleras y patio interior de servicio.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

A.3. Ronda de la muralla

Descripción
(Morfología)

La Ronda de la Muralla es una amplia y extensa parte del Ámbito Territorial del Entorno del Casco Murado, cuyo reconocimiento como espacio con entidad propia dentro del conjunto urbano proviene de ser la transformación del limite impuesto por el sistema defensivo de la ciudad, dispuesto a lo largo de todo su perímetro.

La constitución de la Ronda de la Muralla, o Ronda Decimonónica, es un proyecto y obra de transformación de todo el territorio internamente ligado a la muralla. Por ello se ha entendido que los tramos viarios y su ordenación arquitectónica, ya despegado de la misma, aunque estén trazados con el mismo contenido estructural de procurar la mayor continuidad de una vía circundante ante la creciente demanda de movilidad, no deban considerarse formando parte de una misma entidad, por lo que la Ronda de la Muralla se define como el espacio implicado por la Ronda Decimonónica que da comienzo en la Puerta de la Carne y termina en la Puerta de Triana, recorriendo el espacio en el sentido contrario a las agujas del reloj.

Se caracteriza por ser una amplia vía circular continua en el inmediato exterior de la muralla, que articula no sólo a los sectores adyacentes, sino a la estructura general de la ciudad.

Proceso de formación
(Evolución)

Durante la existencia de la muralla, el crecimiento en su derredor se originaba según la dirección de dentro a fuera en los lugares de sus puertas. Estos crecimientos venían motivados por la formación de nuevos arrabales, o barrios que habían crecido fuera de la cerca de la ciudad, ligados al camino radial en el inmediato acceso, como San Bernardo, en la Puerta de la Carne; San Benito, en la Puerta de Carmona; San Roque, entre las Puertas de Osario y de Carmona; La Macarena, en la Puerta de San Gil; los Humeros, en la Puerta Real; la Cestería, en la Puerta de Triana; y la Carretería, entre las Puerta de la Mar y Postigo del Aceite. Otros crecimientos se realizaron por la implantación de grandes instalaciones que no tenían cabida en el recinto interior, como los conventos de San Agustín, Trinidad, de los Capuchinos, el Hospital Mayor de las Cinco Llagas, cuarteles como el de caballería de la Puerta de la Carne, fábricas como la de Fundición de San Bernardo, la de Tabacos o del Salitre.

Un segundo momento en el crecimiento de esta entidad urbana se materializa a partir del derribo de la muralla, ante la nueva idea urbanizadora de abrir la ciudad y extenderla fuera de su antiguo límite sin solución de continuidad.

La concepción teórica que preside el nuevo orden para la urbanización general de ciudades, en la segunda mitad del siglo XIX, está presidido por criterios de homogeneidad y continuidad del espacio urbano, reglado por el trazado de manzanas regulares, formando ensanches poblacionales geométricamente dispuestos como cuadrícula, donde las calles se interceden en ángulos rectos.

En la cara en conexión con el casco murado se edificarán, sobre la franja espacial antes ocupada por la muralla, el antiguo camino de ronda, la barbacana y el foso, pero también sobre los terrenos o depresiones entre los puntos más salientes, nuevos barrios, a veces de una sola hilera de manzanas, con el común propósito de regularizar el nuevo frente de la ciudad sobre una vía circulatoria de mayor sección y capacidad.

Es este crecimiento el que introduce una nueva dirección en el desarrollo de la ciudad. La que reúne una puerta con la contigua, y así sucesivamente, lo que origina el crecimiento en paralelo al antiguo límite.

En la cara exterior del espacio de la Ronda de la Muralla, donde habían crecido las mayores piezas, es, si cabe, aún más notorio que las formas arquitectónicas introducidas en el proyecto transformador decimonónico han surgido como un proyecto de reforma de un lugar fuertemente condicionado por las preexistencias anteriores, como es notorio en su trazado al pasar por la plaza de San Agustín; por el espacio entre la Fábrica de Salitre y sus depósitos, actual calle de María Auxiliadora, por el frente del arrabal de la Macarena, hoy Resolana, o por delante del arrabal de los Humeros y la fuerte inflexión en las inmediaciones del Colegio de San Laureano.

La instalación del ferrocarril ha condicionado muy decisivamente la forma completa es la ciudad, y ha inducido en gran medida el crecimiento de la Ronda de la Muralla. Al observar el plano de Sevilla en torno a 1859, destaca cómo una de sus líneas ferroviarias accede por el norte junto al curso del río, situando su estación en el espacio ribereño al exterior de las puertas Real y de Triana. Es la línea de ferrocarril de Córdoba a Sevilla, cuyo trazado en paralelo al río es el resultado lógico de un ferrocarril que se concibe alojado en un valle: el Valle del Guadalquivir.

Con la llegada del ferrocarril y de la industrialización, ésta se asentó en los lugares próximos a la nueva accesibilidad, por lo que en este tramo de Ronda, Puerta de la Barqueta-Puerta Real, y ante la falta de espacio exterior, la industria se localizó en la cara interior, sobre los espacios antes ocupados por la muralla, muro de San Antonio; y sobre huertas y conventos en ruina de fácil disposición, que marcarán el carácter de este frente ribereño de la ciudad, protegidos de las inundaciones por el muro de defensa que levantó el ferrocarril para su asentamiento y seguridad. La industria se extendió por la Resolana, tramo Barqueta-Feria, donde en la cara exterior se situaron el propio apartadero, talleres del ferrocarril y la fábrica de Perdigones, entre otras instalaciones, regularizándose la cara interior con barrios extremos de manzanas encajadas en el antiguo espacio de la muralla, así como en sus depresiones y en huertas intramuros existentes: Pasajes de Marqués de Mejorada y Esquivel, calle Bécquer. La industrialización del sector occidental y norte de la ciudad murada se realizó en gran medida en el propio interior de la ciudad, donde existían grandes conventos, cuarteles tras la desamortización y casas en ruinas.

Sin embargo, el ferrocarril de la Compañía de los Andaluces, proveniente de Jerez y el Trocadero, emplaza su estación en el borde opuesto del caserío urbano, al exterior de la puerta Nueva de San Fernando; entre el Prado de San Sebastián y el arrabal de San Bernardo.

La obligada conexión de las líneas Real Sur Madrid - Cádiz, se resolverá mediante una línea de empalme que prolonga la de San Bernardo hasta la estación en San Jerónimo, al norte de la ciudad. Esta línea, que en parte se encaja en el espacio implicado por el arroyo Tagarete, y que divide el Prado de Santa Justa para salvar las huertas del norte y alojarse entre éstas y las grandes extensiones agrícolas de Miraflores, y Pino Montano, consolida con renovada fortaleza la estructuración arcaica de la ciudad con su territorio al este. Es decir, consolida la dependencia de las puertas y los caminos que a ellas acudían como únicos ejes de crecimiento. Antes, saltando mediante pequeños puentes o alcantarillas el arroyo, ahora con pasos a nivel al ferrocarril, cerrándose así las posibilidades que la Ronda Decimonónica había procurado para abrir la ciudad al territorio llano, de mayor potencialidad para su futuro ensanche.

Por otra parte, la gran profusión de industrias que se asentaron, inducidas por la accesibilidad del nuevo medio de transporte y por la propia Ronda, posteriormente terminaron de construir una densa corona, como primera periferia, compuesta por espacios, restos del pasado agrícola, nuevos ensanches plegados a la muralla como barrios extremos, integración de antiguos conventos, fábricas y arrabales, nuevas fábricas y tejidos industriales, densas instalaciones del propio ferrocarril, que aún hoy la ciudad conserva, como imagen heterogénea de esta importante Entidad de Crecimiento urbano que, a pesar de todo, ha sido hasta hoy uno de los principales elementos estructurales dispuestos para la relación del conjunto.

Relación con el conjunto urbano
(Estructura)

Esta idea de homogeneidad formal, alcanzada a veces por medias manzanas, o de tres lados, siendo el cuarto medianera con el lienzo de la antigua cerca, o con manzanas triangulares, que se encajan con extraordinaria sutileza para procurar el orden general, no conlleva la uniformidad más substancial a la base del proyecto. En efecto, siguen siendo las puertas los lugares que concentran el tránsito de paso de la ciudad actual. Las aperturas realizadas en los vanos de la muralla entre puertas sólo consiguen una fluidez a escala local. Pese a ello sí introduce un grado corrector de la extraordinaria situación de cerramiento que poseía la base de la ciudad mudéjar heredada.

Sobre el ámbito completo del Entorno del Casco Murado cabría hacer una reflexión general. Se ha entendido en numerosos planes, y así puede hacerse, como una vía perimetral a la ciudad amurallada, trazada según la obra realizada en el pasado siglo. Así se acentúa su funcionalidad. Sin embargo, desde el punto de vista formal, cabría interpretarla como la interrelación de partes distintas que han sido instrumentalizadas para ese propósito de dar continuidad viaria y obtener una vía circular. En este entendimiento de partes podríamos distinguir cuatro grandes sectores: El primero lo constituiría todo su Frente Fluvial, desde la Puerta de la Barqueta hasta la Torre del Oro, en las inmediaciones de la Puerta de Jerez.

El segundo sector lo constituiría el Frente Interior Este, desarrollado entre la Puerta de la Carne y la Puerta del Sol, frente que se desarrolló en paralelo al antiguo cauce del arroyo Tagarete, en cierta medida en paralelo al cauce del Guadalquivir. Es el tramo para las relaciones con la ciudad crecida en el Área de Extensión Este, fundamentalmente a través de las Puertas de la Carne y de Carmona, principales puertas de este frente.

El tercer tramo se entendería como el Frente Norte, entre las puertas del Sol y de la Barqueta, fijado como último crecimiento de la ciudad murada hacia las huertas, hacia la Macarena y la Resolana; frente que recibía con fuerza las salidas del río. Este tramo se dispone como una vía de traza perpendicular para la continuidad entre el Frente Fluvial y el Frente Interior Este. Sobre él se sueldan las relaciones de crecimiento de la Extensión Norte de Sevilla.

El cuarto y último tramo sería el identificado como el exterior de la muralla del Alcázar o Frente Sur. Se extiende desde la Puerta de Jerez hasta la Puerta de la Carne, e implica a los espacios del Cristina - Puerta de Jerez, Fábrica de Tabacos y Prado de San Sebastián. En su conjunto es un gran espacio difusor para las relaciones de vías principales que estructuran grandes edificaciones aisladas y espacios ajardinados y libres, donde se relacionan la Ronda de la Muralla con el frente fluvial y las avenidas que extienden la ciudad hacia el este, sur y oeste en la margen derecha. Es el espacio-puerta de la ciudad murada en su Centro Histórico con el resto del área metropolitana.

Otra gran transformación estructural del sector le vino dada tras el aterramiento del cauce del río frente a Chapina y a la plaza de Armas, como parte de las obras de la Corta de Triana, obra que analizaremos en la formación de la margen derecha. De ella interesa resaltar aquí que el aprovechamiento del aterramiento para el paso de una vía circulatoria de conexión entre Plaza de Armas y el Patrocinio, utilizando para ello el último tramo de la calle Castilla, renovó la mayor parte del papel funcional que se establecía desde antiguo a través del puente de Triana, sobre todo desde la prohibición de paso por él a vehículos de cierto tonelaje.

Plaza de Armas se convirtió así en la puerta occidental de la ciudad, renovando la de Triana, abierta al territorio. Durante un largo período estuvo muy congestionada por el denso tráfico de relación con poblaciones cercanas y sus crecimientos como parte de la creciente condición metropolitana de la ciudad, paso obligado de mercancías proveniente de la Ronda y conexión con Triana. Confirma este importante cruce del río y del valle la construcción del Puente del Cachorro una vez reestablecido el antiguo cauce del río tras desaterrar el vertido para cerrarlo frente a Chapina.

Estructura interna y límites
(Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

Dentro de la Ronda de la Muralla debemos distinguir dos tramos, identificados según las características territoriales que asumen las puertas insertas en cada uno de ellos. El primero comprende el ámbito de la muralla desde la Puerta de la Carne a la Puerta de la Barqueta, en el que se sitúan todas las puertas que se abren a los territorios interiores. En el citado tramo también cabe distinguir dos subtramos: uno se desarrolla desde la Puerta de la Carne hasta la del Sol, en el que en su inmediato derredor se abrían los prados de San Sebastián y de Santa Justa, disponiéndose como lienzo este de la muralla en paralelo al curso del arroyo

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Tagarete; el otro subtramo, último frente de crecimiento de la ciudad murada, se sitúa al norte enfrentado a las huertas. El segundo tramo de la Ronda de la Muralla, se extiende en paralelo al curso del Guadalquivir y constituye el frente ribereño de la ciudad, lado oeste, desarrollándose entre las Puertas de la Barqueta y de Triana. También dentro de él cabe subdividirlo en dos subtramos: Puerta de la Barqueta-Puerta Real, donde la continua erosión de la margen del río en este lugar no deja apenas espacio exterior; y el subtramo Puerta Real-Puerta de Triana, donde el aporte y acumulación de material arrastrado comienza a formar el extremo noroccidental del extenso arenal formado entre la muralla y el río.

En el tramo interior, Puerta de la Carne, Puerta del Sol, se crearon ensanches industriales, por las condiciones de accesibilidad que prestaba, además de la propia vía de ronda, el ferrocarril con estación de mercancías en Santa Justa, lo que originó en ensanche de Amador de los Ríos.

En el tramo ribereño de la Ronda y en el espacio comprendido entre los puentes de la Barqueta, Real y de Triana se asentó también un tejido industrial de mayor calado, sobre la ribera ocupada por la antigua Plaza de Armas.

Espacios públicos
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos)

La Ronda de la Muralla, contiene una dilatada colección de espacios públicos, dominando sobre todos ellos el Paseo como elemento urbanizador de esta parte de ciudad. A lo largo de su recorrido este paseo es una vía arbolada, apta para el creciente trafico, que o sólo posee un frente edificado, como el tramo donde permanece la muralla, en la Macarena, o en el frente ribereño de Torneo, o que se encaja entre tejidos urbanos o grandes edificaciones y existentes, por lo que su imagen no deja de ser altamente heterogénea.

Los espacios públicos se caracterizan por su condición de cruce, o de pequeñas plazas que han quedado incorporadas a la vía general.

En la actualidad el denso trafico que soporta, la mantiene como un espacio "fuertemente erosionado" y poco adecuado para el transito peatonal al ir disminuyendo la sección de sus aceras y parte de su arbolado de gran porte tan necesarios en las avenidas anchas de la ciudad para contrarrestar la luz y calor en las épocas estivales.

