



SEVILLA EN LA PRIMERA DÉCADA  
DEL SIGLO XXI: TRANSFORMACIONES  
URBANAS Y MODELO DE CIUDAD



ENRIQUE HERNÁNDEZ MARTÍNEZ  
TESIS DOCTORAL



Tesis doctoral: Sevilla en la primera década del siglo XXI. Procesos Urbanos y Modelo de Ciudad.

Doctorando: Enrique Hernández Martínez

Director: Prof. Dr. Manuel Jesús Marchena Gómez

Programa de doctorado: Política Regional y Transformaciones Territoriales.

Departamento: Geografía Física y Análisis Geográfico Regional.  
Universidad de Sevilla

Octubre de 2015.



A Enrique Hernández Alemany, mi padre  
In Memoriam

“De bruces sobre los pretilos de sus azoteas, hemos desmenuzado muchas veces nuestro amor hacia las casas, las calles y las gentes, mientras las cumbres remotas se tragaban el sol congestionado de nuestros crepúsculos.”

Manuel Chaves Nogales.  
LA CIUDAD.

# ÍNDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN.</b>	<b>1</b>
1. Objetivos.	8
2. Metodología.	10
▪ Las fuentes documentales.	11
▪ Estructura de la tesis.	14
<b>II. UNA BREVE HISTORIA URBANA DE SEVILLA</b>	<b>17</b>
1. Ortos y ocasos.	17
2. Nuevas funciones para la ciudad.	22
2.1. Sevilla, capital de Andalucía.	23
2.2. Expo 92: la gran oportunidad urbana.	26
2.3. Post-Expo: el agotamiento de un modelo.	32
<b>III. EL DISEÑO DE UN MODELO DE CIUDAD</b>	<b>35</b>
1. Sevilla en el cambio de siglo.	36
1.1. La situación económica.	37
1.2. El escenario Social.	38
▪ Otros Problemas Urbanos.	41
▪ El Clima Político.	42
2. Un nuevo Plan General para Sevilla.	44
2.1. El proceso de elaboración y la participación.	46
2.2. El contenido del PGOU 2006.	52
▪ El modelo de ciudad.	52
▪ Barrio-ciudad y equipamientos.	54
▪ Actuaciones especiales en determinados barrios.	56
▪ Vivienda.	56
▪ Espacios productivos.	58
▪ Zonas verdes.	60
▪ Infraestructuras, viarios y peatonalizaciones.	61
▪ Universidad.	63
▪ Financiación y patrimonio público de suelo.	64

3.	El Plan Estratégico Sevilla 2010.	65
3.1.	El Plan Estratégico y el PGOU	66
3.2.	Proceso de elaboración del Plan Estratégico	68
	▪ La Fase de impulso y puesta en marcha. Año 1999.	68
	▪ La Fase de Constitución del modelo organizativo del Plan Estratégico Sevilla 2010. Año 2000.	69
	▪ Inicio del proceso de elaboración. Año 2001.	70
	▪ Desarrollo del proceso de elaboración. Año 2002.	71
	▪ Fase final del proceso de elaboración. 2003: inicio de la ejecución del plan.	
3.3.	Contenidos finales del PES 2010	72
	▪ Línea 1. Sevilla, nodo para promover el progreso humano.	73
	▪ Línea 2. Modernización de la base productiva y el empleo.	74
	▪ Línea 3. Ciudad de la convivencia y el desarrollo social equitativo.	78
	▪ Línea 4. Ciudad sostenible y de alta calidad ambiental	80
	▪ Línea 5. Ciudad policéntrica que se expresa en los barrios.	82
<b>IV.</b>	<b>EL ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>85</b>
1.	Consideraciones Previas.	85
2.	Las peatonalizaciones.	87
2.1.	La Plaza Nueva y la avenida de la Constitución.	91
	▪ La degradación de un espacio central.	92
	▪ La conformación de la idea de peatonalizar.	95
	▪ El concurso internacional de ideas.	97
	▪ La cuestión del acceso al centro en transporte público.	98
	▪ El proceso de reurbanización.	99
	▪ Otras peatonalizaciones anexas.	106

