

## VISTAS AÉREAS HISTÓRICAS DE NERVIÓN

Víctor Fernández Salinas

### 1. Nervión desde el cielo

Sevilla tiene una, no sólo interesante, sino también hermosa colección de vistas aéreas desde los primeros decenios del siglo XX. Éstas ayudan a comprender la realidad urbana que se desenvolvía desde el centro histórico hacia una periferia inmediata, incoherente, aislada y de carácter muy variado. Al observar estas imágenes, en la que se mezcla ese toque ideal que otorga la altura con la nostalgia de una etapa fundamental para entender la personalidad de Sevilla (especialmente los tres primeros decenios del siglo pasado), la mirada se vuelve benévola y la añoranza puede a veces más que juicios objetivos de lo que realmente aquella Sevilla significó y sigue significando en la Sevilla presente.

El actual distrito de Nervión (figura 1) es una parte importante de aquella primera verdadera expansión de la ciudad más allá de su antiguo recinto intramuros y arrabales históricos. Es cierto que se trató de una ocupación insegura y casi balbuceante de la periferia, en ocasiones anárquica, pero también sería imposible comprender la esencia de buena parte de la ciudad actual sin prestar atención a los procesos que allí se dieron. Hoy, este distrito (que abarca un ámbito muy superior al barrio que es conocido popularmente por el nombre de 'Nervión') es el corazón geográfico de Sevilla (figura 1). Si hubiese que colocar una venera al estilo de la existente en la calle José Gestoso indicando el centro geográfico de la ciudad intramuros, ésta estaría tendría que situarse en el entorno de la avenida de Andalucía, en la parte oriental de esta zona sevillana.

**Figura 1. El distrito de Nervión en el municipio de Sevilla**



Fte.: Ayuntamiento de Sevilla (<http://www.sevilla.org/ayuntamiento/distritos>)

El distrito, tal y como expresa la mayor parte de las fotografías aéreas de prácticamente todo el siglo XX, es un ámbito muy complejo hasta el punto de, sin ser de los mayores distritos de la capital, sí se puede afirmar que es el más variado y el que presenta claves urbanas más dispares. En él aparecen sectores con trama histórica (como San Bernardo o, en menor medida, la parte meridional de La Calzada) y, al mismo tiempo, sectores que aún no han terminado de convertirse en espacios urbanos totalmente conformados, como los alrededores de la antigua estación de Cádiz. No hay un mundo, sino varios



c) La colmatación de estos espacios intermedios durante la segunda mitad del siglo XX: primero en torno al eje Luis de Morales-San Francisco Javier, el segundo ligado a la apertura de la avenida de la Buhaira.

**Cuadro 1. Esquema de ocupación del espacio del actual distrito de Nervión**

Calle Menéndez Pelayo	Fase I: Arrabales y ronda histórica	Fase III Entornos de Luis de Morales-San Francisco Javier y Buhaira	Fase II Nervión	Ronda del Tamarguillo
-----------------------	---	---	--------------------	-----------------------

Fte.: Elaboración propia.

## 2. La colmatación de los espacios cercanos a los arrabales históricos y a la ronda histórica



La diversidad de esta zona se explica una trayectoria urbana con episodios también muy distintos durante, sobre todo, el último siglo y medio. En la figura 3, se observan algunas de las claves que están en esta realidad urbana. En ella se aprecia la huella del antiguo ferrocarril a Cádiz que, trazado en la segunda mitad del siglo XIX, fue una especie una nueva muralla de Sevilla en los momentos en los que se estaba derribando la de origen medieval, apenas a unos centenares de metros más al oeste que esta barrera ferroviaria que aisló buena parte del distrito hasta el último decenio del siglo XX.

**Figura 3 Vista aérea del sector occidental del actual distrito de Nervión (ca. 1925)**



Fte.: Fototeca Municipal de Sevilla, Colección Ejército del Aire.