Edificaciones
(Tipos y Usos)

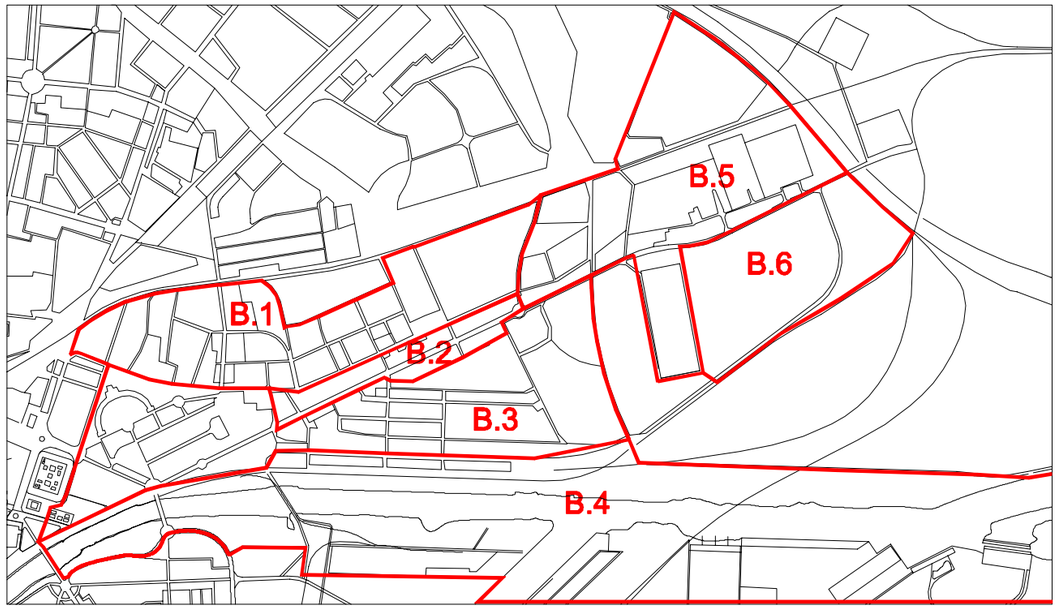
La principal característica del Ámbito Ronda de la Muralla es la disparidad y mezcolanza de tipos arquitectónicos que componen la escena urbana. Esta afirmación es valida para descubrir la diversidad de estilos arquitectónicos que en ella concurren, dado la fuerte transformación sufrida en las edificaciones de la vía, tanto por el cambio de uso, como por haber sido el asentamiento de barrios extremos, que hoy han quedado emplazados en posición central y, sobre todo, por los sucesivos cambios de ordenanzas que han posibilitado mayor rendimiento de los solares al haber incrementado el número de planta a construir, lo que ha provocado el derribo y la sustitución de primitivo caserío por otros de nueva planta.

En la actualidad normas más sensibles con el caserío existente solo permiten un remonte de menor envergadura, aunque en la acera exterior se sigue construyendo con mayor altura, habiendo desapareciendo ya casi todo el tejido industrial.

Los ensanches industriales de Amador de los Ríos y de la Ribera-Plaza de Armas, han sido en su practica totalidad sustituidos por ensanches residenciales, de gran altura, sobre todo en calles como José Laguillo y la Calle Arroyo.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Ampliación Sur



B. Ámbito Territorial: ampliación sur

Descripción
(Morfología)

Este Ámbito Territorial viene delimitado por la línea de paso del ferrocarril interior entre la salida de la Estación de San Bernardo, en la Enramadilla, y la Estación de enlace de la Salud, al sur, y por las Avenidas de origen portuario que recorren el ámbito del puerto: Paseo de las Delicias, Avenida de Santiago Montoto, y Avenida de la Raza, y su prolongación, hasta el encuentro con la carretera de Cádiz, tras el cruce con el nuevo canal del Guadaira. Su denominación de Ampliación Sur, viene dada por ser el crecimiento de la ciudad desarrollado al sur del Entorno del Casco Murado y, más concretamente, al exterior del muro defensor de la Fortaleza-Palacio del Alcázar y del viejo curso del arroyo Tagarete, esto es, al exterior de la Puerta Jerez-Cristina, Real Fábrica de Tabacos-Puerta Nueva o de San Fernando, y del Prado de San Sebastián. El crecimiento del puerto y la instalación del ferrocarril han sido determinantes para la configuración general del Ámbito Territorial, transformado en ciudad tras su desarrollo urbano.

La Ampliación Sur constituye una de las partes de la ciudad más logradas y, por la contribución a ella del Parque de María Luisa y los Paseos del río continuando por la Avenida de la Palmera, el área más abierta que da a Sevilla su general carácter de ciudad jardín; al mismo tiempo que ciudad fluvial al colindar en parte con el primitivo curso del río, las distintas entidades de crecimiento han surgido de la edificación de sectores de la Exposición Iberoamericana, el sector sur, o del desarrollo, primero industrial y posteriormente residencial, del camino viejo a Dos Hermanas, avenida de Manuel Siurot, y las prolongaciones del mismo tras el primitivo cauce del Guadaira, con barrios-ensanches tan significativos como El Cano y Los Bermejales.

Dentro del Ámbito Territorial Ampliación Sur, cabe distinguir las siguientes partes:

- El camino viejo a Dos Hermanas; que contiene tres Entidades de Crecimiento diferenciadas: la Avenida de la Borbolla, Felipe II y Manuel Siurot.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

- La Extensión de los Paseos del Frene Fluvial, que cuenta con las Entidades de Crecimiento del Paseo de las Delicias y de la Palmera.

- De la Exposición Iberoamericana del 29, Sevilla hereda dos Entidades de Crecimiento bien diferenciadas: El sector Centro de la E.I.A. y el sector Sur de la E.I.A. hoy construido como área residencial y campus universitario.

- La Ampliación del Puerto y la Extensión Sur.

Proceso de formación
(Evolución)

Cuatro grandes proyectos y obras, que se superponen en el espacio y se influyen mutuamente, son los que determinan las Entidades de Crecimiento de la Ampliación Sur. Estos son: el Proyecto General de las Obras de Mejora del Puerto de Sevilla, de la ría del Guadalquivir y de su desembocadura; el Proyecto de Ensanche de Sevilla y Estación Invernal, el Proyecto del Parque de María Luisa, y la obra de la Exposición Ibero-Americana de 1929.

Al mismo tiempo, también determinan la Ampliación Sur las urbanizaciones surgidas en los márgenes del viejo camino a Dos Hermanas, en su paulatina conversión en vía urbana, y la industrialización anexa al ferrocarril. Completa la Ampliación Sur del Área Central de la ciudad, la disposición sucesiva de barrios y sectores que se localizan en los márgenes de esta antigua vía radial: El camino viejo del Guadaira, antigua carretera de Dos Hermanas. Parte de este camino se ha convertido en la avenida de Manuel Siurot.

Relación con el conjunto urbano
(Estructura)

Con anterioridad a la base estructural descrita, la relación con el territorio y las poblaciones al sur se orientaba hacia la Puerta de Jerez, tras el foso de la Real Fábrica de Tabacos, ingresando en el espacio inmediato exterior de la puerta al que se abría el colegio-seminario de San Telmo. Este camino de entrada, desde su cruce con el Tamarguillo, se desarrollaba en paralelo a la dirección del río, y retirado de éste por huertas en la ribera y las huertas del Convento de San Diego, que se referenciaban al camino en su paso al borde Sur del Prado de San Sebastián y de los jardines de los Montpensiers.

La primera gran consecuencia de esta nueva configuración del Puerto es el aislamiento producido por la nueva corta de todo un extenso territorio situado entre cauces al sur de la ciudad. Todos los caminos que se radiaban desde Eritaña se concentraron sobre el límite del Tamarguillo, constituyéndose en el tiempo como vía perpendicular a los desarrollos paralelos al cauce, avenida de Eritaña y de Moliní, formándose una nueva puerta en la cabecera de la margen izquierda del Puente de Alfonso XIII.

El canal y la nueva organización portuaria sobre la Corta de Tablada aisló los terrenos de Tablada separándolos de los de Tabladilla. También, la formación de la Base Militar Aérea y la industria aeronáutica, asentada sobre la estructura del antiguo Hipódromo y Tiro Pichón, se realizó como urbanización del frente ribereño de la margen izquierda del brazo de los Gordales; y de esta conformación los terrenos de Tablada tampoco heredan una fluida continuidad con el resto del territorio de la ciudad.

En el proyecto de Ensanche de Sevilla y Estación Invernal se formula por primera vez el eje y la dirección del Ensanche Sur, que ha madurado en la estructura urbana de la parte correspondiente al propio entorno de este eje y al espacio entre él y el ferrocarril, ensanche de Tabladilla, respetándose también esta orientación de crecimiento radial para la ciudad jardín surgida como enclave residencial de apoyo a la Exposición del 29: los Hotelitos de Heliópolis. La materialización de su elemento principal ordenador del crecimiento se hará realidad como consecuencia del desarrollo del Proyecto de Avenida de la Reina Victoria; prolongación recta del Paseo de las Delicias desde el límite del ferrocarril de enlace del Puerto con la rama de Ferrocarril de los Andaluces hasta la glorieta cercana al Guadaira, donde existía la palmera que le da su topónimo popular: Paseo de la Palmera.

La Ampliación Sur ha crecido como una alargada franja territorial, guiada entre los márgenes impuestos por el Puerto y el Ferrocarril a Cádiz. Y estos sistemas territoriales, que como vía de comunicación han requerido la menor interrupción posible, no han facilitado la aparición de pasos transversales.

Durante un largo período, la ciudad se formó con un sólo puente sobre el Guadalquivir. Tras el segundo puente establecido para el cruce exclusivo del Ferrocarril, el tercero de los puentes de la ciudad lo constituyó el construido por el puerto, en el entronque de la nueva corta de Tablada con el río en la punta de los Remedios: El Puente de Alfonso XIII. Este puente ha desarrollado tres cometidos muy diferentes: ser nexo de unión interior del puerto entre sus márgenes para la comunicación carretera y ferroviaria; ser vía de relación con las instalaciones industriales y militares de Tablada y el desarrollo productivo agrícola, extendiéndose su papel funcional a reforzar las relaciones con la margen derecha, una vez desaparecido el brazo del río del meandro de los Gordales; y por último ser un elemento de la comunicación territorial de largo recorrido tanto para viajeros como para mercancías, así como para el establecimiento de relaciones metropolitanas. El puente se instala como parte del recorrido de la vía urbana que materializa la relación transversal del antiguo límite del arroyo Tamarguillo; Avenida de Eritaña, Avenida de Moliní, extendiendo el puente esta vía por la Avenida de Tablada.

El Puente de San Telmo, aunque pertenece con propiedad al Ámbito Territorial del Entorno del Casco Murado, Cristina - Puerta de Jerez, supone también, en un punto tangente, la maduración de los pasos transversales de este Área de Ampliación Sur.

El Puente Nuevo, o de los Remedios, situado en la Glorieta de entronque de la Avenida de María Luisa con el Paseo de las Delicias, es sin duda un puente estratégicamente situado, y abre las relaciones no ya de la Ampliación Sur, sino que continúa la Ronda de la Muralla extendida por el borde occidental del Prado, reforzando la integración de los Remedios y materializando, como pieza principal, la ciudad de doble orilla.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Las relaciones transversales para el paso al ferrocarril, y por ello la conexión transversal de la Ampliación Sur con el Área de Extensión Este, se ha dado con extrema dificultad. El Puente de la Enramadilla, es un paso consolidado sólo a partir del año 1927, y se sitúa muy tangencialmente al área, justo al comienzo de la Avenida de la Borbolla, y pertenece con mayor propiedad al Prado de San Sebastián, espacio que difunde a su través las relaciones del ámbito del Entorno del Casco Murado. Los pasos a nivel de Felipe II y de la carretera de Su Eminencia, muy separados entre sí, muestran con claridad la dificultad de relacionar partes de la ciudad a uno y otro lado del ferrocarril interior y, sobre todo, en este segundo tramo de crecimiento, que corresponde a un sector urbano de tardío desarrollo, como es el espacio entre las vías del ferrocarril a Cádiz y el de Alcalá de Guadaira y Carmona, donde por un largo período sólo se asentó el Tiro de Línea.

El proyecto de urbanización de la Avenida - Parque del Tamarguillo pone en valor la capacidad transversal de vías que relacionan los espacios ferroviarios de Manuel Siurot, La Palmera, Reina Mercedes e incluso la Avenida de la Raza, como Cardenal Ilundain - Perafán de Ribera, Marqués de Lucas de Tena, o calle Bogotá - Bonanza, perteneciente al espacio de la antigua línea de ferrocarril de servicio al Puerto.

Un espacio transversal de gran potencialidad lo constituye el antiguo límite fijado en la primera canalización del río Guadaira, que tras cruzar el ferrocarril, siguiendo el borde norte de Pineda, se dirige en perpendicular al cauce del río abierto en Tablada, constituyendo el límite sur del Barrio de Heliópolis.

La Ronda María Auxiliadora - Los Remedios es un refuerzo introducido recientemente para la relación del Ámbito, con el Área de Extensión Este y la margen derecha y, más allá, con el cruce del valle, consigue por conectar un eje paralelo de Nervión, las avenidas de Francisco Javier, al norte con José Laguillo, hasta alcanzar la ronda del casco histórico, con el espacio de los Gordales, a través del antiguo espacio ferroviario de la línea de abastecimiento del Puerto.

Estas vías transversales a las direcciones de los crecimientos, abiertos por la avenida de la Raza y su prolongación sur en paralelo al río y por la avenida de Jerez - carretera de Cádiz, se constituyen con pleno derecho en las perpendiculares del sistema para el paso del río, del valle y del ferrocarril interior.

Estructura interna y límites
(Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

En el interior de este amplio territorio, ocupado antes de iniciarse el crecimiento por grandes propiedades, haciendas, cortijos y dehesas, de Tablada, Tabladilla, Colegio Seminario de la Orden de San Telmo y Convento de la Comunidad de San Diego, y algunas huertas como la de la Salud, de Mariana, del Carmen, es necesario también señalar una estructuración previa al crecimiento de la ciudad, reconociendo otros dos límites claramente identificables en el proceso de su formación. Estos límites los han constituido dos cauces fluviales transversales de afluentes tributarios del Guadalquivir, aguas abajo de la desembocadura del Tagarete, en las inmediaciones de la Torre del Oro. El primero lo ha formado el arroyo Tamarguillo, que era cruzado por el ferrocarril en el Tiro de Línea, y continuaba su curso por la actual calle Colombia, estableciendo el límite de crecimiento antiguo en Eritaña, para dirigirse al Guadalquivir y desaguar en su margen izquierda, frente a la Punta de los Remedios. Se identifica, como primer tramo de crecimiento de la Ampliación Sur, el ámbito espacial de la ciudad comprendido entre las puertas de Jerez y de San Fernando y el primitivo emplazamiento del curso del Tamarguillo antes de su desviación, generándose otras puertas como Eritaña, glorieta de México y cabecera del Puente de Alfonso XIII.

El segundo límite quedaba fijado en el antiguo curso del río Guadaira, límite de la ciudad de la Exposición Iberoamericana de 1929 que, tras ser cruzado por el ferrocarril, describía un amplio meandro ciñéndose en la glorieta del Guadaira a la antigua cañada de los Molinos, actual punto de arranque de la carretera de Su Eminencia, y plegado al borde de la ciudad-jardín de Heliópolis, cruzaba la dehesa y vega de Tablada para desembocar en el río frente a la ribera de Gelves. Entre los antiguos cauces del Tamarguillo y el Guadaira, se concentra el segundo tramo de crecimiento de la Ampliación Sur, siendo el tercero el espacio, hoy en formación, comprendido entre el viejo cauce y la nueva canalización del Guadaira.

En esencia, la primera ampliación del Puerto se condujo por una lógica interna de simple extensión de un sistema territorial, necesariamente autónoma, aguas abajo de su primera localización. Así, sus nuevas instalaciones al sur de la Torre del Oro, en el primer tramo de crecimiento reconocido entre San Telmo y la antigua desembocadura del arroyo Tamarguillo, cabe entenderlas como la nueva configuración del Puerto del Arenal, que con el cambio de siglo se desarrollaba desde el Puente de Triana hasta la Punta de los Remedios.

Al desarrollo del Puerto, siempre adelantado al de la urbanización de la ciudad, le siguió la extensión de los paseos del frente fluvial. Y a estos paseos del frente ribereño, que se desarrollaban entre las puertas fluviales y la orilla de la margen izquierda -Patín de las Damas, Campo de Marte, Malecón de defensa, Paseo del Arenal, Salón del Cristina y Paseo de las Delicias-, les sucedió el Paseo del Río.

El antiguo camino a Dos Hermanas, el Ferrocarril, el desarrollo del Puerto y los paseos del río, son elementos paralelos al cauce, que guían el primer ámbito territorial fijado por el arroyo Tamarguillo.