2.2.	“La Piel Sensible” de la Alfalfa.	107
	▪ Estudio arqueológico.	111
	▪ La plaza del Salvador.	113
2.3.	Alameda de Hércules.	115
2.4.	Calles Asunción y San Jacinto.	119
3.	El Plan de Barrios	124
3.1.	Distrito Casco Antiguo	131
	▪ Casco Antiguo, sector norte.	131
	▪ Casco Antiguo, sector sur.	131
3.2.	Distrito Macarena	132
	▪ La Barzola, Santa María De Ordás, Retiro Obrero/Cruz Roja.	132
	▪ Barriada de Los Príncipes/Villegas y Cisneo Alto/Campos de Soria/Pino Flores.	132
	▪ Afán de Ribera, Sánchez Pizjuan, Macarena Tres Huertas, Las Golondrinas, ...	133
3.3.	Distrito Macarena Norte	134
	▪ La Bachillera y San Jerónimo.	134
	▪ Pino Montano.	134
	▪ Aeropuerto Viejo y Valdezorras.	135
	▪ Los Arcos/Las Almenas/San Diego.	135
	▪ Barriada del Gordillo.	135
	▪ Urbanización Vistahermosa, Camino de las Ratas.	136
3.4.	Distrito Este.	137
	Continente, Entreparkes, Andalucía Residencial, Los Colores, San Idelfonso.	137
	Parque Alcosa.	137
	Torreblanca Sur y Torreblanca Norte.	137
3.5.	Distrito Cerro del Águila.	138
	▪ Tres Barrios, Amate, Huertas de Ginés, Juan XXIII/La Rosaleda/....	138
	▪ Padre Pío/La Doctora.	138

3.6.	Distrito San Pablo – Santa Justa	139
	▪ Árbol Gordo/Zodiaco/Carretera de Carmona/La Corza.	139
	▪ Polígono de San Pablo, barrios A, B, C, D y E, y barriada de Santa Clara.	140
3.7.	Distrito Nervión.	141
	▪ Nervión, Huerta Del Pilar.	141
	▪ Ciudad Jardín.	141
3.8.	Distrito Sur	141
	▪ Plaza del Aljarafe, Bami y El Porvenir	141
	▪ Tiro de Línea, La Oliva, Bda, Murillo, Martínez Montañés, La Paz y Amistad.	142
3.9.	Distrito Bellavista – La Palmera	143
	▪ Calle Tarfia, Heliópolis, Pedro Salvador, Pineda y Guadaira	143
	▪ Bellavista.	143
3.10.	Distrito Los Remedios	144
	Tablada y Los Remedios.	144
3.11.	Distrito Triana	144
	Turruñuelo, Barrio León, Patrocinio, Ronda Triana/San Vicente.	144
4.	Desarrollo de la red de espacios verdes.	147
4.1.	Los parques del plan de restauración hidrológico-forestal y de protección de cauces.	148
	▪ El nuevo canal de los arroyos Miraflores y Ranillas	150
	▪ Parque sobre el antiguo cauce del río Guadaira	151
	▪ Antiguo cauce del arroyo Ranillas y acondicionamiento ambiental del parque Tamarguillo	152
	▪ Cauce del arroyo Miraflores.	153
	▪ Riberas del Guadalquivir, margen izquierda, tramo: puente de san Telmo - puente de los Remedios	155
	▪ Parque de las Riberas del río Guadaira.	156
	▪ Nuevo cauce del río Guadaira: entorno de Palmas Altas – Cortijo el Cuarto	159
	▪ Riberas del Guadalquivir: parque del Charco	

	de la Pava y zonas verdes y espacios libres de la margen derecha.	159
	▪ Riberas del Guadalquivir. Tramo: puente de San Telmo – puente de Triana	161
	▪ Riberas del Guadalquivir: parque de San Jerónimo	161
	▪ Parque lineal sobre el encauzamiento del arroyo Ranillas.	162
	▪ Riberas del Guadalquivir. Margen derecha. Tramo: puente del Patrocinio – puente del Alamillo	163
	▪ Acondicionamiento de las riberas del Guadalquivir. Tramo: reurbanización del paseo de la “O”	165
4.2.	La dehesa de Tablada, objeto central del debate urbano	166
	▪ Tablada en la historia: de dehesa a aeródromo.	166
	▪ El destino residencial escrito para Tablada	167
	▪ Tablada no urbanizable	170
	▪ La compleja ruta judicial de Tablada.	176
5.	La plaza de la Encarnación: proyecto Metropól-Parasol o “las Setas de la Encarnación”.	177
5.1.	La génesis de un problema urbano.	178
	▪ Tres décadas de proyectos sucesivos.	179
5.2.	La intervención arqueológica. El solar como ventana al pasado.	183
5.3.	El concurso internacional de ideas.	187
5.4.	Metropól-Parasol, la complejidad de un proyecto único.	192
	▪ Los problemas de ejecución del proyecto.	193
	▪ Descripción del proyecto Metropól-Parasol.	197
5.5.	De Metropól-Parasol a las Setas de la Encarnación.	200