A la derecha de este tendido ferroviario asoma un modelo urbano de bordes poco claros, con formas y funciones contrastadas y que expresa con mucha claridad lo que realmente fue la esa primera expansión urbana de Sevilla hacia la zona oriental. En aquel ámbito sobresalían los citados arrabales de San Bernardo y La Calzada, así como la parte que quedó reestructurada y al lado exterior de la ronda histórica cuando esta se construyó en los años treinta del siglo XIX. El primero, cuyo origen se relaciona con un pequeño barrio tardomedieval, Benialofar, cercano al palacio de la Buhaira (del árabe *buhayrat*, lago o estanque) que hizo construir sobre una laguna desecada el califa almohade Abu Yacub Yusuf, se consolidó un poco más cercano a la ciudad desde el siglo XVI por la presencia de la fundición de Morel y, posteriormente, y sobre todo tras la ampliación del siglo XVIII, por la conversión de esa actividad en la Real Fábrica de Fundición de Artillería. Sea porque la trama del barrio se relacione con la traza que tuvo el antiguo campamento levantado en este lugar por el rey san Fernando para la toma de Sevilla a mediados del siglo XIII o sea porque la propia organización de la fábrica se prolongó y estructuró el conjunto del barrio, o por ambas cosas, el arrabal mantiene un entramado con cierta dominante ortogonal, sobre todo en su zona central y en esos primeros años del siglo XX ofrece la imagen de un núcleo rural en el que destaca la torre de su iglesia, además de la fábrica. El ferrocarril impone pues una barrera a San Bernardo que condicionará su aislamiento y olvido por parte de los responsables municipales. Si a esto se une el impacto de las inundaciones provocadas por el desbordamiento del Tagarete es fácil colegir la situación de semirruina, combinada con una importante carga residencial proletaria en la que el barrio derivó hacia la mitad de la pasada centuria. El plan general de ordenación urbana de 1963 vino a decretar la desaparición del barrio para su transformación en un sector comercial; afortunadamente, la publicación de la reforma de la Ley del suelo en 1975 y la democratización de los ayuntamientos al final de aquel decenio cambiaron las reglas de juego y se pasó a planteamientos más respetuosos con el patrimonio. Sin embargo, estos planteamientos no pudieron evitar la profunda sustitución de edificios tradicionales durante los últimos años ochenta y primeros noventa. San Bernardo tiene hoy un aspecto agradable y más cuidado; conserva sus calles y, no sin problemas, sus edificios más emblemáticos (fábrica, iglesia, escuela...), pero pocas casas tradicionales y muchos menos vecinos nacidos o crecidos en el barrio.

La construcción del puente de San Bernardo supone un punto importante de referencia histórica y de conexiones urbanas, no sólo por su cercanía a la Puerta de la Carne, sino por todo el repertorio de reformas que le fueron aparejadas y que permiten asegurar que el espacio entre el tendido ferroviario y Menéndez Pelayo se convierte en un espacio en el que se muestra la modernidad en aquellos años veinte. En efecto, durante los años previos a la Exposición Iberoamericana de 1929 se derriba el antiguo matadero (que se desplaza a otro punto de este distrito, ver más adelante) y se construyen casi al mismo tiempo y en las inmediaciones del cuartel de Intendencia: el puente de San Bernardo para superar el ferrocarril, el cuartel de Bomberos (ambos de Juan Talavera y Heredia, 1924) y el mercado de la Puerta de la Carne (Gabriel Lupiáñez Gely<sup>1</sup> y Aurelio Gómez Millán, 1927). Llama la atención lo contrastado de las propuestas formales de

---

<sup>1</sup> Si bien es conocido por arquitectos e interesados en el urbanismo sevillano de la primera mitad del siglo XX, Gabriel Lupiáñez Gely aún no ha tenido el suficiente reconocimiento en la ciudad por sus aportaciones y visión racionales de la arquitectura y el urbanismo. A él se debe, entre otras obras, el proyecto imposible en la Sevilla de la época de la Ciudad Funcional, que preveía, además de prolongar la actual avenida de la Constitución hasta La Barqueta, un gran ensanche en el sector noroccidental de la ciudad que habría llegado hasta Santiponce.

construcciones que se levantan casi al mismo tiempo: mientras el puente y el cuartel de bomberos se revisten del estilo regionalista imperante, el mercado se constituye en uno de los mejores, y pocos, ejemplos de arquitectura racionalista de Sevilla. A éste se unirán otras propuestas racionalistas como la de la estación de autobuses del Prado (Rodrigo Medina Benjumea, 1936) o, en otra zona del distrito, la casa Duclós, obra de unos de los arquitectos españoles más prestigiosos del movimiento moderno (Josep Lluís Sert, 1930).