El espacio del Puerto de la Corta de Tablada unifica dos tramos de crecimiento de la ciudad, y si el Puerto en Tablada se identifica como hecho unitario por la forma continua del canal sobre el que se asienta, también se reconocen dentro del mismo las dos partes que han diferenciado los antiguos límites territoriales.Estas son:

a) Desde el Puente de Alfonso XIII, hasta el cruce sobre el canal del antiguo cauce del río Guadaira, coincidente con el Tramo 2 de la Ampliación Sur.

b) Desde el Guadaira hasta la esclusa, -extendido hasta el final de la cabecera del canal Sevilla-Bonanza, Base Militar del Copero y nuevo encauzamiento del Guadaira-, colindante con el Tramo tercero de la Ampliación Sur.

En la margen derecha de la Corta de Tablada, el reconocimiento de los dos tramos del crecimiento de la ciudad, se hace más patente por la ubicación de la dársena del Batán o del Centenario, que se dispone como plataforma de muelles inclinados para facilitar las maniobras de atraque y salida de las embarcaciones.

La donación de una gran parte de estos jardines por la Infanta María Luisa, permitió una de las operaciones estratégicas para la Ampliación Sur y el reforzamiento de la estructura urbana general de Sevilla. Nos referimos al derribo del convento de San Diego y la apertura de una amplia avenida encajada entre los límites del jardín acotado para el Palacio y los terrenos cedidos para el del nuevo parque de la ciudad.

La Avenida de María Luisa extiende los arrecifes de la Ronda de la Muralla desde la Puerta de la Carne hasta el Paseo del Río y el Paseo de las Delicias, a través del Paseo del Pino, o Catalina de Ribera y el Prado de San Sebastián en su lateral con la Fábrica de Tabacos. El antiguo paseo de carruajes de la Feria de Abril, establecido entre la Puerta de la Carne y el convento de San Diego, en paralelo a la cerca de la huerta del Retiro y al foso de la Real Fábrica de Tabacos, se extenderá así hasta el Paseo de las Delicias y más tarde con la ampliación de éste por el paseo de la Palmera, se habrán llevado hasta el límite del Guadaira los paseos del frente fluvial y los paseos de la Ronda de la muralla por su flanco norte y este.

La obra anexa de la Exposición Iberoamericana para el sector norte consistía en relacionar, y hacer participe por ello a este foro cívico de la ciudad con el desarrollo exterior, al abrir definitivamente la ciudad hacia el sur, mediante la creación de la "Gran Vía Sevillana"; quedando con claridad y nitidez el sistema urbano Plaza Nueva-Plaza de San Francisco conectado con el Paseo-Salón del Cristina, ordenado éste en la llanura de San Telmo, al exterior de la Puerta de Jerez y directamente unido al río, elemento de referencia simbólica de Sevilla.

Espacios públicos
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos)

Si consideramos la verdadera dimensión de la ciudad actual, es decir, el casco urbano actual más todo el desarrollo territorial que está implicado en lo que ya se considera como área metropolitana, las transformaciones del río mediante cortas para la mejora de la navegabilidad, la evolución del Puerto y las defensas contra las avenidas fluviales, y de otro lado el tendido ferroviario, podemos identificar estos elementos como formas lineales paralelas que, referenciadas sobre el río, conducen y orientan en gran medida el crecimiento de la estructura de la ciudad. No son paralelas en el campo de los hechos físicos, sino sólo asimilable en el campo conceptual de una teoría de la ciudad. Las perpendiculares de este sistema son los pasos, en forma de puentes-viaductos, que no sólo cruzan el casco histórico o una corta, sino que se componen para realizar el cruce del valle y de la vega, extendiendo su efecto a toda la ciudad y también a todo el territorio implicado.

Por el contrario, desde la óptica de las diferentes partes de la ciudad desarrollada como casco urbano continuo, y en este caso como la ciudad concretada en su Ampliación Sur, se debe distinguir con mayor afinamiento la dirección real y física de sus diferentes entramados morfológicos.

El primer tramo de crecimiento del Puerto del canal de Alfonso XIII en la margen izquierda, o de la ciudad, contiene un orden espacial ajustado a la disposición de bandas longitudinales paralelas a los nuevos muelles de Tablada, separadas por viales como la Avenida de Guadalhorce y Avenida de la Raza, para el enlace ferroviario y carretero, entre los que se disponen los tinglados y almacenes.

En la actualidad, el Puerto de Sevilla es la suma de dos grandes ámbitos espaciales: El del Puerto del Arenal y su extensión en las Delicias, que son espacios de paulatina reconversión para la ciudad y su libre contacto con la lámina de agua; y el Puerto de Tablada, que si en su tramo sobre los muelles y la avenida de la Raza se vincula a la ciudad en la constitución conjunta de un espacio compartido, en el resto de su extensión coloniza espacios exteriores, claramente ajenos a la ciudad, a su lógica y a sus valores.

El Parque de María Luisa es uno de los espacios más logrados de la estructura urbana de la ciudad, que no alcanzó una plena relación con el río por la transformación del Paseo de las Delicias en una de las avenidas básicas para la circulación; por la existencia del jardín, en origen botánico, de las Delicias de Arjona; y por el desarrollo del puerto en los muelles entre San Telmo y la Punta de los Remedios. Posiblemente, tras el crecimiento hacia el sur del puerto actual, cabría pensar en extender, como fuera la primera idea de Forestier, el Parque a las Delicias y más allá recomponer la imagen perdida del puerto dándole una nueva dimensión ribereña, al parque y al río, constituyendo un nuevo frente de salones de estancias, encuentro que incorpore al Parque el paisaje del río y constituya una de sus entradas fundamentales.

La Plaza de España permanece tras el parque, como gran ágora abierta en su frente mayor al río y formalmente resuelta con vocación de espacio urbano ribereño, imaginado como espacio colateral íntimamente ligado al río. Así, el diseño de la ría interior de clara referencia al propio río, las entradas desde el Prado de San Sebastián dispuestas como Puertas con itinerario en forma de codo abiertas en el perímetro de esta ciudadela, los puentes enfrentados a los ejes de las puertas que saltan la ría; no sólo construye una plaza que representa a la nación española, sino que es una reinterpretación simbólica de la forma estructural de la ciudad de Sevilla, -ciudad fluvial y ciudad puente, ciudad de límites y puertas-. Pero también ciudad de alminares y campaniles cristianos formando las torres. La Plaza de España es una reinterpretación de la ciudad barroca que materializa la idea motriz de la Exposición como una magna Feria de España en Sevilla.

El tejido actual de la ciudad, en este segundo tramo de la Ampliación Sur, ha surgido como la aparición de una fina malla de calles rodadas que ha fragmentado las grandes manzanas del sector sur de la Exposición. Estas nuevas vías se han abierto con mayor facilidad en el sentido direccional del nuevo Canal. Los encuentros de las mallas originales, generadoras de crecimiento, Palmera-canal de Alfonso XIII, han dado las formas trapezoidales de algunas urbanizaciones como la Ciudad Jardín del sector Sur, aunque, salvando La Palmera y su parcelación conexa, el sector posee la forma general derivada del crecimiento paralelo al del puerto. Un posterior planeamiento ha permitido la densificación edificatoria del área, destinada en parte al desarrollo del Distrito Universitario sobre Reina Mercedes, acompañado de un fuerte incremento de los coeficientes de edificabilidad para tipologías residenciales diversas.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Edificaciones
(Tipos y Usos)

Los asentamientos urbanos insertados en la Avenida de la Borbolla, antigua calle de San Sebastián, han crecido por la transformación de dos antiguas preexistencias. La primera fue el antiguo cementerio de la ciudad, localizado entorno a la Ermita de San Sebastián, ampliado en 1827, y su vecino de Eritaña, que inició su traslado hacia 1830 con la construcción del cementerio en las inmediaciones del hospital de San Lázaro, precursor del actual cementerio de San Fernando, situado en el extremo norte del suelo defendido de la ciudad. Parte delantera de la huerta anteriormente existente fue ocupada por el Cuartel de Ingenieros, instalación militar levantada en la primera década del presente siglo. Con posterioridad, en los años veinte, se levantaron los barrios de San Sebastián y del Porvenir, con proyecto de urbanización, parcelación y edificación según principios de la ciudad jardín de baja densidad, predominando la "torre unifamiliar" como tipología edificatoria.

La segunda preexistencia fue el desarrollado tejido industrial que se localizó sobre la huerta de la Salud, debido a su condición de buena accesibilidad prestada por la línea de ferrocarril de la Compañía de los Andaluces, inaugurada en 1859. Entre otras grandes fábricas cabe destacar la fábrica de Aceites y Jabones de los Luca de Tena y la Central Térmica de la Compañía Sevillana de Electricidad, cuya oficina central se emplaza hoy en parte de su antiguo recinto.

El sector conocido por Tabladilla se origina como un enjambre industrial, servido y estructurado por un viario de trazo paralelo y perpendicular al viejo camino del Guadaira y al ferrocarril, que afirma la estructura radial, y que forma una Entidad de Crecimiento de escala dilatada y abierta.

Las principales Unidades Espaciales de la Entidad de Crecimiento de Manuel Siurot son: el ensanche de Tabladilla, la urbanización La Estrella, las casas unifamiliares, conocidas como los "Hotelitos de la Botella", la Ciudad Sanitaria Virgen del Rocío, el barrio de Bami y su extensión; alcanzándose así el límite de esta franja espacial constituido por el inicio de la carretera de Su Eminencia, vía construida en parte sobre la antigua Cañada de los Molinos, que jalonaban el río Guadaira. En este punto, el camino viejo a Dos Hermanas se unió a la glorieta final de la Palmera, y ésta se extendió tras el puente sobre el Guadaira, como la nueva variante de la carretera a Jerez-Cádiz, que establece el tercer tramo de crecimiento de la Ampliación Sur, entre el segundo encauzamiento y la nueva canalización del Guadaira, última obra conexa a la de la primera fase del Canal Sevilla-Bonanza. Sin embargo, el viejo camino de Dos Hermanas continua hasta el segundo encauzamiento del Guadaira, a este segundo tramo pertenecen también las Barriadas de Santa Ana, el conjunto Residencial "Las Palmeritas" y el cuartel de Intendencia Militar.

En el tercer tramo del crecimiento de la Ampliación Sur, se localiza la barriada de casas bajas denominada Barriada de Guadaira, antiguo asentamiento anejo al camino, y que se extendió entre la antigua traza del camino y la vía del ferrocarril. Pero, sobre todo, el desarrollo de este tercer tramo lo constituye la implantación de una serie de instalaciones Militares: Club Social Pineda, Hospital Nuevo, casas de oficiales, Cuartel de Artillería, Cuartel de Infantería Mecanizada y el Hospital-Jardín, que suponen una verdadera ciudadela militar, como una especialización del crecimiento sur, que tuvo su antecedente en el Cuartel de Ingenieros de la Avenida de la Borbolla.

También cabe entender que las instalaciones socio-deportivas de Pineda, Club de Golf e Hipódromo, aunque ubicadas por encima de la línea del ferrocarril, están vinculadas y pertenecen formalmente a este Ámbito Territorial de la Ampliación Sur, en su tercer tramo de crecimiento; articuladas por un paso a nivel, y cerradas al Área de Extensión Este por el cerramiento dispuesto en paralelo al antiguo cauce del Guadaira, formando un triángulo entre este cauce, la nueva canalización y el tendido ferroviario.

En la prolongación de la Palmera, la carretera a Cádiz, hoy Avenida de Jerez, también orienta un primer crecimiento, la barriada Elcano, que se organiza como una cuadrícula referida a la traza de la carretera, y retirada de ella componiéndose como un conjunto aislado y autosuficiente. Tras esta barriada, bien configurada por un proyecto que alterna la tipología de casas con jardín y bloques doble crujía, articulados por una escalera común de un sólo tramo y galería, se ubica el Instituto Biológico del Tabaco y el Instituto Nacional de Colonización que, con seguridad, son crecimientos adelantados en el tiempo a la Extensión de la Ampliación Sur en el sitio de los Bermejales.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Margen Derecha

C. Ámbito territorial: margen derecha

Descripción
(Morfología)

La formación de esta importantísima parte de la ciudad y del territorio implicado en su derredor, se ha conducido por las fuertes transformaciones territoriales, habidas mediante la obra pública, de una sucesión de cortas practicadas para el encauzamiento del río.

La Margen Derecha es un Ámbito Territorial del Área Central de la ciudad y el puerto, delimitado, al este, por el antiguo cauce del río prolongado mediante la corta de Tablada - desde San Jerónimo al norte a la Punta del Verde al sur-; y por la sucesión de malecones construidos para la defensa hidráulica en la margen derecha de la corta de Tablada, y en la margen izquierda de las cortas de Triana y de la Cartuja. Encerrando un espacio de vega protegido de inundaciones desde la esclusa al sur hasta el nuevo aterramiento del Guadalquivir en el meandro de San Jerónimo, al norte.

Y todo este gran Ámbito Territorial contiene los terrenos Agrícolas de Torrecuellar; la parte fundamental del Puerto, Astilleros y Dársena del Centenario; la implantación industrial de Construcción en Aeronáuticas C.A.S.A.; la Base Militar de Aviación y su núcleo residencial; el antiguo brazo de los Gordales, cauce del río desecado; Triana histórica y su Extensión Oeste; el Ensanche de los Remedios; y, finalmente, el territorio agrícola de la Cartuja, donde cabe destacar el Monasterio de la Cartuja, y el cortijo del Alamillo, ordenados por la Exposición Universal del 92 y como parque metropolitano.

Su posición es centrada en la vega formando parte de la ciudad, como margen derecha de su Área Central, aquella que se genera en relación inmediata con el río y con su puerto. Pero, si no formalmente, sí funcionalmente, ligada con fuerza a las infraestructuras de paso del valle, hacia los crecimientos exteriores al oeste sobre núcleos considerados del área metropolitana. Esta parte del Territorio y de la ciudad, es parte privilegiada desde la perspectiva de consolidarse como el lugar de referencia común para todo el área y entender este carácter de nueva centralidad, al mismo tiempo que de conservación de sus valores paisajísticos y singulares, extendidos a las áreas agrícolas de cultivos y huertos ribereños al norte y al sur, como zona de recreo y descanso entre lo urbano y el campo.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Proceso de formación
(Evolución)

Sólo es posible un entendimiento de la evolución de este Ámbito Territorial, de sus Entidades de Crecimiento y de sus Unidades Espaciales o barrios, sobre el análisis de las diferentes formas de crecimiento que las distintas cortas hidráulicas han inducido: la Corta de Tablada, la Corta de Triana y la Corta de La Cartuja.

C.1. Corta de Tablada

La Corta de Tablada, orientó y determinó el crecimiento no sólo del Puerto sino del desarrollo urbano hacia el sur con formas lineales de gran escala, en la que la previa instalación del ferrocarril también contribuyó de manera decisiva. Pero sobre todo, en los terrenos que quedaron aislados entre el nuevo canal abierto y el curso natural del río -la dehesa de Tablada, el cortijo del Batán, de Torrecuellar y las huertas ribereñas-, se paralizó cualquier desarrollo urbano no industrial.

El otro frente fluvial lo constituía el tramo de los Gordales, hoy desaparecido. En su orilla izquierda se situó el Hipódromo, y el Tiro de Pichón, instalaciones que fueron rodeadas por los primeros hangares del campo de aviación, origen de la Base Militar, a partir de su creación en 1923 como 3ª Región Militar. El desarrollo de la Base Militar, de la Maestranza Aérea y del Aeroclub sobre el propio recinto del Hipódromo y la ocupación de terrenos aledaños para su extensión residencial, así como la implantación industrial conexa, donde cabe destacar la fábrica de construcciones aeronáuticas, C.A.S.A., consolidó todo el antiguo frente fluvial, que cerrará las relaciones de continuidad con el resto del espacio.