<b>V. NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD.</b>	<b>205</b>
1. Configuración del sistema de movilidad en Sevilla durante el siglo XX.	206
1.1. Condicionantes territoriales e históricos.	206
▪ Un crecimiento escasamente planificado.	206
▪ La movilidad en las transformaciones urbanas de la Exposición Universal de 1992.	207
2. Bases para una nueva movilidad.	210
2.1. El Plan Integral de Ordenación Viaria.	210
▪ Principio general: "Calmar el tráfico".	211
▪ Acciones sobre el territorio.	212
2.3. El sistema de movilidad en el PGOU.	217
▪ El transporte público.	218
▪ Las infraestructuras.	221
▪ La reducción de Tráfico en el centro.	222
▪ La bicicleta en Sevilla como modo complementario de transporte urbano ...	223
2.4. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.	223
3. La bicicleta, nuevo medio de transporte en Sevilla.	225
3.2. El desarrollo de la movilidad ciclista en la ciudad.	229
4. Tranvía eléctrico Metrocentro.	236
4.1. El desarrollo del tramo Plaza Nueva – el Prado	238
▪ Prospecciones arqueológicas.	242
4.2. La ampliación hasta San Bernardo.	244
4.3. Otras posibles ampliaciones.	245
5. El metro de Sevilla	248
5.1. Un primer intento fracasado.	248
5.2. Una nueva red de metro.	251
▪ El proyecto de la Línea 1	253
▪ La financiación.	255
▪ Nuevas líneas.	256
▪ Opciones para la construcción de las líneas 2, 3 y 4.	258
6. El plan de ordenación viaria del centro histórico.	259
7. Otras acciones relevantes en materia de movilidad.	266

7.1.	Sistema viario: sentido único de avenidas y pasos subterráneos.	266
7.2.	Construcción de aparcamientos subterráneos.	266
7.3.	Ferrocarril de cercanías.	268
7.4.	La circunvalación SE-40.	268
<b>VI</b>	<b>ACCIONES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL</b>	<b>271</b>
1.	Realización de grandes inversiones productivas industriales. El “urbanismo productivo”.	273
1.1.	La factoría de EADS-CASA para el ensamblaje del Airbus a-400m.	274
1.2.	La nueva factoría Heineken-Cruzcampo.	277
1.3.	Abengoa-Palmas Altas.	280
2.	Desarrollo de nuevos espacios para la innovación tecnológica y productiva.	283
2.1.	Parque Científico-Tecnológico Cartuja.	283
2.2.	Actividad logística y portuaria.	284
2.3.	Polígonos industriales.	286
3.	Puerto Triana.	287
	Inversiones en el sector turístico.	292
	Nuevo palacio de congresos.	293
5.	Proyectos para el desarrollo social.	294
5.1.	Política de vivienda protegida.	295
	▪ Plan municipal de vivienda 2003 – 2007.	296
	▪ Plan municipal de vivienda Sevilla 2012.	299
	▪ Barriada “Regiones Devastadas” y los Pajaritos.	301
5.2.	Desarrollo de equipamientos.	302
	▪ Nuevos centros de salud.	305
	▪ Nuevos Centros Cívicos.	306
	▪ Nuevas instalaciones deportivas.	306
	▪ Centros sociales.	306
	▪ Nuevos colegios.	307
	▪ Nuevas comisarías de policía.	308
	▪ Nuevas sedes de distrito.	308
	▪ Mercados de Abasto.	308

5.3.	El Plan Integral del Polígono Sur.	309
5.4	Área de rehabilitación concertada de la zona norte del centro histórico de Sevilla	312

<b>VII</b>	<b>CONCLUSIONES.</b>	<b>315</b>
------------	----------------------	------------

	Bibliografía	333
	Tablas	341
	Figuras	341
	Mapas	342
	Imágenes	343





## INTRODUCCIÓN

En el año 2008 se produjo un hito demográfico, que pasó un tanto desapercibido para la opinión pública general, a pesar de estar cargado de gran valor simbólico: por vez primera en la historia, más del 50% de la población mundial habitaba en las ciudades. Según Naciones Unidas, en 2030 ese porcentaje habrá crecido hasta el 60%<sup>1</sup>. La sociedad humana será así una sociedad mayoritariamente urbana, merced sobre todo a los grandes contingentes de población rural que en los países emergentes y en los subdesarrollados han pasado a habitar enormes conurbaciones de varios millones de habitantes. Este proceso no hace sino confirmar y prolongar en el tiempo la tendencia histórica a la urbanización iniciada en los estados desarrollados.