Más allá del puente de San Bernardo, el ejército construye toda una serie de dependencias (chalets para mandos, oficinas, talleres...) que completan, ya en la acera de los números impares de Eduardo Dato y calle Jiménez Aranda (en la que además se ubican otras empresas industriales hasta alcanzar la calle Pirineos y la parte meridional del arrabal de La Calzada), las instalaciones de la Función de Artillería y generan un cierto orden urbano al principio de esta calle.

Hacia el norte de San Bernardo y siguiendo la ronda histórica en su tramo de la calle Menéndez Pelayo se consolida durante buena parte del siglo XX la función industrial que ya había empezado a asentarse en el siglo anterior. Si bien la figura 3 no lo recoge, o sólo muy parcialmente, el extramuros de la puerta de Carmona es un ámbito en el que se agregan espacios industriales poco ordenados y de viviendas con tipologías de caja de escalera o de renta, como la de la manzana de La Florida (figura 4); edificio que fue de gran valor (construido en 1873 y protegido en su día por Urbanismo) y del que actualmente sólo se conserva, y en mal estado, la fachada. Al norte de la puerta de Carmona, en la margen exterior de la ronda histórica se dispone parte del arrabal de San Roque, aquella con los elementos urbanos más reconocibles (la iglesia y la escuela) y que tiene una forma urbana que en su día estuvo muy condicionada y limitada por el arroyo Tagarete y el prado de Santa Justa. En éste último, una vez canalizado el arroyo y realizados importantes rellenos (que aún son perceptibles, por ejemplo, en las diferencias de nivel entre los interiores de algunas manzanas y las calles adyacentes) se realiza un pequeño ensanche que regularizará la franja urbana entre San Roque y la línea del ferrocarril en los años treinta del siglo pasado.



**Figura 4. Imagen antes de la demolición de la manzana de La Florida**



Fte.: Google Earth

El siglo XX y la construcción de la nueva estación de Cádiz supondrá el reforzamiento de la ocupación residencial mediante un pequeño ensanche del sector norte del antiguo Prado de San Sebastián. Este barrio se completará más adelante (por ser terminada durante la autarquía) con la citada estación de autobuses y terminará de colmatarse en su extremo sur ya a principios de los años sesenta con la construcción de los juzgados, que a la altura de mediados del siglo XX habían saturado el edificio que ocupaban en la calle Almirante Apodaca.

En la parte derecha de la figura 2 y al fondo de la 3, asoma el vacío que media entre estos espacios y el barrio de Nervión, sólo destacando la potente imagen de la plaza de toros Monumental (José Espiáu y Francisco Urcuola); ya en desuso en el momento de la fotografía por cuanto tuvo un breve recorrido (1918-1921) a causa de problemas con los materiales y estructuras, y también de competencia con la Maestranza. De este edificio aún queda en pie una de sus puertas en el cruce de las calles Eduardo Dato y Diego Angulo Íñiguez.

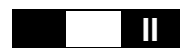
**Figura 3. Bulevar de la calle Eduardo Dato y plaza de toros Monumental (años 20)**



Fte.: Fototeca Municipal de Sevilla, archivo Sánchez del Pando.