A esta parte del Ámbito Territorial que hemos denominado Margen Derecha, pertenecen los Ámbitos territoriales de: Tablada Militar (C.1.1), Tablada Residencial (C.1.2) y Dehesa y Vega de Tablada (C.1.3).

C.2. Corta de Triana

Triana, parte de Sevilla que ha crecido con gran autonomía, casi se podría decir como otra ciudad en la margen derecha del Guadalquivir enfrentada al sitio de Sevilla y en la otra cabecera del puente, siempre ha padecido aún más si cabe los efectos devastadores del río. Su emplazamiento se realiza en el tramo curvo de uno de los meandros, justo en la orilla convexa, orilla que está sometida siempre a erosión. Por ello, sin duda, la obra pública que afianzó a Triana como implantación segura y posibilitó su crecimiento fue la corta del río por la vega de Triana, y la construcción de su defensa mediante un malecón o muro de tierra elevado que discurría en paralelo a la corta por su margen izquierda.

Este magno plan de obras que en líneas generales se llevó a cabo, introdujo una enorme alteración del territorio que condiciono el desarrollo de la ciudad contemporánea. Obra que supuso fuertes cambios en la conexión de determinadas partes y territorios, por la aparición de unos frentes fluviales allí donde no existían o, en caso contrario, la pérdida de estos frentes, y por tanto el establecimiento de una continuidad no existente con anterioridad.

Pertenecen a esta parte del Ámbito Territorial: Triana, casco histórico (C.T.H), la Ampliación Oeste de Triana (C.2.1), el Ensanche de los Remedios (C.2.2), Chapina (C.2.3), la Vega de Triana (C.2.4) y el Bajo de los Gordales (C.2.5).

C.3. Corta de la Cartuja

Pertenecen a ella, las Unidades Espaciales de La Cartuja, El Alamillo, el Aterramiento Parcial de la Corta de la Cartuja y el Muro de Defensa.

Con la corta de la Cartuja se culmina más de un siglo de obras para la mejora del puerto y para la defensa de la ciudad frente a las avenidas, desde el derribo de las murallas; anexionándose a Sevilla alrededor de 880 hectáreas defendidas, siendo al término de estas obras la superficie defendida de Sevilla de 6.825 Has. Además de desplazar importantes arroyos y afluentes de la margen izquierda del río, como el Tagarete, Miraflores, Tamarguillo, Ranilla, o el Guadaira, se ha tenido que desplazar, por una corta exterior centrada en la vega, el cauce corriente del río entre San Jerónimo y el Puente de Hierro, en la embocadura del canal de Alfonso XIII.

Relación con el conjunto urbano
(Estructura)

Durante un largo tiempo el Puente de Alfonso XIII, o Puente de Hierro, construido como obra conexa a la apertura del canal del Puerto, ha sido la única vía de acceso, al Puerto en la margen derecha, para lo que fue construido, pero también para el acceso a la Base Militar y salida hacia San Juan - Coria - La Puebla, combinado con otro puente-viaducto construido en ocasión de la Corta de Triana para restituir antiguos caminos radiales borrados por el dragado y apertura del mencionado canal. Es significativo que determinadas entidades como Tablada hayan nacido aisladas y con posterioridad se hayan ido tejiendo una red de vías que han condicionando su integración futura. A todos los efectos el nacimiento de Tablada, pero también su reciente desarrollo se ha conducido con la condición de frente fluvial aislado aunque desapareciera la referencia del cauce del río al desecarse el tramo de Los Gordales, entre la Punta de los Remedios y la Punta de Tablada.

De estructura de calles paralelas al río, también ha contado con importantes y numerosos caminos que radiaban desde el territorio y se dirigían al puente, originariamente único cruce del valle, de acceso a Sevilla y al puerto situado en la Margen Izquierda. Y las dos direcciones, paralelas y perpendiculares al río, han sido las bases para su crecimiento contemporáneo, que se ha ido produciendo por una extensión natural en sus huertas.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

La Corta de Triana rompió las comunicaciones que desde Triana, y muy especialmente desde San Jacinto, aunque también desde San Juan Evangelista, se realizaban hacia San Juan de Aznalfarache. O de los caminos a Tomares que partían de Pagés del Corro y que es el origen de las calles básicas de la Extensión de Triana hacia el Oeste. Todos los caminos perdidos se concentraron en dos puentes extremos. Uno, al sur, para el acceso a San Juan de Aznalfarache mediante un viaducto y puente móvil establecido en el lugar de entronque de la nueva corta en la Punta de Tablada, conectando para ello la actual avenida de Coria con éste nuevo paso a través de una carretera encajada sobre el muro de defensa. Ello planteó una perdida de función del Puente de Triana desplazando parte de su cometido al Puente de San Telmo, que a través de República Argentina, difunde la puerta sur de la ciudad murada, la Puerta de Jerez, al nuevo paso del valle. El otro, al norte, es el Puente del Patrocinio, hasta donde se extenderá la carretera sobre el malecón de defensa de Triana desde la avenida de Coria. Este otro puente carretero realizado para reponer las relaciones territoriales rotas por la Corta de Triana, concentrará en esta nueva puerta del casco de Sevilla las antiguas relaciones hacia Tomares, Castilleja de la Cuesta, Camas, Santiponce, todas ellas reforzando un tronco común, constituido por la carretera de Alcalá de Guadaira-Huelva y Carretera de Extremadura y Mérida, para el paso del valle. Así la vía sobre el malecón de defensa de la Corta de Triana, enlazada con la carretera de Tablada y a través del Puente de Hierro del Puerto, con sus conexiones al Sur, se convertirá en un arco que bordea el perímetro urbano y se propone como variante de enlace, sobre todo para la mercancía, de las poblaciones de Cádiz y Huelva. Esta ruptura y recomposición territorial que realiza la corta de Triana afectará a las relaciones de Triana con la Cartuja que comienza a aislarse.

Además del encuentro entre estas dos tramas, los Remedios y la Extensión de Triana, también vienen determinadas por las soluciones adoptadas para la urbanización de sus límites. Los Remedios creció condicionado por una hipotética presencia del desarrollo del Puerto que no se realizó. El asentamiento de las instalaciones del Círculo de Labradores y Ganaderos, y de la Nueva Fábrica de Tabacos, sobre los antiguos Talleres del Puerto y los terrenos colindantes reservados para la ampliación de esta instalación portuaria, no permitieron un frente ribereño claro del Ensanche de los Remedios en su vía lateral de Juan Sebastián Elcano. Así como la más reciente construcción del límite del Ensanche en la margen desecada de la proyectada Dársena del Hipódromo, Avenida de Carrero Blanco y de Carranza, tampoco se ha realizado mediante un proyecto de mayor nivel que solucionara la complejidad del enlace entre las trazas ortogonales generales y las circulares de la vía de borde debido a la consideración de este espacio como lugar trasero y cerrado, por las hipotéticas instalaciones portuarias que no llegaron a realizarse.

Tras la pérdida del brazo de los Gordales, se establece una nueva vía de paso del valle como variante a la antigua de articulación de Tablada, orientándose más el Puente de Hierro como puente de paso generalizado, antes que a su función originaria de conexión interna del Puerto. Recientemente el nuevo Puente de las Delicias ha terminado por desmantelar el primitivo puente de Hierro. Y el espacio antiguo del río, desecado, comienza a estructurarse por vías de cruces que prolongan las fundamentales de los Remedios, Asunción, tratando de dar mayor acceso al ensanche desde el Sur, o Santa Fe, para vincular Tablada y su crecimiento residencial.

Para lograr una siempre anhelada continuidad general en la ciudad, otra vez más, la forma del crecimiento será instrumentalizar las partes que crecieran aisladas, y extender determinados ejes más allá de sus límites originales. En este caso Virgen de Luján se convertirá en un nuevo eje general de la ciudad, al disponerse un nuevo puente sobre el río que lo conectó con el Paseo de las Delicias en su glorieta de encuentro con la Avenida de María Luisa, Glorieta del Cid-Pasarela, eje de engarce con la Ronda de la Muralla y enclave vital para la constitución de la estructura contemporánea de la ciudad. Esta misma labor, de Reforma Interior, se ha realizado para conectar el nuevo límite de los Remedios con Triana y con la carretera de enlace Cádiz Huelva y Extremadura, a través de la Calle Rubén Darío, o la formación de una Ronda Intermedia que ha prolongado López de Gomara hacia el Patrocinio. Finalmente los nuevos puentes para el cruce del valle, hacia Tomares, Mairena, San Juan de Aznalfarache, Coria, la Puebla, que han renovado la función del antiguo viaducto, han terminado de reforzar a este área como lugar del paso del valle al sur del Patrocinio. La Corta de Triana modificó sustancialmente las relaciones territoriales arcaicas de la margen derecha, que se concentraron como pasos territoriales sobre puentes en los extremos del malecón de defensa dispuesto al oeste, que se instrumentalizó como un tramo de la carretera de enlace entre el paso del valle y la conexión con la margen izquierda al sur, carretera de Cádiz, al norte con Torneo.

La instrumentalización de Chapina para el paso carretero, estableció la conexión entre la delantera de la Estación de ferrocarriles Sevilla - Plaza de Armas y el comienzo de la explanada de Chapina en el borde de Triana. Esta vía constituyó un nexo de unión entre la calle Castilla y la Ronda extramuros de la ciudad, Marqués de Paradas, convirtiéndose en una variante para el ingreso en Sevilla, o para la circunvalación norte por Torneo, asumiendo la mayor parte del papel estructural del Puente de Triana, que también había sido absorbido por el Puente de Hierro tras la constitución del viaducto de San Juan y la carretera de enlace sobre el malecón de defensa de la corta de Triana.

Estructura interna y límites
(Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

La organización real madurada en la ciudad sobre el área de Tablada se desarrolló apoyándose en la antigua vía que conducía al Hipódromo, en la margen izquierda del río en los Gordales, que posteriormente quebraba para rodear la instalación. La Base Militar de Tablada es una trama de paralelas y perpendiculares a este último tramo de la vía de acceso al Hipódromo. La Avenida de Tablada, eje de entrada a la instalaciones militares, se remata en la fachada de la Iglesia. El frente de los hangares y naves al campo de aterrizaje es perpendicular a esta avenida de ingreso. Posición girada respecto al cauce del río, y también respecto al primitivo Hipódromo, que sin embargo ha orientado el crecimiento de la Dársena del Batán y otros espacios industriales en el interior del puerto.

Una vez defendidos los terrenos de la margen derecha en la Vega, entre Chapina y la Punta de Tablada, dos son las entidades de crecimiento que cabe distinguir: la Extensión Oeste de Triana y el Ensanche de los Remedios.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

C.2.1. La extensión oeste de Triana

La Extensión al Oeste de la calle de la Cava, Pagés del Corro, exceptuando el eje territorial que ha dado lugar a la calle de San Jacinto, ha tenido un crecimiento muy tardío.

C.2.2. La extensión sur de Triana: El ensanche de Los Remedios

El Ensanche que se realiza finalmente no mantiene un sólo principio generador de su trama, como es el caso de los planes anteriores, sino que se configura de manera más fragmentaria. Se observa con claridad como son dos sistemas muy diferentes cuya interacción y acople dan como resultado la realidad actual. De un lado existe un orden, que se impone con autonomía sobre las preexistencias, constituido por una trama de paralelas al nuevo canal de Alfonso XIII, calle Asunción, y perpendiculares a ésta, Virgen de Luján. Es también reflejo del orden introducido por la ordenación del nuevo Puerto en la Corta de Tablada, y en el Sector Sur de la Exposición, en la Margen Izquierda.

De otro lado se desarrolla otro orden, que es extensión del crecimiento de Triana procurando una continuidad de calles paralelas a la dirección del río, análogo a su desarrollo en el frente portuario histórico de Triana. Así se prolongan la calle Febo en Arcos, J.Mª Sánchez Arjona en Miño, Constancia y Virgen de Aguas Santas, y con mayor sección y alcance López de Gomara en Santa Fe. La perpendicular más importante de este sistema es República Argentina, que por su desarrollo como avenida que concentra los pasos de mayor recorrido, y su mayor amplitud y altura de edificación, ha dividido el Ensanche, marcando con claridad los territorios diferenciados de Triana y los Remedios. Calles como la dedicada al río Turia, con su traza quebrada, o la continuidad que se establece entre calles como Miño y Juan Ramón Jiménez, que en su inflexión recrean el desaparecido paseo central interior, situando la Iglesia Parroquial y un escaso jardín lateral, tratan de dar continuidad a ambos ordenes descritos.

Triana se extendió hacia el muro de defensa, con los mecanismos tradicionales de convertir los caminos radiales en calles, y sobre ellos apoyar nuevas barriadas que se situaban en éste suelo, último de la ciudad, para asentamientos más económicos y populares. Siendo la prolongación de República Argentina - Blas Infante lugar de asentamiento de edificios públicos, dotacionales y alguna urbanización ensimismada de bloques. Y ante la ausencia de un espacio abierto de mayor naturaleza, y ante la presencia de un ensanche inconcebiblemente trazado con estrechez y falta de visión futura, en su límite oeste, completando un ángulo, se dispuso el Parque de los Remedios, o Parque de los Príncipes, modelado como un jardín paisajístico de los parques ingleses encerrado como un polígono entre grandes viales.

En los Remedios cabe distinguir distintas Unidades Espaciales que se congregan en torno a algún elemento sobresaliente de la trama en la que se insertan, siendo la calle Asunción la calle comercial que se desarrolló en primer lugar, posiblemente por el grado de vinculación con la entrada primitiva al área desde la Plaza de Cuba y el Puente de San Telmo establecido en 1931. Hemos identificado las siguientes Unidades Espaciales: Plaza de Cuba, Asunción, República Argentina, Virgen de Luján - Virgen de la Antigua, Miño - Arcos, Carrero Blanco, Ramón de Carranza y Parque de los Remedios.

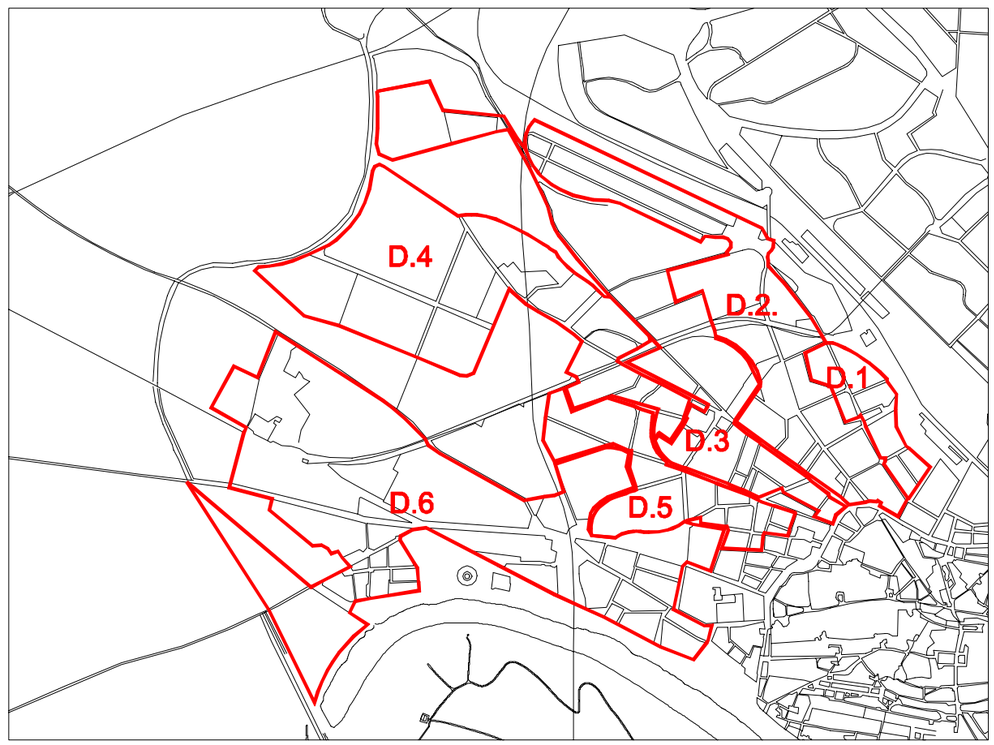
Espacios públicos y edificaciones
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos. Tipos y usos)

La extensión se realizó apoyándose en los caminos territoriales existentes y sobre las huertas al Sur de San Jacinto-Álvar Núñez. Son las Entidades y de Crecimientos Evangelista y Febo, y el Barrio de la Voluntad entre otros, ejemplos de urbanización de ensanche que procura un loteo reticular y una parcelación de manzana con solares de relativa profundidad. Otra generación de crecimiento la supone el Tardón, barrio más extremo y de urbanización más reciente que es ya un proyecto completo de edificación y que supone la ordenación de una supermanzana que sustituye a una extensa huerta, la del Aceitero. Encuentra su ordenación en una trama de bloques lineales de doble crujía dispuestos en paralelo y equidistantes entre si, que se orientan perpendiculares a los antiguos caminos radiales, convertidos en calle por una construcción perimetral que une las testas de todos los bloques para conformar una sola unidad arquitectónica. El barrio de Nuestra Sra. del Carmen, pequeño polígono de perímetro circular materializado por una serie de un mismo bloque en altura, configura una sutil pantalla que envuelve a edificaciones de menor altura que ocupan las posiciones centrales.