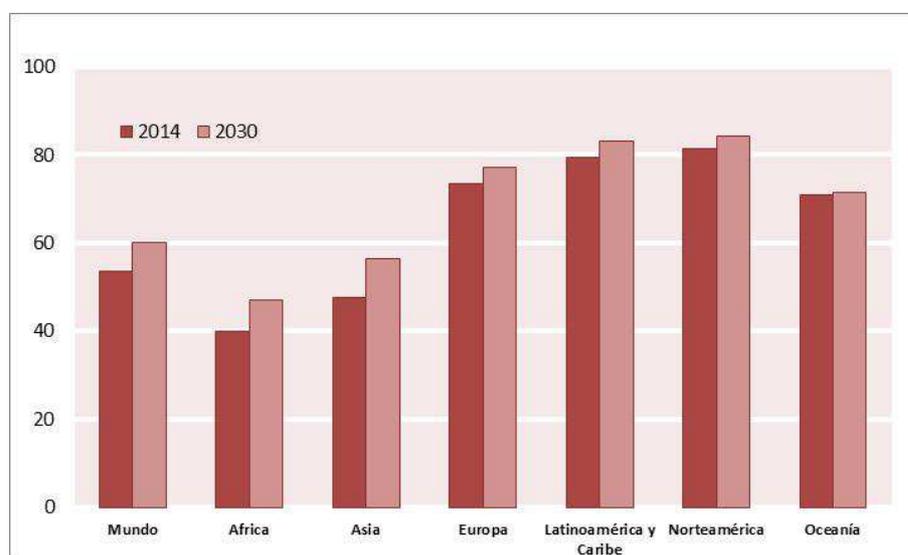


Figura 1. Evolución del porcentaje de población residente en áreas urbanas (2014-2030)  
Fuente: elaboración propia a partir de "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision" U.N. (2015)

<sup>1</sup> Fuente: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision"

De esta manera cuantitativa, los espacios urbanos se han convertido, en este principio de siglo, en el hábitat por definición del ser humano. Tan sólo por ello, las ciudades pueden y deben de ser consideradas el objeto clave a la hora de analizar, comprender y actuar para mejorar las condiciones de vida de los seres humanos. Más aún cuando el 75% de la población urbana actual se encuentra en regiones subdesarrolladas. Podemos decir que la pobreza es definitivamente urbana, y por ello, la solución a graves problemas de alimentación, vivienda, educación, saneamiento y agua potable, igualdad de género, seguridad, atención sanitaria, cohesión social, etc..., son un reto mundial principalmente urbano. Así, las aspiraciones de cambio en las sociedades tendrían como escenario inevitable la necesidad de cambio de las ciudades (Harvey, 2012)

Pero también desde un punto de vista cualitativo, la importancia de las ciudades como nodos decisivos (más allá de su simple función escénica) de todo cuanto acontece a escala global es creciente. A finales del siglo XX, la revolución de las tecnologías de la información hizo que las dimensiones clásicas del tiempo y del espacio cambiaran de sentido, y que la reestructuración de la organización económica capitalista conllevara trascender fronteras, sobre la base de una interconexión y un intercambio de información instantánea. No obstante, quienes sobre la evidencia de estos procesos quisieron avanzar teorías que predecían un mundo sin distancias, en el que los factores de cercanía física aportada por las ciudades sería un elemento secundario, y en el que la importancia del sitio se redujera hasta la irrelevancia, erraban en sus predicciones (Castells, 1991). Quizás, podamos en parte interpretar este hecho desde la sutileza de una visión literaria, como la de Italo Calvino que en el prólogo de "Las ciudades invisibles", dice que: *"Las ciudades son un conjunto de muchas cosas: memorias, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque (...) pero estos trueques no lo son sólo de mercancías, son también trueque de palabras, de deseos, de recuerdos."* Quizás sea ese conjunto de valores intangibles lo que hace de la urbe lugar de intercambio de ideas, de sentimientos, de proyectos de futuro,... todo ello en este espacio público compartido que llamamos ciudad y que obtiene de ellos la energía que la perpetúa en el tiempo. No en vano, como definió Lévi-Strauss, la ciudad es la creación humana por excelencia.

Evidentemente, lo global influye críticamente en las ciudades, lo hace en todas las instancias de la realidad contemporánea (Marcuse y van Kemperen, 1999), pero podemos constatar que el papel social y político de las ciudades no ha hecho sino crecer precisamente en esta época de globalización. Ciertamente es que con demasiada frecuencia analistas económicos y políticos tienden a no tener en cuenta el papel de lo urbano, pero ello a veces es debido más a la falta de una tradición epistemológica en el tratamiento de la ciudad como objeto de estudio, que a la ausencia de una expresión real de este fenómeno. Las ciudades, en la era global, están aumentando su empoderamiento y la capacidad creciente de incidir y decidir en la vida política, económica y social de las personas. Diríase que en un contexto de globalización, en el que los estados están conociendo un proceso creciente de delegación de competencias en organismos supraestatales, y en el que la soberanía nacional ya no es un concepto absoluto, por ejemplo, en temas económicos y financieros de primera importancia, la ciudadanía se vuelve hacia su ámbito de organización social y política más inmediata, la ciudad, pretendiendo de algún modo poner en marcha programas transformadores que parecen más plausibles a esta escala, que a otras superiores. Nuevas maneras de movilidad, acceso más fácil a la vivienda, lucha contra la exclusión social, atención a las personas dependientes, captación y promoción de inversiones productivas,... Todas estas son políticas que de manera creciente abordan los gobiernos de las ciudades, muchas veces sin tener competencias directas en esas materias, pero receptivos a las demandas de una ciudadanía cada vez más exigente con sus estándares de bienestar.