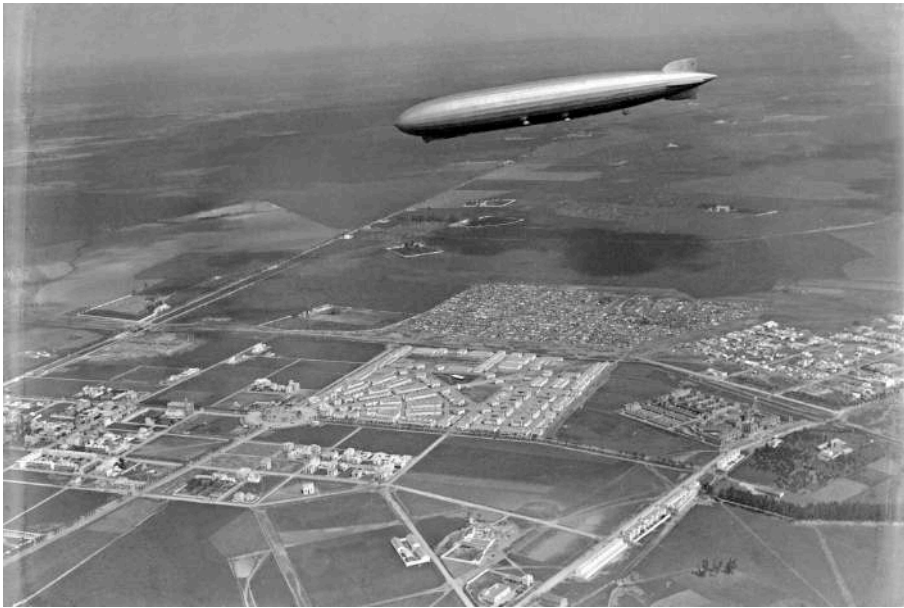
Los últimos decenios del siglo XX y primeros años del XXI han continuado un proceso de regeneración de esta primera franja de expansión hacia el este. Además de las transformaciones ya comentadas en torno a San Bernardo, se produce una sustitución acelerada de las antiguas actividades industriales que permanecían, sobre todo, en la parte más próxima a la antigua línea del ferrocarril. Al levantarse ésta y construirse las calles de Juan de Mata Carriazo y José María Moreno Galván, se produjo un fuerte crecimiento residencial, aún sin colmar completamente en la segunda de las calles en el entorno meridional de la antigua estación. Por lo tanto, aun bien entrado el siglo XXI, no puede afirmarse que esta franja esté totalmente consolidada.

### **3. La incorporación a la ciudad del antiguo cortijo del Maestrescuela: El barrio de Nervión**



Al margen de la expansión hacia el sur que supuso el propio emplazamiento de la Exposición Iberoamericana y de algunas operaciones de calado en el antiguo sector intramuros (reformas interiores de la Puerta de Jerez, de la actual avenida de la Constitución, de Mateos Gago, etcétera), la zona de Sevilla que tuvo un mayor protagonismo en la expansión y resignificación de lo urbano fue precisamente el actual distrito de Nervión y, en especial, su sector oriental (figura 4). Este ámbito había sido ya indicado por Luis Lerdo de Tejada en 1900 como una zona idónea por su ubicación y relativa altura para la construcción de un barrio como los que estaban edificándose en el Reino Unido y que empezaban popularizar las tipologías de ciudad jardín.

**Figura 4. Vista aérea del barrio de Nervión (1930)**



Fte.: Fototeca Municipal de Sevilla, archivo Sánchez del Pando.

El nombre del barrio, que trae referencias vizcaínas a este nuevo espacio que se incorpora a Sevilla durante los primeros decenios del siglo XX, se debe a que el propietario del antiguo cortijo del Maestrescuela, Francisco Armero y Díaz tenía el título de Marqués de Nervión (heredado de su padre que lo obtuvo en reconocimiento a su actuación militar durante el sitio de Bilbao en la primera Guerra Carlista). El proyecto urbanístico, el más completo para un sector urbano sevillano durante aquellos años, se debe a Aníbal González que en 1911 ya establece la adecuación o construcción de tres grandes arterias que desde la ronda histórica avanzan hacia el este y de las cuales una ya estaba consolidada por ser la entrada tradicional desde Córdoba: la calle Luis Montoto o calle Oriente. Las otras dos serán Eduardo Dato y Ramón y Cajal (o del Matadero). Cinco años después, el mismo arquitecto, sin el que sería imposible entender el siglo XX en Sevilla, diseña el *Plan de Urbanización de Nervión*. El proyecto prevé una gran plaza central (de ahí el nombre de este nodo viario que constituye el corazón de Nervión, ver figura 5 que organiza un entramado urbano predominantemente ortogonal; esto es, con calles que se cortan en ángulo recto; aunque también se acompañaba de algún viario radiocéntrico. El proyecto aprovecha como límites la construcción de dos grandes dotaciones urbanas, para las que el Marqués de Nervión cedió dos solares en sus extremos, sin duda intentando facilitar la urbanización entre ellos y la zona del antiguo cortijo más próxima al centro urbano: el matadero, que sustituirá al de la Puerta de la Carne y que fue proyecto del arquitecto municipal José Sáez y López (1916); y la cárcel, que a su vez reemplazará las inadecuadas instalaciones del antiguo ex convento del Pópulo, en cuyo solar se construirá tras la guerra el mercado de Entradores.