Hacia el norte de San Jacinto - Avenida de Coria, las operaciones por conjuntos de bloques residenciales como Santa Cecilia, y Nuestra Sra. de la Esperanza, se alternan con la construcción de barrios desarrollados sobre una mínima expresión de la ciudad jardín, como el Barrio León, o con, parcelaciones marginales, como el Turruñuelo.

Los Remedios es en definitiva un conjunto obtenido por partes, que también ha tenido un crecimiento a lo largo del tiempo por fases; sus arquitecturas, y no sólo en sus formas o estilos sino también en su concepción tipológica, cambian según sus zonas. Desde la idea de la manzana con patio interno para segundas luces, propio de la composición de Asunción, donde aún determinadas casas de calles adyacentes (Virgen del Valle), son el intento de translación de la casa patio unifamiliar a la casa de piso, conservando su orden de fachada y su plano de azotea flanqueada por torreones; hasta los bloques altos de Virgen de la Antigua, con forma de estrella, o los buenos ejemplos de la arquitectura de los años 50-60, de Virgen de Luján, de casa de pisos con amplias terrazas y áticos. Sin olvidar la solidez de las propuestas residenciales de Plaza de Cuba, o de las primeras casas de República Argentina.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



Sector Norte

D. Ámbito territorial: extensión norte

Descripción
(Morfología)

En este sector, debido a la mayor división de la propiedad del suelo a y la gran accesibilidad entre todas sus partes, que la extensa red de caminos facilitaba, -así como la inmediata relación con el Sector Ronda de la Muralla y con la propia ciudad histórica-, se hace más evidente que el crecimiento se ha producido casi literalmente, reproduciendo los principios estructurales, identificados con formas tradicionales de habitar, sustituyendo la huerta preexistente por una unidad vecinal o barrio. Cuando no una previa sustitución de la huerta por una instalación industrial y, finalmente, por el actual tejido residencial. Los topónimos de los barrios, -La Barzola, El Fontanal, Árbol Gordo, Cisne Alto, El Cerezo,... entre tantos otros-, no pueden hacer más explícita la forma de crecimiento de las unidades residenciales, que han conservado la denominación de la huerta anteriormente existente en su solar. Como se comprueba al comparar la abundante planimetría histórica a partir del plano de Luis Moncada, de 1870.

La gran variedad de barrios cada uno con su organización interior independiente, que en la mayoría de los casos cuentan con centro religioso o parroquia y pequeño comercio, constituyen una misma idea de ciudad. Pero también la gran semejanza estructural que posee el espacio público, la calle, en el interior del Casco Murado en su cuadrante noreste, con la Extensión Norte, nos hace comprender que, si salvamos toda la distancia temporal habida, lo que supone un cambio de escala en todos los parámetros métricos y una evolución hacia los tipos edificatorios abiertos y no organizados en torno a un patio, las formas de crecimiento tienen una misma raíz. La secuencia de los espacios públicos de la calle-camino, consigue una continuidad funcional, pero en cada tramo se compone de una escena urbana diferenciada, según el barrio que bordea. Ello indica que la calle ha crecido por tramos, recibiendo cada uno de ellas un nombre diferente. También un proyecto en sus bordes diferente, que en la mayoría de las ocasiones denotan el paso de la calle corredor, con casas en medianera a barrios de bloques abiertos cada vez de mayor altura.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Proceso de formación
(Evolución)

Una vez descrita en términos genéricos la génesis de la Extensión Norte como Ámbito Territorial urbano inmerso en el Área Central de la ciudad, y el paso de su carácter agrícola a su actual configuración de área residencial, fijamos para su encaje estructural el reconocimiento de sus múltiples y diferentes partes; y para ello, la identificación de sus Entidades de Crecimiento se realiza mediante la agrupación de barrios que dependen, como las hojas de un árbol lo hacen de las ramas, de los antiguos caminos territoriales que se han convertido en el espacio público de relación general, construyendo la forma de dependencia radial con la ciudad histórica, directamente o a través de la ronda decimonónica. Es decir, se reconoce la estructura como una hilera de barrios, a ambos lados de un camino, convertido en calle o avenida, que construyen una relación interna muy fortalecida y se apoyan en el vial general para su articulación con el sistema de rondas y con la ciudad histórica, de la que a pesar de su relativa autonomía, nacieron dependientes, como los barrios o arrabales de la ciudad medieval se disponían los unos con los otros, y todos ellos respecto a la parte central de la ciudad.

Relación con el conjunto urbano
(Estructura)

La carretera de Carmona enfrentaba a la Puerta del Sol y por la calle de este mismo nombre se penetraba hasta Santa Catalina también; esta carretera posee un acceso inmediato a la Puerta de Córdoba: El camino viejo de la Algaba, bordeando el meandro de San Jerónimo, o el camino del Almez, o la carretera a la Rinconada, la cañada a Córdoba por la Jarilla o carretera a Brenes; son caminos que se van fundiendo los unos en los otros, y se dirigen a la Puerta de la Macarena, situada al final de la principal vía urbana norte interior del último recinto murado, compuesta por una sucesión de calles -San Luis, Bustos Tavera, Alhóndiga, Rey Don Pedro, Corral del Rey, Argote de Molina-, que pone en directa relación el exterior con el antiguo recinto del Alcázar y la Mezquita Mayor. Si estos caminos pueden considerarse las ramas principales de la estructura arbórea, la Extensión Norte también está irrigada por otros numerosos caminos, como los anteriores, hoy convertidos en calle, avenida o carretera, que partían de la ronda o se bifurcaban de ellos. Tal es el caso de la Avenida de Miraflores, de la que se bifurca la de Pino Montano, o la Avenida de la Cruz Roja.

El gran esfuerzo urbanizador de este sector siempre será sacarlo de su aislamiento respecto de otras áreas de su corona urbana, creando una trama transversal, también válida para la conexión entre sus Entidades de Crecimiento, identificadas como la sucesión de barrios crecidos en los laterales de los antiguos caminos radiales.

Estructura interna y límites
(Ámbitos Territoriales, Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

Este gran Ámbito Territorial de la ciudad se delimita entre el Sector Ronda de la Muralla -desde la Puerta del Sol a la Puerta de la Barqueta-; la nueva línea de empalme del ferrocarril; -desde Santa Justa hasta su cruce con el canal del arroyo Tamarguillo-; la Línea Exterior del Ferrocarril - hasta Majarabique-; y el último tramo del Tamarguillo -hasta su paso por el nuevo aterramiento del Guadalquivir en San Jerónimo; cerrándose el ámbito por la ribera del mencionado meandro hasta la Puerta de la Barqueta.

Dentro de este extenso territorio se pueden reconocer sucesivos límites de la ciudad. El primero fijado por el malecón de defensa hidráulica de la ciudad de 1929, convertido en parte en la Ronda de Pío XII o segunda ronda. El segundo constituido por el antiguo trazado de la línea de empalme del ferrocarril San Bernardo-San Jerónimo. El tercero creado por la canalización norte del arroyo Tamarguillo, de 1961-63; Y finalmente, el cuarto, producido por la variante exterior de la línea de ferrocarril para el paso de mercancías. Todo este territorio exterior, dispuesto en forma de corona alrededor de la Ronda de la Muralla y extendido hasta la primitiva línea del empalme ferroviario, estaba organizado como una tupida área de huertas; dispuestas entre los numerosos caminos, que desde las poblaciones existentes al norte, o desde lugares más cercanos acudían a la ciudad; los principales en directa relación con sus puertas.

Es notoria la escasa relación entre estas ramas o caminos radiales. Para conseguir este registro transversal, ante la falta de calles de escala general para toda la Extensión Norte, se instrumentalizan calles correspondientes a la organización interior de cada barrio, muy particulares; exceptuando algunas vías preexistentes como son: el antiguo camino al hospital de San Lázaro, que se ha convertido en una calle transversal que pone en relación las radiales de Miraflores, Cruz Roja y Doctor Fedriani; recibiendo los nombres de calles Manuel Villalobos y la Albaida; o uno de los tramos del muro de defensa contra las avenidas fluviales, que se ha convertido en una parte de la Ronda de Pío XII, desde la avenida de Sánchez Pizjuán hasta la avenida de la Barzola. El conjunto viario de este Ámbito Territorial se asemeja al de las calles Sol y Enladrillada, del interior del casco murado. Calles largas que se cruzan como ramas de un árbol y sin relación transversal entre ellas. De las ramas principales surgen otras secundarias, a semejanza de la situación precedente donde las diferentes huertas abrían sus puertas al camino general, y tras ella se derivaba el acceso, que se dirigía a la casa da labor, al pozo y a la alberca para el riego.

Así las Entidades de Crecimiento, en las que distinguimos también sus tramos a medida que saltamos límites anteriores de la estructuración territorial, son: Carretera de Carmona, Avenida de Miraflores, Avenida de Pino Montano, Avenida de la Cruz Roja, Don Fadrique - Sánchez Pizjuán, Avenida de Alcalá del Río, San Juan de Ribera - Doctor Fedriani, Calle Medina y Galnárez, Carretera de Brenes, Calle Navarra - Carretera de la Algaba. También se ha entendido como una unidad de crecimiento de la Extensión Norte, la Calle Arroyo desde su encuentro con la Trinidad.

Espacios públicos
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos)

Otro factor que caracteriza profundamente al sector es ser lugar del asentamiento de determinadas instalaciones sanitarias. En el espacio exterior frente a la muralla se situó el Hospital de las Cinco Llagas, lo que indujo al muy posterior crecimiento en su huerta, de todo un complejo hospitalario y la propia Facultad de Medicina. El cementerio de San Fernando, trasladado al último suelo norte de Sevilla, que posteriormente fue límite por el trazado del ferrocarril del empalme. La Casa Cuna, en el inmediato exterior de este límite y en conexión con el Camino - Avenida de Miraflores. El Hospital Psiquiátrico en el límite del canal del Tamarguillo. La Clínica de la Cruz Roja.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Pero la Extensión Norte ha demostrado una extraordinaria vitalidad para seguir creciendo como lugar para la residencia, posiblemente por su cercanía a la Ronda de la Muralla, a la Macarena y al propio Centro Histórico, y así ha surgido un relleno intersticial de construcciones promovidas por la iniciativa privada. Su mayor dificultad ha estribado en crear relaciones con el Área de Extensión Este, o hacia San Jerónimo. En definitiva, para crear relaciones transversales a las abundantes radiales, y ello debido a los tendidos ferroviarios. La renovación del sector la introdujo la desviación del arroyo Tamarguillo al norte, pero sobre todo la modificación del trazado de la línea del empalme, que permitió liberarse de numerosos pasos a nivel, sobre todo el de la Carretera de Carmona, que se trasladó con forma de paso en puente a la confluencia con la prolongación de la calle Arroyo. Otro puente sobre el ferrocarril a Córdoba-Madrid, desde Plaza de Armas, mejoró las entradas de la Algaba y la Rinconada, y dejó en mejor posición a San Jerónimo.

Pero, sobre todo, la gran mejora del sector ha sido debido a la paulatina desaparición de las fábricas que poseía y su desplazamiento hacia el exterior, concentrándose en Polígonos Industriales introducidos en el Planeamiento del PGOU 62, como los de Calonge y Store, que pueden entenderse como Unidades Espaciales de la carretera de Carmona, incorporada como una de las calles del primero, tras el desvío de la misma al nudo de su actual encuentro con la Autopista del Aeropuerto. Vía que orientó la entrada desde Madrid-Córdoba en el Área de Extensión Este hacia Luis Montoto y Puerta de Carmona. También la industria del ferrocarril se fue concentrando en torno a la estación del empalme San Jerónimo: Polígono Industrial El Higuerón y Polígono Industrial San Jerónimo.

Numerosos conjuntos residenciales, denominados Parques Residenciales, han aparecido y sus trazas se han orientado por la estimada reforma interior de encontrar la transversalidad escasa o inexistente. Santa María de Ordás es un ejemplo que resuelve la conexión Avenida Miraflores con la carretera de Carmona. El Parque de Miraflores, encajado entre el Polígono Industrial Store y los crecimientos de los conjuntos residenciales como el Parque Atlántico y sus extensiones, procuran el único área de esparcimiento de todo este denso Ámbito Territorial de la Extensión Norte.

Edificaciones
(Tipos y Usos)

Al igual que la primera industrialización alcanzó el interior del Casco Murado en este hemisferio, sustituyendo numerosos conventos y sus huertas -Fábrica de Madera, Fábrica de Sombreros-; la intensificación de la misma alcanzó todo este Ámbito Territorial de la Extensión Norte. Ello fue debido a la cercanía a la ronda, y al ingreso en ella de la carretera proveniente de Madrid o carretera de Carmona, y a la cercanía del ferrocarril, Santa Justa, o los ramales de servicio desde la línea del Empalme; y no sólo por las condiciones de accesibilidad, sino sobre todo por ser un sector con una propiedad muy dividida que dificultaba la disposición genérica para un plan de conjunto. Ante la nueva e intensa demanda de instalación de fábricas y la falta de planificación para localizar las mismas, éstas se asentaron en los solares de las huertas, directamente vinculadas a los caminos de mayor recorrido que se convirtieron en carreteras, como la de Carmona, o colaterales como el comienzo de la Avenida de Miraflores, o calle Arroyo.

Tras esta invasión de las industrias sobre las huertas, sobrevino la sustitución generalizada de las vacantes por barriadas, al principio para el asentamiento de la clase obrera, donde uno de sus buenos y tempranos ejemplos lo constituye el barrio del Retiro Obrero, ubicado sobre parte de la Huerta de la Pintada en el lateral del Camino - Avenida de Miraflores. De la citada barriada del Retiro Obrero cabe destacar cómo las cuatro manzanas que se disponen con frente la Avenida de Miraflores, lo hacen dejando un gran espacio libre en forma de U, construyendo su alineación mediante una verja, con los pequeños cuerpos extremos sobre la alineación. Todo ello indica la necesidad sentida de proyectar un mecanismo separador del plano de fachada de la vivienda del tránsito general, que se considera ruidoso y negativo. Destinando el espacio delantero, donde en su fondo se toman las escaleras, a espacio acotado de la comunidad, en una nueva versión del papel de patio de la vivienda colectiva que se exterioriza como gran casa-puerta comunal.