Por eso es también en las ciudades donde se están produciendo los movimientos sociales más creativos, las innovaciones tecnológicas más prometedoras, o los avances en derechos y bienestar más destacados. Ello por otra parte es consustancial a la propia existencia de la *polis* desde el origen mismo de la civilización. Ahora además, se mira a las ciudades como el espacio adecuado en el que establecer nuevas estrategias energéticas, nuevas prácticas de consumo de los recursos o un compromiso real con la sostenibilidad (Vergara y de las Rivas, 2004).

Por ejemplo, las ciudades, que hace sólo unos pocos años podría pensarse que tienen una relación secundaria con el problema del cambio climático, son hoy uno de los principales frentes en la lucha contra el

mismo. Se calcula que más de 70% de la energía consumida tiene relación directa con la planificación de los usos del suelo (Barton, 1990). Y ello es así porque el 40% de las emisiones las realiza el transporte, emisiones que van en aumento. Y sabemos que más del 90% de este espectacular incremento se debe al aumento de las emisiones de los automóviles y todo tipo de tráfico rodado. La mejora de la eficiencia energética de las viviendas, la posibilidad de hacer de las ciudades entes productores, y no sólo consumidores de energía, junto con nuevas formas de transporte sostenible, forman parte de las estrategias clave para transformar el insostenible sistema energético actual.

Redes de ciudades a escala nacional e internacional se constituyen con objetivos, temáticos o generales, diversos, pero siempre con la aspiración de incrementar su influencia y su capacidad de decisión sobre otros ámbitos de poder. La Comisión Europea reconoce y promueve la formación de redes de ciudades basadas en acuerdos formales, creando agrupaciones de ciudades formando redes que funcionan como organizaciones para promover intereses de diferentes ciudades, que estén interesadas en temas concretos (Boix Domènech, 2003). Las relaciones de red pueden basarse en relacionar industrias específicas, en la participación en recursos, o en la cooperación para obtener ventajas mutuas en campos como la investigación e intercambio de experiencias y conocimientos, captación de recursos,... etc. Estas redes pueden actuar a diferentes niveles territoriales (europeo, nacional, regional), y pueden implicar tanto ciudades vecinas como ciudades muy distantes, así como ciudades centrales y periféricas (relaciones de tipo metropolitano). En Naciones Unidas, o en la Unión Europea, son especialmente activas redes como Eurocities o ICLEI.

En nuestro país, el debate sobre el crecimiento del papel político de las ciudades ha estado centrado en la necesidad de disponer de una financiación municipal adecuada. El modelo territorial expresado en la Constitución Española crea tres niveles de la administración (general del estado, autonómica y municipal), que pudiera entenderse como un sistema que buscara el equilibrio competencial y presupuestario. De hecho durante las últimas tres décadas ha tenido lugar una importante evolución descentralizadora de competencias y recursos. Pero, este proceso, se ha traducido casi exclusivamente en transferencias realizadas desde la Administración Central hacia las Administraciones Autonómicas,

sin una descentralización significativa hacia las Corporaciones Locales (FEMP, 2006) El nivel autonómico ha crecido competencial y presupuestariamente, adquiriendo una relevancia institucional y política que con frecuencia ha eclipsado el papel de las ciudades.

Y sin embargo, la propia intensidad de las dinámicas ciudadanas, y la cercanía de los gobiernos urbanos a la vida real de las personas y a sus necesidades, han llevado a una permanente asunción de nuevas responsabilidades y competencias que en la práctica, han abocado a esta parte del estado a una situación de dificultad financiera. Ello se ha visto especialmente agravado en la etapa de crisis económica en la que las políticas de austeridad impuestas a todos los niveles del estado han situado a las corporaciones locales en graves aprietos económicos.

No obstante las economías urbanas han tenido un papel relevante en las políticas desarrolladas para enfrentar la crisis económica. En primer lugar, cuando en España se abordó, al modo Keynesiano, la realización de inversiones públicas que estimularan el crecimiento y detuvieran la destrucción de empleo a través de las inversiones públicas contenidas en el Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo (Plan E), fue a los ayuntamientos a los que se encargó su puesta en práctica, dado que se pretendía la realización de obras públicas de tipo mediano y pequeño, con rapidez en su puesta en marcha, eficiencia en el gasto, y capacidad de generación de empleo (Uxó Gonzalez y otros, 2009) . Las críticas del FMI, y la imposición a escala europea del paradigma de la austeridad y el control del déficit como única vía posible de salida de la crisis, zanjaron abruptamente esta línea de acción inversora contra la crisis (sólo hubo dos ediciones, 2008 y 2009), lo que impide la evaluación de un plan que estaba incrementando financiera y políticamente el papel de los municipios en el esquema territorial de España.