**Figura 5. Vista de la Gran Plaza del Capitán Cortés**



Fte.: Fototeca Municipal de Sevilla, archivo Cubiles

Los problemas entre el arquitecto y los propietarios surgen después de que éstos constituyan la Inmobiliaria Nervión en 1921, ya con el tercer Marqués de Nervión Francisco Armero y Castrillo, y se planteen la edificación de un barrio que altera el proyecto original: la Ciudad Jardín de la Esperanza (conocida popularmente como *Ciudad Jardín*). En esto tuvo que ver la oportunidad que suponía la construcción de infraestructuras para la entonces en conformación Exposición Iberoamericana, el apoyo del Comité creado para este acontecimiento y las ventajas de la *Ley de casas baratas* de 1925. Así, surge un barrio con 1.374 viviendas para dar alojamiento a los visitantes del evento (función que nunca llegó a cumplir por el escaso número de turistas) y que desde el punto de vista urbano estaba muy desconectado del emplazamiento de la exposición. Por ello, entre otros factores, el barrio se beneficia de la llegada del tranvía desde 1923. El proyecto fue de Gonzalo Iglesias Sánchez-Solórzano, que también levanta por aquellos años la Ciudad Jardín de Málaga. Los bloques colectivos fueron los últimos que se levantaron.

El crecimiento del resto de Nervión es bastante más complejo. La iglesia de la Concepción Inmaculada se inaugura en 1928 y fortalece la idea de barrio en el núcleo de pequeños hoteles que se estaban construyendo alejados del centro. A la primera tipología relacionada con chalets unifamiliares exentos y construidos para familias acomodadas de la ciudad (aunque no tanto como las que se ubicaron en el entorno de la avenida de la Palmera), se le añaden otras con una mayor densidad. Así, en las calles Cardenal Lluch o Goya, por ejemplo, aparecen viviendas adosadas que sólo tienen un pequeño espacio abierto en la fachada y, con el paso de los decenios, la densidad aumentará y empezarán a construirse bloques, sobre todo desde finales de los años cincuenta, de tres a cinco plantas en el interior del barrio y de mucha mayor densidad junto a los tres grandes ejes repetidamente citados. De hecho, la inmobiliaria ya había cedido al ayuntamiento tras la Guerra Civil (en 1941) la parte de la calle Eduardo Dato de la que era propietaria y de avenida de Ciudad Jardín. La colmatación de la primera, de Luis Montoto y de Ramón y Cajal experimenta un fuerte impulso en los años setenta, decenio en el que empieza a ser también frecuente el derribo y sustitución por edificios más voluminosos de algunos de los chalets originales, y que llega también a la Gran Plaza. Sin embargo, el desarrollo del extremo oriental del barrio, el más cercano a la

actual ronda del Tamarguillo (figura 6), tuvo una ocupación de nivel social muy inferior a la que se asentó en la parte occidental. Algunas casas son incluso de autoconstrucción, predominando todavía hoy las de dos plantas, aunque son muy abundantes las de una (por ejemplo en las calles Sebastián Trujillo o José Valero). La razón principal es la canalización del Tamarguillo, que transitó durante varios decenios sin soterrar y que suponía, no sólo un riesgo, sino el impacto real de numerosas inundaciones que no sólo afectaron a este sector, sino a amplias zonas del actual distrito de Nervión. Este carácter de frontera urbana, sin embargo, no impide la construcción durante los años cincuenta y sesenta de numerosas barriadas muy modestas al otro lado del canal, más allá del distrito pero vecinas a él (Pajaritos, Candelaria, etcétera) y que confirman el carácter proletario de las que podrían llamarse *espaldas* de Nervión. De hecho, todavía hoy la fachada urbana del distrito a la ronda del Tamarguillo, no sólo denota un carácter socioeconómico más modesto, sino también su falta de escala respecto a esta vía que se abre de cara a la Exposición Universal de 1992 y que mejorará sustancialmente la conectividad del barrio con otras zonas de la ciudad.

**Figura 6. Vista aérea del sector que comprende la calle Marqués de Pickman y las viviendas colectivas de Ciudad Jardín durante una crecida del arroyo Tamarguillo, 1962**



Fte.: Fototeca Municipal de Sevilla, archivo Serrano

En la actualidad el barrio de Nervión (no confundir con el distrito al que da nombre también) es un barrio complejo, con un nodo comercial en torno a la Gran Plaza y con algunas actividades institucionales (autonómicas y municipales), universitarias y deportivas dispersas por su tejido urbano. Las dos grandes dotaciones mencionadas, matadero y cárcel, han desaparecido (de la segunda incluso la mayor parte del edificio), aunque se mantiene la dualidad socioeconómica entre sus partes oriental y occidental y un gran contraste entre las alturas y estilos de sus edificios.