La Barriada de Nuestra Señora de los Reyes, conocida por la Barzola, es un ejemplo manifiesto y acabado de esta forma de entender el crecimiento de la ciudad. Quizás su hallazgo principal radique en la conjunción de la disposición tradicional de la manzana, (o relación centro-periferia), con la asunción del bloque doble crujía como forma de la residencia en la ciudad moderna. Pero también no exenta de clasicidad al disponer la jerarquía de calles domésticas entre los bloques dispuestos en paralelo, todas ellas atravesadas por un eje mayor central que desemboca en la plaza porticada, centro del comercio del barrio y zona verde, interpretado, como el patio jardín de la comunidad.

Pío XII es una amplia barriada con una trama interior de calles en la que se alternan las de tráfico rodado con las exclusivamente peatonales. Esta barriada, como tantas otras realizadas por el Real Patronato de Casas Baratas, y por el arquitecto Fernando Barquín y Barón, en el período 1956-1963, entre las que destacan la de Nuestra Sra. del Carmen y de San Jerónimo, en este Ámbito Territorial de la Extensión Norte; o la de La Candelaria y Los Pajaritos, en los terrenos de Amate, se concebían como unidades vecinales muy independientes. Casi con vocación de núcleo autónomo o poblado de nueva fundación al situarse en un contexto solitario y lejano de la ciudad. Las barriadas constaban de Centro Parroquial y Centro Comercial, y también de Centro Social-Asistencial, Centro Escolar y, a veces, Guardería Infantil.

Una de las grandes unidades residenciales que saltan el primer tramo de crecimiento, con límite establecido por el malecón de defensa, hoy segunda ronda o de Pío XII, es el Polígono Norte fijado en el Plan General de Ordenación Urbana de 1962, que ha extendido el suelo urbano hasta el nuevo límite de la ciudad, ahora establecido en la nueva canalización norte del Tamarguillo, iniciada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en 1961. El Polígono Norte es un lote de terreno que se produce apoyado en el lateral de una vía de alcance medio, que procura reforzar la débil relación entre radiales. Vía que parte de la glorieta de encuentro con Doctor Fedriani en las inmediaciones del Hospital de San Lázaro, y se dirige al este, para cruzar la antigua línea del ferrocarril del empalme en la hipotética prolongación de la Cruz Roja, y alcanzar el camino-avenida de Pino Montano.

Los ejes viarios principales del Polígono Norte se disponen en cruz dividiendo su solar en cuatro cuadrantes, que a su vez se subdividen, en ocasiones formando fondos de saco, para el acceso a los portales de los bloques. Estos están resueltos en forma de H, dos dobles crujías asociadas por

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

una sola escalera que compone la barra central, y la asociación de los mismos por las testas medianeras se produce alternada, por una sola rama a la vez lo que no origina patios interiores cerrados. Debido a que su mayor dimensión es en altura, eufemísticamente a estas disposiciones de uno o más bloques en H se les ha denominado popularmente Torres. La disposición de esta forma de residencia, en muchos casos con la supresión de la planta baja, que sólo queda en estructura, sobre pilares, y con el núcleo de escalera cerrado hasta su encuentro con el plano del terreno sin mayor consideración, ha roto por completo la tradición de la forma de habitar; algo a lo que también ha contribuido, la especulativa organización de aprovechar siempre el mismo proyecto de bloque y encajarlo sin respeto al espacio público resultante, muy densificado, sin llegar a proyectarse buenos ejemplos de la idea de la ciudad verde, concentrada en altura, que preconizaba el movimiento moderno.

Pino Montano es la actuación concentrada de la labor municipal en materia de viviendas. En un principio también tuvo participación el Real Patronato de Casas Baratas, a través del Patronato de Nazaret, construyendo la barriada de Nuestra Sra. de la Consolación. Las realizaciones del Patronato Municipal de la Vivienda durante el cuatrienio 1979-83, comienzan con una ruptura con la precedente política municipal de urbanismo y vivienda. Entre otros objetivos, se marca la puesta en crisis de las grandes actuaciones en polígonos, y encarga la modificación del Plan Parcial de Pino Montano. Según su memoria, el plan "supone un cambio radical en la forma del barrio: la recuperación de la calle como elemento conformador de la ciudad, el cuidado en la definición de los espacios públicos, la incorporación de espacios interiores y patios de manzana, la construcción de edificios de un máximo de cuatro plantas, y viviendas tipo doble crujía, que garanticen una máxima ventilación y soleamiento. Configura todo ello una aportación del Patronato a la construcción de los nuevos barrios de Sevilla". La nueva etapa de Pino Montano, surgida tras el cambio democrático, ha sido y es banco de prueba para ensayar nuevas propuestas para la puesta en valor del espacio interior libre de la manzana de habitación.

Extensión Este

LOS ÁMBITOS TERRITORIALES Y ENTIDADES DE CRECIMIENTO DEL ÁREA DE EXTENSIÓN ESTE

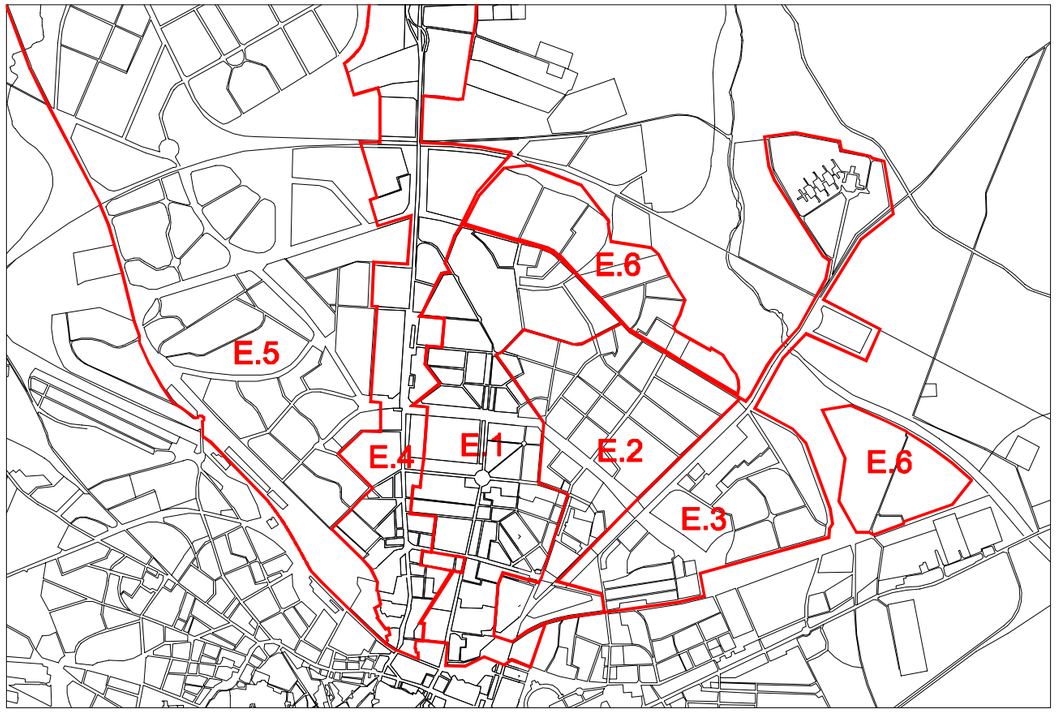
E. Ámbito territorial: área de extensión este

Descripción
(Morfología)

Es la parte de la ciudad, construida o por construir, que se ha desarrollado entre la línea interior del ferrocarril, Majarabique - Santa Justa - San Bernardo y la Salud, y la línea exterior, Majarabique - La Negrilla - La Salud, que compone el límite este del núcleo urbano actual. En este límite también se considera como crecimiento de la ciudad algunos crecimientos de su inmediato exterior, Parque Alcosa, Polígono Aeropuerto, Universidad Laboral, que formalmente constituyen los nuevos "macro arrabales de la ciudad contemporánea".

Esta Área Extensión Este, reconocido así por su posición respecto del cauce del río, del ferrocarril, pero también respecto de la ciudad histórica, ha crecido con escasas relaciones viarias de conexión con el Área Central; separadas en origen por el arroyo Tagarete y posteriormente por la línea de ferrocarril interior, de la Compañía de los Andaluces, y la línea del empalme.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007



Proceso de formación
(Evolución)

La lógica del ferrocarril vino a completar la formación de una corona desarrollada alrededor de la ciudad murada y rellenó, con industrias y ensanches industriales, los espacios vacantes entre la margen exterior de la Ronda de la Muralla, donde ya existían instalaciones Militares, el Matadero, Fábricas, Hospitales, Conventos y Arrabales, y las propias instalaciones del ferrocarril; junto a los restos de los antiguos prados de Santa Justa y de San Sebastián, ocupando antiguas huertas y arrabales exteriores como en San Benito y San Bernardo. Esta corona consolidó la antigua relación de la ciudad y su territorio, establecida a través de las alcantarillas, o pequeños puentes, que saltando el Tagarete ponían en relación las puertas, de Carmona y de la Carne, con los caminos que desde las distintas partes del territorio de la margen izquierda al este acudían a la ciudad y a su puerto.

Con posterioridad, el desarrollo del sistema carretero reforzó el valor de esta corona exterior como lugar industrial, articulado y accesible por los caminos territoriales que se convirtieron en carreteras, extendiendo las industrias por la Avenida de Miraflores, Carretera de Carmona, por la calle Oriente, por Eduardo Dato, y aún más al norte en la Resolana, tras la Macarena, salvando el Hospital de las Cinco Llagas y su explanada, y en María Auxiliadora.

Tras la colmatación, inducida por el ferrocarril, del frente este de la ciudad, que procuró abierto el proyecto de ronda y el derribo de la muralla, la ciudad trataba de crecer hacia el sur, territorio también dividido por las obras emprendidas para el crecimiento del puerto, mediante la construcción de un nuevo canal, en los terrenos de Tablada.

La confluencia de Eduardo Dato y las Avenidas de la Cruz del Campo, dos ejes perpendiculares y fundamentales del ensanche, establece el orden de crecimiento de Nervión, que se significa con una rotonda urbana que es también un elemento estructural de primer rango: La Gran Plaza. Es necesario entonces comprender cómo el crecimiento de la ciudad por el este, deducido desde el Ámbito Territorial del puente de la Puerta de la Carne, se desarrolla en dos frentes, en dos direcciones: una hacia el exterior de Nervión tras el canal del Tamarguillo. Otra hacia el interior, sobre el antiguo espacio industrial y mixto de la periferia decimonónica inducida por el ferrocarril. Crecimientos realizados en distintos momentos históricos y que pertenecen a los tramos 1º y 2º del crecimiento reconocido.

Establecido este ensanche como la primera entidad de crecimiento al este de la ciudad mediante una cualificada acción de Planeamiento de cierta escala, será la mayor explotación del eje perpendicular de nueva planta, insertado en el Ámbito Territorial de la puerta de la Carne, Eduardo Dato, la vía bulevar que se potenciará, prolongándolo definitivamente, tras la Gran Plaza hasta el límite defendido, reformándose en gran medida el proyecto primitivo.

De nuevo la forma de crecimiento consustancial a la ciudad construirá nuevos puentes en los extremos de este eje que se convierte así en guía de un crecimiento más generalizado que la del propio ensanche: El puente de la puerta de la Carne, sobre el ferrocarril, para la mejora de la relación con el Área Central, y el puente sobre el Tamarguillo, que introduce el principio urbanizador en el territorio de otra gran explotación agrícola, conocida como la hacienda de Amate.

Relación con el conjunto urbano
(Estructura)

Las relaciones del conjunto urbano con el Área de Extensión Este se explican a través de de las distintas partes de este Ámbito Territorial, especialmente a través de dos nuevos puentes sobre el ferrocarril establecidos frente a las dos puertas de mayor ámbito territorial en el flanco interior de la ciudad: La Puerta de la Carne y la Puerta de Carmona.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

E.1.Puente de la Puerta de la Carne

La gran afluencias de caminos hacia la Puerta, que por otra parte se disponía al final de una de las calles mayores de la ciudad histórica, con relación directa al área de influencia de la antigua Mezquita Mayor, hoy Iglesia del Salvador, determinó notablemente la forma de crecimiento de esta área de la ciudad. Así el ensanche este que termina madurando la ciudad, Nervión, tiene que ubicarse tras toda la corona industrial inducida por el ferrocarril interior, ya en terrenos del cortijo de Maestrescuela. Para su trazado, el eje mayor de relación con la ciudad, calle de Eduardo Dato, es una vía perpendicular de la estructura, orientado desde la Puerta de la Carne como prolongación del antiguo camino local a las huertas, que en su margen norte se habían transformado en parte en suelo del asentamiento industrial. Eje, que ligeramente corregido, se prolongará hasta el límite de la ciudad, fijado en el canal del arroyo Tamarguillo.

El otro eje del ensanche de Nervión, la Avenida de la Cruz del Campo y la Avenida de la Ciudad Jardín, se traza justo en la distancia media entre el alcance del desarrollo industrial comentado -límite de los terrenos de La Pirotecnia y la propiedad de Portaceli-, y el límite del canal del Tamarguillo. Este eje constituye la primera vía urbana paralela del sistema, y relaciona las tres antiguas vías radiales de desigual consideración para la comunicación territorial primitiva: Luis Montoto, Eduardo Dato y Ramón y Cajal.

A la relación del crecimiento de Amate con la ciudad también contribuyen los puentes tendidos, sobre el límite territorial del canal del Tamarguillo, para el paso de la carretera de Alcalá, prolongación de Luis Montoto, y por otra parte el puente situado al final de Ramón y Cajal. Los nuevos puentes no sólo son pasos que permiten la extensión en línea recta -Federico Mayo Gayarre, Carretera de Málaga-Granada, hoy avenida de Andalucía, o Avenida de Héroes de Toledo-, sino que en sus cabeceras exteriores reciben otras vías de trazas oblicuas que ramifican los crecimientos mediante nuevas vías radiales, conformándose así como nuevas puertas de la ciudad de los años sesenta.

Ante la ausencia de una planificación de mayor rango, son las propias calles de la organización interna, de las barriadas, las que a veces se disponen para articular el sistema de comunicación general, como es el caso de las calles Codorniz y Navío.

El viario de relación entre estas puertas, o crecimiento paralelo de la estructura, surge también con esta concepción atrofiada, y son las calles de borde de las barriadas las que, conectadas unas con otras, van formando la continuidad viaria a ambos lados del canal: al interior del límite son las calles de Clemente Hidalgo - C. Roque Hernández, y en el exterior las calles Cruz del Sur y Esteban Márquez, todas ellas de efecto local.

En esta parte del Ámbito Territorial pueden distinguirse las siguientes Entidades de Crecimiento: Avenida de Eduardo Dato - Huerta del Rey (E.1.1), Luis de Morales - San Francisco Javier (E.1.2), Nervión (E.1.3) y Amate (E.1.4).

E.2. Puente de la Enramadilla

Constituye este paso otra puerta de la ciudad, cuya realidad es una traslación al límite del Ferrocarril de los efectos de la Puerta de San Fernando, cumpliéndose uno de los cometidos de difusión que realiza el Prado de San Sebastián.

En parte esta buena posición es la que hace decaer, su valor como enclave industrial, también consecuencia de la desindustrialización, con la desaparición de la Pirotecnia y de la Fábrica de la Cross. Sin embargo, y pese a la renovación introducida por esta nueva puerta, abierta con la construcción del nuevo puente al ferrocarril, todos los terrenos entre las vías de ferrocarril de Sevilla -Alcalá y la línea de paso desde San Bernardo a Cádiz, necesitaban mayor accesibilidad y registro, planteándose el Prado como único lugar para las relaciones de la Ampliación Sur con el Área de Extensión Este, entendidas estas como todo lo urbanizado en y al sur de Ramón y Cajal.