Pero el papel de los municipios siguió siendo clave en su función paliativa ante las consecuencias de la crisis y las políticas de austeridad para las clases medias y trabajadoras, sumando a la renta monetaria de las personas (la corresponde a sus ingresos y rentas directas) un aporte complementario mediante aquellos servicios y bienes públicos, de los que le provee el estado, parte significativa de los mismos (transporte público, vivienda protegida, servicios de limpieza, agua, atención social, equipamientos educativos, deportivos y culturales) corren de cuenta de

los municipios. Esa sería la renta real. Para las clases medias y bajas, la diferencia entre la renta monetaria y la renta real es muy grande, y creciente en una época de dificultades.

La pregunta que cabe hacerse es si las ciudades, en su conjunto o de manera individual, estarían preparadas para responder a las expectativas que ellas mismas, sus gobiernos y habitantes, están depositando en lo urbano. En otras palabras, si las ciudades podrían convertirse en impulsoras efectivas de los cambios sociales, económicos, políticos y ambientales que la sostenibilidad del sistema está reclamando. ¿Están las ciudades realmente en disposición de hacer aquello que los estados están viéndose cada vez más dificultados a realizar? ¿Es realista pretender que desde el espacio urbano se acometan acciones para transformar la relación del hombre consigo mismo y con el medio que lo sustenta? ¿Pueden las ciudades llegar a ser realmente nodos de innovación, laboratorios de participación y crecimiento de la democracia, comunidades fundamentadas en la solidaridad y el bienestar social, células de ahorro energético y sostenibilidad ambiental?

La propia esencia de los valores urbanos hace que en la práctica sean los factores y circunstancias particulares de cada caso los que marquen el devenir de la ciudad, de manera mucho más decisiva que otros de carácter más amplio y general. De esta manera hemos visto ciudades resurgir de crisis industriales con fuerza y creatividad, y otras a pocos kilómetros languidecer en una profunda e interminable decadencia. Del mismo modo hemos visto ciudades aprovechar un gran evento mundial para transformarse y lanzarse hacia el futuro y a otras ver alejarse la oportunidad de manera tan rápida como llegó, endeudadas por décadas.

Ante una casuística tan variada, la aparición de “repertorios” de “perfiles” de ciudades<sup>2</sup>, en los que se expone de manera genérica el estado de la cuestión urbana en ciudades de todo el mundo, y de los que a pesar de la diversidad de circunstancias, nivel de desarrollo, población,.... nos permite investigar la existencia de objetivos y retos comunes. Es posible comprobar como existen suficientes experiencias exitosas en materia, por ejemplo, de gobernanza urbana y participación ciudadana capaces de

---

<sup>2</sup> Por ejemplo la sección *City Profile* de la revista *Cities*, que tiene publicados desde 1983 más de 300 de estos *perfiles* de ciudades de todo el mundo.

entender la ciudad como un conjunto de actores y sectores ciudadanos liderados por un gobierno local, capaces de aplicar acciones apoyadas por la mayoría, que producen resultados capaces a veces de revertir y transformar situaciones sociales muy complejas. Y eso ocurre incluso en ciudades con condiciones económicas muy negativas (Pascual Esteve, 2011).

En definitiva, las ciudades, y los logros que muchas de éstas presentan en las más diversas materias, ofrecen, como objeto de estudio, la dificultad, y al mismo tiempo el interés apasionante de sus particulares manera ser y de evolucionar. En definitiva, el proceso urbano está marcado en una buena medida por factores endógenos, propios de cada ciudad, y de cada tiempo. Por lo tanto, la respuesta a las preguntas realizadas anteriormente han de ser respondidas en buena medida por agregación de casos. ¿Qué están haciendo las diferentes ciudades para producir los avances en los modelos de convivencia, de desarrollo económico o de sostenibilidad? Es el sumatorio de esta información el que pudiera dar pistas claras para comprender el estado de la cuestión y las posibilidades de la ciudad como célula madre de nuevas formas de afrontar el porvenir.

El presente autor ha tenido la oportunidad de participar profesionalmente, de manera muy intensa y cercana, en el proceso urbano de la ciudad de Sevilla durante la pasada década. Como director de la Oficina de Planificación y de Coordinación de Programas, que entre otras funciones desarrollaba la de seguimiento y desarrollo del Plan Estratégico de Sevilla, tuvo la oportunidad de conocer de primera mano no sólo la elaboración de este documento, sino también el diseño del Plan General de Ordenación Urbanística. También ha tenido la oportunidad de realizar un seguimiento exhaustivo y detallado de las diferentes políticas urbanas desarrolladas a partir de los mismos, los proyectos de diverso tipo acometidos y, en cierta medida, incluso evaluar el resultado final de algunos de ellos. Por ello ha creído oportuno aprovechar la formación y la información obtenida en la participación profesional en estos procesos para enriquecer, en la medida de sus posibilidades, el conocimiento global sobre el devenir de las ciudades y la posibilidad de que éstas desempeñen un papel en el cambio de modelo social y económico, con la presentación del caso de Sevilla.