#### **4. La colmatación de los espacios intermedios**



El crecimiento lineal hacia el oriente mediante las tres grandes avenidas mencionadas, impuso una gran incomunicación norte sur en el actual distrito. De hecho, salvo en la ronda histórica y en el eje constituido por las avenidas de la Cruz del Campo y Ciudad Jardín las conexiones eran inexistentes o simplemente caminos rurales. A mediados del siglo XX, el crecimiento en forma de avanzadilla territorial que había producido la

urbanización del antiguo cortijo del Maestrescuela había dejado numerosos solares vacíos o con usos pocos lucrativos, especialmente ante la centralidad que empezaban a tener y la disponibilidad de algunas infraestructuras, aunque siempre deficitarias, como el agua, el saneamiento o el tranvía. Estos vacíos llevaron a la concepción de un eje que cortase el distrito en sentido norte sur en las actuales calle de Luis de Morales y avenida de San Francisco Javier (lo que en su momento se conoció como 2ª ronda de circunvalación, figura 7). Esta zona, próxima al antiguo y desaparecido convento de Santo Domingo de Portaceli, ya estaba muy urbanizada a principios de los años sesenta. En ella se había construido una potente urbanización promovida por la Diputación Provincial (en la actual confluencia de las avenidas de Eduardo Dato e inicio de San Francisco Javier), se había consolidado el solar del estadio del Sevilla C.F. un poco retranqueado respecto a su disposición original de los años veinte y ya existían las citadas calles, o al menos el germen, de Luis de Morales y San Francisco Javier. Sin embargo, ni poseían el ancho y presencia urbana actuales, ni servían como elementos estructurantes de la ciudad.

**Figura 7. Vista del centro neurálgico del barrio de Nervión anterior a la apertura de la avenida de San Francisco Javier y la calle Luis de Morales**



Fte.: Fototeca Municipal de Sevilla, archivo Serrano

El desarrollo del plan general de ordenación urbana de 1963 jugó un importante papel en la creación de numerosas barriadas, pero alentó poco la creación de grandes ejes urbanos que facilitasen la comunicación interna de la ciudad. Entre ellos, deben citarse la actual avenida de la Paz y la articulación de la de Kansas City (abierta unos años antes) con este nuevo eje del que se trata. El resultado de Luis de Morales-San Francisco Javier fue un nuevo viario con una carga residencial muy densa y con una cierta diferenciación de actividades: oficinas en San Francisco Javier (con edificios tan notables como el Sevilla-1, de Luis Fernando Gómez Estern y Manuel Trillo de Leyva, 1972) y comercios en Luis de Morales. Esta realidad se consolida con lentitud y se acentúa ya en los años ochenta hasta configurar el subcentro comercial más potente de la ciudad en fuerte competencia con el tradicional del centro histórico. En esto tuvo una gran importancia la instalación de la segunda sede en la ciudad de la cadena de grandes almacenes más importantes del país y la creación del Nervión Plaza sobre un solar

recalificado y objeto de gran controversia al final de los años ochenta y primeros noventa del siglo pasado. La renovación no ha afectado únicamente a estas dos calles, sino que se adentrado a sus espaldas, ocupando solares y reconvirtiendo naves industriales. Además, la prolongación en la implementación del plan general de ordenación urbana de 1987 y de cara a la Exposición Universal de 1992 de la avenida de San Francisco Javier hacia el sur ha convertido este eje en un elemento básico en la circulación de la ciudad.

El otro momento de recrecimiento urbano importante para el distrito (y en general para el conjunto de la ciudad) es la apertura de la avenida de la Buhaira sobre la línea férrea soterrada que enlaza Santa Justa con la provincia de Cádiz. Es sin duda unos de los mejores ejemplos españoles de readecuación y aprovechamiento de espacios internos de la ciudad con bajas densidades o incluso con espacios sin uso significativo. El terreno que hoy cubre esta avenida entre las proximidades de la estación de Santa Justa y la zona que ha dado en llamarse como uno de los edificios de oficinas construidos en ella, Viapol, es un espacio que ha adquirido un importante peso representativo, un elevado valor comercial del precio de su suelo y una carga de actividades diversas y, en general, de calidad; todo ello unido a la recuperación de algunos elementos patrimoniales de gran interés.