El crecimiento de este extenso Ámbito Territorial lo propiciaría la construcción de una gran obra: de la Universidad Laboral. Alejada originariamente de la ciudad y su territorio en un horizonte temporal amplio. Se situaba tras el cauce del Guadaira y en la salida hacia Utrera, implantación, que necesitó una nueva vía de comunicación con la ciudad; surgió así una extraordinaria vía radial reforzando la antigua vialidad del camino a Quintos - Utrera: La Autopista de la Universidad Laboral. Pero esta vía, por su cometido y sección, no pudo alcanzar la Puerta de la Carne ni tan siquiera el nuevo puente de la Enramadilla, debido a la presencia y posición de la Pirotecnia Militar, lo que obligó a quebrar su trazado y dirigirse a la calle de mayor sección del barrio del Porvenir, por delante del Tiro de Línea, y provocar un nuevo paso al ferrocarril con forma de paso a nivel en Felipe II, y relacionarse así con el Área Central, descansando en un importante eje de crecimiento; Avenida de la Borbolla, parte del crecimiento del antiguo camino a Dos Hermanas.

E.3. El antiguo paso a nivel de Felipe II

En primer lugar, el antiguo paso a nivel de Felipe II abre toda una nueva relación de gran entidad para un territorio antes encerrado entre vías ferroviarias como es este Ámbito Territorial ya articulado por el paso de la autopista de la Universidad Laboral. En segundo lugar la geometría que adopta la nueva traza viaria formaliza un ángulo, acordado por una amplia curva, cuyos lados subrayan con nitidez dos direcciones bien distintas. El lado que discurre en paralelo al antiguo camino de Quintos y al ferrocarril Alcalá -que constituye por tanto una afirmación de la estructura arcaica o radial, y el lado que se dispone perpendicular al ferrocarril para su cruce, que se adapta a la traza anterior de Felipe II, constituyendo por tanto una traza perpendicular al río. Ejemplifica esta traza, con inusitada perfección, la teoría de la ciudad que afirmamos como una transformación y pervivencia en el tiempo y en el espacio de la estructura arcaica, arbórea y radiocéntrica, dirigida al paso del valle (Puente de Triana), a otra más abierta que se genera como un sistema de paralelas y perpendiculares al crecimiento del puerto, como es este caso.

Puesto que las diferentes unidades espaciales, e incluso las trazas de las edificaciones, se orientan respecto a los ejes viarios principales, esta consideración general alcanza hasta las pequeñas escalas de la ciudad. Según esta teoría, que no es otra cosa que la formulación de una lógica general en que basar el conocimiento analítico de la ciudad como hecho material y arquitectónico, la composición de los barrios, su relación íntima entre morfología urbana y tipología edificatoria constructiva, viene en primera instancia determinada por los principios generadores de las formas de crecimiento básicas. Así podemos afirmar que el Tiro de Línea, Juan de la Cosa, Teatinos, Almirante Topete, Casas Obreras, Barriada de Felipe II, Montesierra, son Unidades Espaciales paralelas, porque están orientadas por la línea férrea paralela, y el tramo perpendicular de la autopista de la Universidad Laboral, hoy llamada Avenida General Merry. Mientras que las unidades avenida de la Paz, y todo el Polígono Sur -Barriadas de Nuestra Sra. de la Oliva, las Letanías, las Tres Mil viviendas y la ampliación-, son Unidades Espaciales de disposición radial, por estar orientadas al antiguo camino de Quintos convertido en avenida.

Un caso paradigmático se constituye en aquellos conjuntos residenciales que adoptan una posición altamente singularizada, como el bello ejemplo de "Los Diez Mandamientos", que toma fuerza para su expresión arquitectónica precisamente en la traza curva a la que se refiere, como enlace-rótula de una rama estructural, que se transforma de radial a perpendicular.

En el Ámbito Territorial del paso a nivel de Felipe II también se reconocen dos tramos de crecimiento. El primero se extiende desde el muro trasero de la Pirotecnia Militar hasta el paso de la originaria autopista de la Universidad Laboral sobre el Canal del Tamarguillo, ángulo norte de la barriada Nuestra Señora de la Oliva; y el segundo, se desarrolla desde este paso hasta la carretera de Su Eminencia. En el Este, la Unidad Espacial de la avenida de la Paz es resultado de la seriación de bloques en H que por su altura reciben el nombre de torres, y que se disponen dejando espacios intermedios y una franja libre delantera, recorrida en paralelo por una vía de servicio para el acceso a los bloques, que se aíslan así de la calzada principal circulatoria. Estos mismos bloques, su disposición entre ellos y su relación con la arteria principal de referencia, se localizan en la avenida de Kansas City, como crecimiento de la Autopista de San Pablo; otra de las variantes de una rama radial como se explicará en su momento.

El Polígono Sur, como el Polígono Norte, son Unidades Espaciales surgidas del Plan de 1962. El primero puede leerse como una versión atrofiada del urbanismo del Movimiento Moderno, en cuanto a la especialización de vías de borde y a la estructuración interna sectorial y de fondo de saco para los aparcamientos y acceso a las viviendas, organizadas en bloques en altura con espacios ajardinados entre ellos, como interpretación de la ciudad verde Corbuseriana.

E.4. Puente de la Puerta de Carmona

La Puerta de Carmona es la gran puerta del flanco interior este de la ciudad murada y paso principal, al poner en relación vías principales de la ciudad histórica - San Esteban, Águilas, Alfalfa, Alcaicería, Córdoba, Plaza del Salvador -, y otras que apuntan hacia la puerta, con los caminos antiguos de Carmona y de Alcalá de Guadaira reunidos en su Ámbito Territorial en las inmediaciones de la Hacienda de Amate.

La ancha calzada territorial, que acudía a la Puerta se significaba por ser un espacio exterior altamente formalizado mediante elementos como la Cruz del Campo, y por la continuada presencia del acueducto de los caños de Carmona. Además de con esta principalísima vía, la Puerta de Carmona contaba con otros dos caminos de menor alcance territorial. La actual calle de los Pirineos, para el registro de las huertas cercanas, y el camino de relación con el Prado de Santa Justa, también accesible desde la Puerta Osario -acceso éste último perdido con la instalación del ferrocarril-. Llamado de la alcantarilla de las Madejas. (Olavide 1771).

Entre las Puertas de Carmona y de la Carne, el ferrocarril se encajó muy plegado al cauce del arroyo Tagarete, rompiendo la continuidad de los caños que saltaban éste y su barranco para acometer en el lateral de la Puerta de la muralla y discurrir adosado a la muralla en dirección hacia el Alcázar y sus huertas.

El crecimiento de la ciudad plegado a esta comunicación radial, que por su orientación al este casualmente coincide con la dirección perpendicular, podemos elevarlo a la condición de paradigma así como tantas otras Entidades de Crecimiento que se organizan en Sevilla por simple extensión, convirtiendo un camino en "avenida o calle", finalmente en carretera, a medida que salta los tramos de crecimiento impuestos por los sucesivos límites establecidos en el territorio de la ciudad; calle de Oriente, hoy Luis Montoto, paso del Tamarguillo, avenida de Andalucía; paso del ferrocarril exterior; carretera de Málaga y Granada o Autovía A-92.

Las muy diversas formas arquitectónicas que se congregan a su paso, se corresponden con claridad con sus diferentes ordenaciones como tipología viaria, y nos revelan en su conjunto una acumulación nada homogénea de escenarios urbanos formados y reformados secuencialmente en el tiempo. A veces se definen como amplios espacios al que dan frente arrabales, como San Benito y la Calzada, que se ofrecen como población en las afueras de una ciudad. En otras ocasiones perviven situaciones de frentes industriales que dan acceso a adarves y patios para la misma actividad, renovándose por casas urbanas que disponen fachadas continuas a la vía entendida como calle.

Las consideraciones de un plan que permite elevar el número de plantas según el ancho de la calle, basándose en una especulativa versión de las ideas de salubridad y soleamiento, introducidos desde una falsa concepción de los principios teóricos del urbanismo moderno, permiten desfigurar ensanches y tramas anteriores, levantando una barrera o un hito alto, piezas ya referidas al espacio de la antigua calzada convertida en calle que desfiguran en este borde su organización espacial y a veces degradan el resto de la trama interior. Estas casas de fachadas continuas o de espacios intercalados, como retranqueados por la norma en un

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

último intento de segregar vía y fachada, conviven con alguna villa señorial del ensanche de Nervión, o con el Templete de la Cruz del Campo, perdida ya su referencia a un espacio territorial antes abierto.

La Calzada de Oriente o Luis Montoto, principal radial de la estructura arcaica, vio descargado su cometido estructural por la entrada a la ciudad desde Madrid, Córdoba y Carmona, por el antiguo camino de la Fuente del Arzobispo, más tarde carretera de Carmona tras un paso a nivel a la altura de la Corza. Ante la densa ocupación de las huertas por un tejido industrial extenso, será otra Entidad de Crecimiento, no sólo del crecimiento de la ciudad sino de la región sur, como es el nuevo Aeropuerto transoceánico de Sevilla y la Base Militar, la que genera una nueva infraestructura viaria: la Autopista de San Pablo. Es este nuevo elemento una variante a la carretera de Carmona, que como rama radiocéntrica refuerza la estructura arcaica o arbórea de Sevilla. El cambio sustancial que introduce esta vía es relacionar la N-IV, carretera a Madrid, no con la Ronda de la Muralla en el Sector Norte y frente a la puerta del Sol, sino con Luis Montoto, y, a través de ella, con el puente de la Puerta de Carmona, a cuya altura se ingresa en la ronda decimonónica o se penetra en la ciudad murada, produciendo una entrada más centrada.

La Autopista de San Pablo, que se bifurcó de la carretera de Carmona en el actual punto de encuentro con la de su Eminencia, límite de su época, antes del último trazado ferroviario exterior, permitió dar una entrada más adecuada y posibilitó el crecimiento de la característica Ciudad Jardín de Santa Clara de Cuba. Pero también estructura los crecimientos de los diferentes barrios del polígono de San Pablo, reorientados en el Plan de 1962.

E.5. Entidades de crecimiento transversal

Salvando la inmensa dificultad que la ciudad ha tenido para desarrollarse en su Área de Extensión Este por los condicionantes impuestos por La Línea de Ferrocarril Interior, y en menor medida por otros límites territoriales reconocidos, el crecimiento por extensión sobre las radiales, o ramas de su estructura arbórea y arcaica, se ha conducido siempre con lógica facilidad. Sin embargo, la dificultad siempre estribará en relacionar los crecimientos radiales entre sí, reconociéndose aún hoy en la formación de la ciudad profundas huellas heredadas del hecho de que por un dilatadísimo período de tiempo, el único elemento relacionador lo constituyó la reforma que introdujeron en el entorno de la ciudad murada los proyectos de rondas y del paseo del frente portuario histórico.

Para esta necesaria maduración de la forma estructural de la ciudad, la Sevilla contemporánea ha empleado todos los recursos dispuestos a su alcance en procurarse un mayor equilibrio.

El primero de estos recursos ha consistido en la extensión de los ejes transversales interiores de las áreas planificadas y parciales más allá de sus Ámbitos Territoriales originarios. Son ejemplo de ello en Nervión, las avenidas de la Cruz del Campo y de la Ciudad Jardín, que limitadas en su origen por las radiales de Luis Montoto y Ramón y Cajal, crecieron no sin dificultad, al norte, tras el derribo y remodelación parcial de la Factoría de Cerveza, extendiéndose por la avenida del Greco, y al sur alterando sustancialmente el orden interno de la unidad vecinal del barrio del Juncal, aprovechando el espacio viario de su plaza central como paso para una forzada vía de enlace, la calle Alcalde Juan Fernández. Quedarán así relacionados, por primera vez todos los crecimientos radiales inducidos por la autopista de San Pablo, calle de Tarso, Luis Montoto, Eduardo Dato, Ramón y Cajal y Felipe II, cubriéndose la posibilidad de una nueva relación con la ampliación sur del Área Central sin descansar en la Ronda de la Muralla, si bien condicionada por las incidencias del paso a nivel con el ferrocarril para ingresar en la avenida de la Borbolla.

El segundo recurso, éste plenamente logrado, se debe a operaciones más drásticas, provenientes de la reforma interior del límite de la primera periferia industrial que se desarrolló hasta las inmediaciones del ensanche de Nervión. Esta lenta y tardía reforma, la apertura de las calles y avenidas de Luis Morales, San Francisco Javier y Diego Martínez Barrio, parece consecuencia de una reorientación del Eje Norte-Sur, pieza central diseñada para la renovación de Sevilla en el Plan General de Ordenación Urbana de 1962.

El tercer recurso que Sevilla dispuso para el crecimiento transversal, lo constituyó la obra de infraestructura de la carretera de Su Eminencia, de génesis anteriormente analizada.

El cuarto y último recurso del Área de Extensión Este es la extraordinaria transformación del espacio de la antigua canalización de los arroyos Miraflores y Tamarguillo. El crecimiento llevado a cabo con el límite activo, estableció una corona urbana no consciente de sí misma y, por ello, carente de continuidad espacial o formal.

Estructura interna y límites
(Entidades de Crecimiento, Unidades Espaciales)

El reconocimiento de este amplio área de Sevilla se fundamenta en la acción que han ejercido determinadas infraestructuras territoriales en el proceso de construcción de la ciudad, entre las que cabe destacar la construcción de la línea general de ferrocarril Madrid - Cádiz. Esta área que se extiende hasta el nuevo límite de la ciudad fijado en primera instancia por la nueva canalización del arroyo Ranilla para desaguar en el Guadaira (1963), y definitivamente afirmado por el trazado de la nueva variante ferroviaria para el paso de mercancías (1973-1978), con estación sobre terrenos de la Hacienda de La Negrilla.

Se concreta, por tanto, como un Área comprendida entre dos límites impuestos por el ferrocarril, siendo el límite separador respecto al Área Central la actual línea norte y sur que une la estación de servicios internos de Santa Justa y la estación de Cádiz con la estación de la Salud al sur y al norte en San Jerónimo pasando por Majarabique.

En el interior de este amplio territorio, ocupado originariamente, en su mayor parte, por grandes haciendas para la explotación agrícola, es necesario señalar una estructuración previa al crecimiento de la ciudad, reconociendo otros dos límites históricamente establecidos. El primero levantado como parte de la defensa contra avenidas fluviales mediante un muro protector del canal abierto para la reunión de los arroyos Miraflores y Tamarguillo, alojado en la cañada real del Poco Aceite, al que

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

desaguará también el arroyo Ranilla. Este canal desvía el antiguo curso del arroyo Tamarguillo dirigiéndose, en paralelo y al exterior de la línea del ferrocarril a Cádiz, desde las inmediaciones del Tiro de Línea para desaguar al Guadaira.

El segundo límite se reconoce en la conjunción de otros dos elementos territoriales adyacentes: el canal de riego del Valle inferior del Guadalquivir, y la carretera de Su Eminencia; vía circulatoria que se forma como enlace entre las carreteras de Sevilla a Alcalá de Guadaira y la de Sevilla a Dos Hermanas. En su formación se instrumentalizan parcialmente las trazas de dos vías preexistentes. El tramo final de la antigua cañada de los Molinos, que plegada al curso del río Guadaira partía del camino viejo a Dos Hermanas, y el camino exclusivo de registro de la Hacienda Su Eminencia, bifurcado del antiguo de Sevilla a Alcalá de Guadaira, de donde este enlace carretero recibe su nombre.