Durante la primera década del siglo XXI, Sevilla conoció un fuerte impulso de las inversiones de inversiones públicas y privadas, traducidas en numerosos proyectos infraestructurales, urbanísticos y económicos que, bajo la dirección del nuevo Plan General de Urbanismo (2006), dieron lugar a una notable transformación urbana que conviene analizar con detenimiento.

Acciones en pro del espacio público, la apuesta por una nueva movilidad, con nuevos transportes públicos y la apuesta por la bicicleta, desarrollos industriales muy determinados, a la vez que ejemplos de *arquitectura de autor*, o creación de amplias zonas peatonales. La cuestión fundamental que conviene hacerse es si el catálogo de elementos que conforman ese proceso urbano forman parte de un modelo de ciudad conscientemente constituido, y cuales son los aspectos en que este modelo se fundamenta y avanza y cuales las incoherencias y contradicciones internas que pudieran surgir.

La segunda cuestión clave que deberíamos de plantearnos en tiempos de crisis económica y fuerte reducción de inversiones, es hasta qué punto las ciudades pueden prolongar en el tiempo la rentabilización de esos proyectos renovadores. La capacidad de una respuesta creativa por parte del establecimiento institucional y político, y de una movilización constructiva por parte de la ciudadanía serían los factores críticos para intentar emerger un nuevo modelo de ciudad con visos de futuro.

## 1. OBJETIVOS

La presente tesis doctoral se ha realizado con un objetivo central que no es otro que contribuir al mejor conocimiento de una etapa en la historia urbana de Sevilla que sin duda despierta el interés del número de proyectos acometidos en un plazo relativamente reducido de tiempo, proyectos se presentaron en su momento articulados en torno a un discurso de “cambio” desarrollado básicamente las autoridades responsables. Este objetivo central se segmentaría en otros tres objetivos más específicos que articularían el desarrollo de esta investigación.

El primero de ellos, que en parte ya se ha comentado, sería la producir una documentación del catálogo de proyectos urbanos pretendidamente transformadores que se emprendieron en esta etapa. Y ello con nivel de detalle suficiente, en el contexto de un trabajo de investigación como el presente, pero sin renunciar a ser capaz de sintetizar la diversidad de fuentes disponibles para conseguir una visión coherente de cada uno de ellos, y su relación con el resto.

El segundo objetivo sería producir un diagnóstico sobre el posible contraste entre lo planeado y lo realizado. Con frecuencia se repitió, en el discurso político, medios de comunicación, etc. la existencia de un “modelo de ciudad”, concepto no suficientemente definido, pero que sin duda hace referencia a la existencia de planes que diseñaban un determinado escenario de futuro de la ciudad. Por eso esta investigación se aproximará al carácter de dicho “modelo”, y comprobará hasta qué punto el catálogo de elementos que conforman el proceso urbano en Sevilla forman parte de dicho modelo de ciudad conscientemente constituido, cuáles son los aspectos en que este modelo se fundamenta y avanza y cuáles las incoherencias y contradicciones internas que pudieran haber surgido.

El tercer objetivo de este estudio sería la obtención de conclusiones críticas que permitieran, por un lado, plantear las vías de futuro de la ciudad y su región urbana, en el convencimiento de que la utilidad pública de la investigación es uno de los principales aspectos definitorios de las ciencias sociales, a juicio de este autor. La investigación debe de ser la base en la que se sustente la planificación. Por eso, si de estas páginas pudiera extraerse algún conocimiento que contribuyera en alguna medida a dar sustento y eficacia a los planes y luego a las acciones que sirvieran para mejorar la vida de las personas en la ciudad, habría quedado plenamente justificado el esfuerzo.



Fig. 2: La investigación en los procesos transformadores. Fuente: Elaboración propia.