La avenida empieza a ocuparse por su extremo sur, también en los años previos a la Exposición Universal. Se trataba entonces de una zona compleja, en la que aún se conservaba el edificio de la antigua estación de Carmona, así como algunas instalaciones relacionadas. Se había ubicado allí la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Sevilla y en sus inmediaciones, aunque ya fuera del distrito, se ubicaban las instalaciones de Pirotecnia Militar. Con la apertura de la Buhaira, se construye el edificio Viapol, un edificio de oficinas adonde se desplaza parte de los juzgados y que inaugura un proceso de cambio radical del sector que era conocido como La Enramadilla. El resultado es en la actualidad un centro urbano que, potenciado por la presencia de una estación del Renfe-Cercanías y otra de metro, ha visto aparecer un complejo de locales comerciales y de hostelería, nuevas instalaciones universitarias (algunas ya fuera del distrito) y una nueva ampliación de los juzgados en edificios que se encuentran al interior de la avenida de la Buhaira.

La construcción de esta avenida rompió la unidad de los restos arqueológicos de la Huerta del Rey, en los que se encuentran los testigos de acequias y estanque pertenecientes al citado palacio almohade del siglo XII (figura 8). Además, para salvaguardar las instalaciones (una de ellas, el pabellón neomudéjar de María de los Ángeles construido en 1892 fue convertida en centro cívico) y los restos que aparecieron al abrir la trinchera del tren y urbanizar la avenida (ya conocidos en parte al construirse un tramo del anterior y abandonado recorrido del metro en los años setenta-ochenta) y convertirlos en un parque urbano partido en dos, la volumetría de los solares afectados se acumuló en dos altos edificios (uno de ellos el Hotel Central) que rompen la homogeneidad de alturas de la zona y, sobre todo, se imponen inadecuadamente al perfil y paisaje urbano del inmediato arrabal histórico de San Bernardo. Entre una de estas torres y la parte del parque en el que se ubican los restos del estanque palaciego, se encaja el basamento de la basílica de la Inmaculada Milagrosa que proyectó para los jesuitas (dueños de la mayor parte de estos pagos y que aún siguen poseyendo terrenos muy extensos en torno a su colegio de la calle Eduardo Dato) Aníbal González en 1928 y que, integrado en un restaurante, forma parte del repertorio patrimonial de esta zona ya cercana al encuentro de la Buhaira y Eduardo Dato (ver de nuevo figura 8).

**Figura 8. Entorno de los jardines de la Buhaira**



Fte.: Google Earth

Entre las calles Eduardo Dato y Luis Montoto, la Buhaira presenta una gran armonía en alturas y presenta edificios construidos por grandes compañías inmobiliarias que aprovecharon las notables ganancias que permitieron estos terrenos. La más señalada es Osuna, que fue la que levantó el primer inmueble en este tramo (n<sup>os</sup> 23-25-27 –Edificio Alcázar-), iniciando el proceso de revalorización de los terrenos, y el último (n<sup>o</sup> 18, Edificio Continental), aprovechando el máximo precio que habían adquirido al colmatarse el sector. Estas transformaciones, al igual que sucedió con el mencionado para el eje Luis de Morales-San Francisco Javier, significaron no sólo la reestructuración y construcción de las parcelas frontales a la avenida, sino también un importante cambio en las calles traseras, revalorizando zonas que habían tenido un marcado carácter industrial hasta los años setenta como el entorno de la huerta de San Ignacio o la práctica totalidad de la calle Pirineos, entre otros.

Por último, el tramo final de la Buhaira se organiza en un viario que, para la construcción de la estación de Santa Justa durante los años previos a la Exposición Universal, reorganiza (y desmantela) buena parte del entramado histórico del antiguo arrabal de La Calzada y mejora la conexión hacia la avenida de Kansas City y la Puerta Osario. La mayoría de los numerosos solares que se conformaron con esta reestructuración urbana ha sido absorbida lentamente por la ciudad durante los últimos veinte años.