Así el Área de Extensión Este de la ciudad antes de su desarrollo está estructurado en tres Ámbitos Territoriales entre límites, de formatos apaisados y dirección estructural en paralelo al cauce del río, que suponen también tres tramos del crecimiento.

El primero de los límites para la extensión este queda fijado por el ferrocarril, alojado sobre un muro elevado, ampliándose hasta este trazado el perímetro defendido de inundaciones de Sevilla, el cual marca con claridad la dirección paralela de la estructura. Límite de carácter netamente territorial y excluyente, que por sus caracteristicas -ser una vía para la movilidad de un transporte de larga distancia de viajeros, pero sobre todo de mercancías-, además de congelar un espacio imposible urbano, vertebró una generación de industrias.

Espacios públicos
(Forma de urbanización, la construcción de los espacios públicos)

Las instalaciones urbanas y los sectores residenciales que allí se construyen no conceden valor al límite y por ello se disponen formando un conjunto no homogéneo, sin características formales uniformes en la dirección paralela a la continuidad territorial del límite. Las nuevas edificaciones, debido a las condiciones medioambientales y a la posibilidad de desbordamiento del arroyo -la defensa no queda definitivamente establecida hasta 1929-, le dan la espalda, orientando sus puertas hacia la ciudad, como ocurre en la Cárcel Provincial; o abriéndola al camino transversal al límite, como es el caso del Matadero Municipal que orienta sus puertas a la antigua vereda de la Carne - mejorada y corregida en su traza, elevada de cota para salvar la nueva calzada de las crecidas fluviales -, origen de las avenidas de Ramón y Cajal y tras el Tamarguillo, calle de Los Héroes de Toledo. El Matadero, como el complejo deportivo de Piscinas Sevilla, presentarán una tapia continua y ciega al canal, abriendo este último su puerta a la Avenida de la Ciudad Jardín.

En cuanto a la barriada del Bajo Nervión, no apoya su viario en el elemento territorial, siendo más desarrolladas en su trama las paralelas que las transversales. La mayor valoración de puntos interiores del ensanche como la Gran Plaza, y en consecuencia el estrellado hacia ella de las calles de la Ciudad Jardín, también evidencian la consideración de espacio trasero del temido Tamarguillo.

De trazas ortogonales, la disposición de sus manzanas o cuadras rectangulares, próximas al doble cuadrado, refieren su lado menor al antiguo camino territorial, convertido en la avenida de los Héroes de Toledo, que constituye su frente y denota la relación lateral intencionada con el límite del Tamarguillo, del que en un principio se retira.

El Puente de la Enramadilla supone la maduración de esta importante relación, y es de nuevo una forma de crecimiento que introducirá una notabilísima mejora de posición para la Entidad de Crecimiento de la Enramadilla - Ramón y Cajal, que permitirá la renovación de todo el sector, completándose con barriadas en el borde de Nervión, como Híspalis, El Juncal, El Plantinar, Conde de Bustillo y, sobre todo, la dedicación más reciente de la Entidad como lugar terciario para oficinas y centros universitarios.

La gran implantación industrial de la fábrica de cervezas La Cruz del Campo, es también muestra abierta del paso de la fachada continua al conjunto de Naves-Pabellones, y finalmente al volumen aislado alto de silos a semejanza de la torre. La calle de Luis Montoto, por la posición cada día más central que le confiere su originaria y permanente accesibilidad, se transforma en el lugar de servicios y, también, tras su paulatina conversión, en calle mercado.

En su paso al antiguo canal del Tamarguillo, se evidencia de nuevo su condición originaria de calzada y en este punto, de antiguo puente de salida, la ciudad actual hereda la huella de una de las puertas, de la de los finales de los cincuenta. Su crecimiento al exterior viene marcado por la duplicación de su anchura y la independencia de los tejidos construidos en ambas márgenes, apoyados en vías de servicio que denotan su concepción, antes que como espacio urbano, como carretera. En este segundo tramo, Avenida de Andalucía, conviven polígonos industriales, conjuntos poblacionales del camino viejo a Alcalá de Guadaira, que se desviaba para orientarse al curso del Guadaira, y que constituye el nexo de unión del crecimiento de Palmete, construyendo en los últimos intersticios, determinados conjuntos residenciales de apretado encaje, como el de Santa Aurelia.

En su nuevo paso a la carretera de Su Eminencia y al ferrocarril exterior, límite de la ciudad actual, que consideramos el tercer tramo de crecimiento, se vuelve a formar la nueva puerta este de la ciudad. Resuelta como un confuso nudo de tráfico con pasos a distinto nivel, donde el mal resuelto "encaje funcional" ha prevalecido por encima de cualquier otra consideración, convirtiendo en vulgar tan relevante punto de la estructura, que se ha ignorado y dejado crecer como trasera.

La última de las ramas que se bifurcan de la Entidad de Crecimiento, de Luis Montoto, lo hace tras pasar el antiguo puente del límite del canal del Tamarguillo, y se origina como la construcción de la carretera de registro que acompaña al canal de riego del valle inferior del Guadalquivir, que se desvía para dirigirse a la ciudad, siguiendo de manera rectificada el curso del arroyo del Ranilla. Este es el origen de la carretera Amarilla. Vía radial de nueva formación que articula una gran extensión del territorio, en casi su totalidad calificado de suelo industrial en el Plan del 62. El registro que alcanza esta vía, que discurre en paralelo a la autopista de San Pablo y a las vías articuladoras de los distintos barrios del mismo, divide al sector en dos partes. La más pequeña completa un extenso solar entre el canal -calle de Tarso-, el Barrio D y la ronda de Santa Clara, sobre la que se asentará una industria papelera con desagüe al Ranilla. La mayor, con forma de triángulo, queda limitada por la avenida de Andalucía, la carretera de Su Eminencia y la propia carretera Amarilla.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

La urbanización de ésta responde a un conjunto de calles formando manzanas rectangulares, de posterior parcelación para el asentamiento de naves. Esta trama está orientada según los tres lados del triángulo, por lo que su ordenación interior surge del encuentro de la estructura radial con un límite, pese a la coincidencia del eje de la antigua calzada de Oriente con la dirección perpendicular de la estructura provocada por el crecimiento del Puerto.

El Polígono Este se sitúa en el tercer tramo del crecimiento del Área de Extensión tras la carretera de Su Eminencia; e incluso saltando el ferrocarril exterior, una gran proporción del Polígono del Aeropuerto se desarrolla en el Área Exterior Este de la ciudad, pero íntimamente ligado y sin solución de continuidad con el casco urbano. Tres vías radiales establecen la relación con el casco urbano: la autopista del Aeropuerto de San Pablo; la Autovía A-92 y la carretera Amarilla. Esta última, y su prolongación, se ha convertido en su vía central articuladora, con forma de vía-parque que discurre por una franja verde, en la parte del Polígono que se desarrolla entre la carretera de Su Eminencia y el paso elevado del ferrocarril. Tras éste, un enlace viario la desvía y prolonga casi en paralelo al ferrocarril hasta su conexión con la A-92.

La sectorización del polígono se consigue mediante una amplia trama de vías secundarias que rodean y conforman grandes parcelas que resultan de la adaptación de una teórica malla ortogonal a las geometrías de los elementos preexistentes. Y dentro de esta sectorización, sucesivas divisiones parcelarias conseguidas mediante vías de menor rango disponen el loteo del suelo para definitivamente estructurarse con proyectos concretos de urbanización y edificación, que responden a una diversidad de promociones según zonas, dándose desde la vivienda unifamiliar adosada o en hilera, hasta la densa agrupación de bloques de mancomunidades aisladas. La arquitectura del Polígono del Aeropuerto se figura con claridad como respuesta al modelo de gestión de grandes suelos, propio del desarrollismo de las últimas décadas. Y denota un gran vacío de cultura urbana para la producción de la ciudad, sólo apareciendo enfrentadas las escalas extremas: las infraestructuras y el loteo parcelario de gran escala frente a la individualidad de cada una de sus promociones edificatorias.

Edificaciones
(Tipos y Usos)

En cuanto al crecimiento sobre el límite del Tamarguillo se sitúan instalaciones que no son muy urbanas y barrios de menor consideración que se ubican en el suelo último y menos deseable del perímetro urbano, y estos probablemente se apoyen en las proximidades del canal por encontrar en él una línea de desagüe. Son ejemplos de estas urbanizaciones primeras, la Cárcel Provincial, el Nuevo Matadero Municipal, y el Bajo Nervión.

La Hacienda de Amate, se convierte en ciudad mediante proyectos de urbanización, parcelación y edificación, a partir de los últimos años de la década de los cincuenta, ante las expectativas generadas por el proyecto de canalización y desvío del arroyo Tamarguillo norte para desaguar al Guadalquivir, en la proximidades de San Jerónimo, lo que sucede años más tarde, en 1962. Amate comienza a urbanizarse por la iniciativa del Real Patronato de Casas Baratas, construyéndose la Barriada de la Candelaria, Nazaret y los Pájaros, y por la iniciativa oficial del Instituto Nacional de la Vivienda, mediante la Obra Sindical del Hogar edificándose el barrio de Madre de Dios.

Federico Mayo Gayarre, en su segundo tramo, recibe secuencialmente calles de segunda entidad, perpendiculares articuladoras de barrios como la Candelaria, Nazaret, Santa Teresa y Virgen de los Reyes.

Son estas nuevas barriadas el resultado de múltiples variaciones sobre la asociación del bloque doble crujía. Disponen este tipo edificatorio subrayando la vía principal, articuladora del crecimiento, al asociarse y producir fachadas continuas propias de la "calle corredor, como es el caso de las barriadas de Federico Mayo Gayarre, San Juan de la Cruz o Paulo Orosio. En los interiores de estas manzanas. Residenciales, siempre regulares, se acomoda la edificación procurando un viario interno de llegada a los portales, que trata de resolver el encuentro de geometrías impuestas por la trama principal.

La Candelaria es un proyecto de urbanización y edificación que también fija su base compositiva en la idea la trama ortogonal. La particular asociación de sus bloques doble crujía dispuesto en T, -centrando la escalera para tres viviendas por rellano en el punto de cruce de las ramas del bloque-, manifiesta su formalización a medio camino entre el ensanche y el polígono de bloques aislados.

Héroes de Toledo, reconocida como Entidad de Crecimiento, es la vía que permite el asentamiento de la gran manzana industrial de HYTASA, que se extiende desde el frente lateral del canal hasta la carretera de Su Eminencia y se cierra en su flanco posterior, en paralelo a la antigua vía del ferrocarril de San Bernardo a Alcalá de Guadaira y Carmona.

Los terrenos posteriores a HYTASA, entre la nueva avenida y el ferrocarril, terminaron dedicándose a polígono industrial y ante la falta de una estrategia de asentamiento general para una ciudad industrial, el Plan de 1962 tomó como modelo la posición relativa de este asentamiento industrial para la ubicación de otras "cuñas" industriales no nocivas, que se intercalarían entre barrios, anexas a los desarrollos carreteros y junto a estas puertas de la ciudad.

Parece que la nueva puerta del este, recreación a otra escala de la Puerta de Carmona, ha heredado el papel funcional de las antiguas puertas de la Carne y de Triana. Como en ellas, aquí se sitúa el gran mercado de mayoristas y la lonja del pescado del antiguo barranco, el mercado, hoy conocido como hipermercado, y un centro de distribución de mercancías, la ciudad del transporte la Negrilla, que es un gran enclave ferroviario, como lo tuvo la Puerta de la Carne en San Bernardo.

El encuentro de la autopista de San Pablo con Luis Montoto, no tuvo una solución de continuidad aceptable, al tener que encajarse entre los barrios ya formados que extendían la barriada de España, o en formación, como el primer barrio del polígono de San Pablo, y los terrenos ferroviarios de Santa Justa; encontrándose en su frente de avance con el arrabal de la Calzada, Plaza de Sacrifico, tras el nuevo asentamiento de los talleres de la Seat. Por ello su enlace se trazó con un radical cambio de orientación de su eje a noventa grados, suavizado por un insuficiente radio de curvatura.

Su existencia ha permitido el crecimiento de Unidades Espaciales como el conjunto residencial El Greco y la barriada de Las Huertas -esta última edificada mediante una hilera de bloques-, torres separadas entre sí, y retrasadas de la alineación por un espacio libre en paralelo, que incorpora una vía de servicio de acceso conjunta a los portales. Solución muy similar, casi la aplicación de un

mismo proyecto, a la adoptada en la Autopista de la Universidad Laboral, renombrada Avenida de la Paz.

Pero es la ordenación de los frentes de los barrios A, B, C y E ó D, del Polígono de San Pablo, con bloques apantallados y aislados, o torres de mayor altura, y orientados con cierto sesgo a la directriz de la autopista a la que presentan sus testas medianeras ciegas, lo que le confiere una precisa imagen urbana de una Sevilla modernizada en esta principal entrada como, salvando tiempos y distancias, lo hiciera la avenida de la Palmera.

El Polígono del Aeropuerto es una Entidad de Crecimiento surgida a través de un Plan de Actuación Urgente (ACTUR), y supone un gran impulso en la extensión de la ciudad. Por su gran tamaño y capacidad poblacional ha recibido la denominación oficial de Sevilla-Este.

Sin la carretera de Su Eminencia, por su implantación adelantada en el tiempo, también por su no consideración como elemento de la trama urbana debido a su origen carretero, el crecimiento transversal inducido por este límite lejano y ajeno a la conciencia urbana, se realizó de manera parasitaria sobre la vía, por crecimientos marginales de una corona de barrios. La Plata, Padre Pío, la Doctora, son barriadas de estrechas calles y parcelas apretadas que han ido colmatando el territorio de la hacienda de Su Eminencia; con urbanizaciones que hoy alcanzan desarrollos más exteriores, como la barriada de Palmete, sobre el antiguo camino de Alcalá de Guadaira. Las directrices geométricas de estos conjuntos cerrados sobre sí mismos, vienen condicionadas por las antiguas trazas existentes del ferrocarril a Alcalá de Guadaira, cauces fluviales desecados, caminos y canalizaciones de regadío, hoy perdidos. La propia carretera, convertida en la calle del encuentro de todas ellas, termina convirtiéndose en el espacio público generador de la identidad urbana del crecimiento de todo este tramo de ciudad, sobre el que se proyectan los elementos comunes: cine, mercado, talleres de reparación de automóviles y artesanos; reproduciendo de otra manera la vitalidad y superposición general que caracteriza a la ciudad artesanal medieval, sólo que el continuo y denso paso de vehículos altera su equilibrio. Al mismo tiempo se malogra la expectativa de construir en su entorno un crecimiento transversal de índole general tan necesario para la ciudad en la posición estratégica de un límite de su estructura.

Otro momento de este crecimiento se constituye cuando el territorio de la ciudad se ha ido colmatando y ha alcanzado este límite, subsanando, finalmente, las precariedades originales de los servicios urbanos. El lugar es afectado por la mejora de su posición relativa y aparece una nueva solicitación para su crecimiento, rellenándose con construcciones de otra raíz tipológica, los intersticios, aún vacantes, de suelo sobre los asentamientos primitivos. Este es el origen de conjuntos residenciales que por otras causas también procuran su aislamiento, cambiando su fisonomía por el mestizaje que introducen en su paisaje urbano las nuevas edificaciones de mayor densidad dispuestas en altura, como ejemplifican las implantaciones del Trébol, Federico García Lorca y Bekinsa III, o el perfil de naves más potentes de la implantación de polígonos industriales. El efecto combinado de la colmatación de la Entidad de Crecimiento de la carretera de Su Eminencia y del límite otra vez impuesto por el paso del ferrocarril está produciendo una difícil situación urbana cerrada, que puede reproducir los mismos problemas para el crecimiento actual en el Área Exterior Este, Quintos, Alcalá de Guadaira, y Torreblanca, entre otros y, sobre todo, comprometer seriamente el futuro.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007