### **Reflexión final**

El distrito de Nervión, en su complejidad y valores, no nació ayer. Su historia es prácticamente tan antigua como la de la propia Sevilla, pues su proximidad y la disponibilidad de agua siempre han convertido sus terrenos en muy útiles y provechosos para los sevillanos; no en vano los caños de Carmona, que aún jalonan Luis Montoto y la avenida de Andalucía -y que en realidad traían el agua de Alcalá de Guadaíra-



proporcionaron históricamente agua a estas tierras. Este barrio de barrios encierra además miles de historias en minúscula que apenas se pueden atisbar en un trabajo como éste: las de los trabajadores del antiguo matadero o de la fundición de Bartolomé Morel –aquellos que labraron el Giraldillo–; las de los presos durante la postguerra en la cárcel de Ranilla; las de tantos vecinos expulsados de sus casas en San Bernardo a causa de la ruina o del egoísmo de los intereses urbanísticos; o las de las personas que han padecido las embestidas del agua en las numerosas inundaciones que han caracterizado el devenir de estos barrios. La historia de este distrito se encuentra en las conversaciones de los bomberos del parque de San Bernardo; en la de los pocos placeros que, desplazados –y nunca mejor dicho–, mantienen su actividad en la reconvertida y desaprovechada antigua estación de Cádiz; en las de los okupas de la antigua escuela de la calle San Bernardo o en las de los trabajadores que acuden día a día a su puesto de trabajo en los grandes almacenes y cadenas comerciales de la calle Luis de Morales. Este trabajo, pobre de mí, sólo ha podido apuntar las grandes trazas que han dado lugar a la forma de este barrio; pero su carácter rico y polifacético hunde raíces en los sentimientos, aspiraciones e ilusiones de miles de sevillanos que acuden a él a apoyar a su equipo, que participan en los actos de sus hermandades o que confían en un mundo mejor en el que las viviendas desocupadas se reparten con mejor justicia. En el aire del distrito quedan las resonancias de los obreros que se saludaban al entrar en la fábrica de Fundición de Artillería y las esperanzas de miles de personas que entraron durante decenios en Sevilla a través de las antiguas estaciones de autobuses del Prado o de la estación de Cádiz esperando una vida mejor. Que nadie piense que el distrito de Nervión es un compendio de barrios nuevos que se adosan uno a otro mirando al oriente. Todo aquí tiene su objeto, su arcano y su profundo significado.

### **Bibliografía**

AA.VV. (1993): *Diccionario histórico de las calles de Sevilla*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas/Ayuntamiento de Sevilla.

ALMUEDO PALMA, José (1996): *Ciudad e industria. Sevilla, 1850-1930*, Sevilla, Diputación Provincial.

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (1995): *Desarrollo del plan especial de protección del conjunto histórico de Sevilla. Sector 12: “San Bernardo”*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla.

BRAOJOS, Alfonso; PARIAS, María y ÁLVAREZ, Leandro (1990): *Sevilla en el siglo XX (1868-1950)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, t. I.

COLLANTES DE TERÁN, Antonio; CRUZ VILLALÓN, Josefina y FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (1994): “Sevilla”, En AA.VV.: *Atlas histórico de las ciudades europeas. Península Ibérica*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona/Casa Caritat, pp. 182-209.

GONZÁLEZ CORDÓN, A. (1985): *Vivienda y ciudad. Sevilla 1849-1929*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla.

GONZÁLEZ DORADO, Antonio (1975): *Sevilla. Centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*, Sevilla, Banco Urquijo.

MARÍN DE TERÁN, Luis (1980): *Sevilla. Centro urbano y barriadas*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla.

MORAL ITUARTE, Leandro (1991): *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII y XX). Gestión del agua y organización del territorio*,

Sevilla, Universidad de Sevilla/Consejería de Obras Públicas y Transportes/Ministerio de Agricultura.

SUÁREZ GARMENDIA, José Manuel (1986): *Arquitectura y urbanismo en Sevilla durante el siglo XIX*. Excma. Diputación Provincial de Sevilla.

TRILLO DE LEYVA, Manuel (1980): *La Exposición Iberoamericana. La transformación urbana de Sevilla*, Ayuntamiento de Sevilla.

VILLAR MOVELLÁN, Alberto (1973): *La arquitectura del regionalismo en Sevilla. 1900-1935*, Sevilla, Diputación Provincial.