## 2. METODOLOGÍA

Con mucha frecuencia, el análisis y estudio de los procesos urbanos es mucho más rico en la descripción que en la interpretación de lo que sucede. La complejidad de los temas urbanos hace que, como dijo Le Corbusier, la ciudad sea muy explicada pero poco comprendida. Desde nuestro punto de vista, la dificultad ha residido, tradicionalmente, en una excesiva segmentación de los objetos urbanos de estudio, e incluso del abandono casi completo de otros en los análisis. Desde el urbanismo ha sido frecuente que no se aborden con suficiente amplitud las conexiones entre la forma de la ciudad y los procesos económicos, políticos e incluso sociológicos, sin el concurso de los cuales difícilmente puede ser explicada la trama urbana, la segregación de espacios, el crecimiento de las ciudades o el espacio público. Pero del mismo modo, desde la economía, los casos en que aborda una aproximación urbana o metropolitana, no ha sido infrecuente que obviar la profundización en aspectos tales como el desarrollo de los procesos urbanos, los transportes, la movilidad,... Ítems como la cultura, el sistema de valores que comparte en mayor o menor medida una comunidad ciudadana, el desarrollo de las coyunturas políticas, etc. es con frecuencia poco abordado, cuando en realidad es parte esencial de la interpretación del cómo y el porqué de muchas realidades urbanas.

Pretender una visión holística u omnicomprensiva es una aspiración fundacional de casi cualquier estudio geográfico. No obstante, y rebajando las expectativas a un nivel de realismo suficiente, podremos al menos concluir que acercarse a las conexiones que unos aspectos de la realidad tienen con otros, las sinapsis que se generan y los resultados que se producen es parte fundamental si queremos realmente trazar una interpretación de la realidad objeto de estudio. Así pues, el empeño de esta investigación será el de ofrecer una interpretación del proceso urbano de la ciudad, a partir de una descripción previa, suficientemente detallada, de lo acontecido en la urbe en esta primera década del siglo XXI.

### ▪ **Las fuentes documentales**

Un estudio que se realice en cercanía temporal con el objeto del mismo, en ciencias sociales, cuenta con la desventaja inicial de la carencia de un cuerpo epistemológico mínimamente desarrollado sobre el objeto de estudio. En este caso, las transformaciones urbanas en la Sevilla de 2000-2010, dada la variedad de asuntos abordados, la situación de los estudios académicos realizados en este ámbito presenta en general un escaso desarrollo con excepciones. Por ejemplo, se denota un interés, creciente, tanto de investigadores nacionales como internacionales, acerca del desarrollo de la movilidad ciclista en la ciudad: sistema de vías ciclistas, el impacto en la movilidad de los ciudadanos, sistemas de alquiler, intermodalidad. No es de extrañar habida cuenta, como se verá en el desarrollo del capítulo correspondiente, de que su desarrollo e implantación, así como los efectos obtenidos, han formado parte de un proceso inusualmente acelerado. Diríase que, por una vez, en temas tan complejos como los urbanos, la teoría ha encontrado su contraste inmediato sobre la realidad urbana, y es lógico que haya atraído la atención de investigadores de diferentes ramas (economistas, geógrafos, urbanistas, sociólogos,...).

Otro de los sujetos de estudio que cuenta con un “corpus” relativamente desarrollado es el referido a la desigualdad social y la marginalidad localizada en focos concretos de la ciudad. En concreto en el sector del casco histórico norte (Alameda-San Luis-San Julián), donde la existencia de planes de reurbanización en coincidencia con un movimiento ocupa y alternativo, a finales de los 90 y principios de primera década del siglo. Estudios desde las ciencias sociales (geografía, antropología) o desde la arquitectura, a veces en cercanía con el compromiso social de los propios investigadores cuando no de su militancia. Mas reciente, el caso del Polígono Sur, la profunda marginalidad de algunos de sus sectores, la figura excepcional en Andalucía del Comisionado nombrado en 2003, y el desarrollo del Plan Integral, han despertado el interés académico. El acotamiento del territorio, la relativa buena disposición de fuentes estadísticas, y los extensos trabajos de análisis y diagnóstico llevados a cabo por los equipos técnicos del Comisionado, sin duda han facilitado la atención sobre este espacio, que además tiene el carácter de caso-ejemplo ante la posibilidad de aplicar similares respuestas pro parte de la

administración pública en otros casos similares en Andalucía y el resto de España.

Sin embargo hay otras materias de transformación urbana de la última década que han movido menos el interés académico, a pesar del volumen de la realización y su posible impacto social, territorial y económico. Casos como el estimable desarrollo de construcción de vivienda protegida, sobre todo de promoción pública, y su posible impacto en la demografía de la ciudad, que pudiera colegirse dado los niveles de renta a los que se dirigían, y el comportamiento de “expulsión” hacia mercados inmobiliarios metropolitanos, más asequibles, que se habían venido produciendo. Tampoco han sido todavía objeto de una cantidad apreciable de trabajos académicos los proyectos de urbanismo industrial, más allá del análisis técnico especializado en cada una de las ramas industriales relacionadas (aeronáutica, agroalimentario, logística portuaria, etc...), y su incidencia en el sistema económico de la región urbana de Sevilla. Otros temas, como la evaluación del impacto en sectores como el turismo, de los proyectos de transformación de los escenarios urbanos (peatonalizaciones, regeneración de espacios públicos, o el edificio Metropol-Parasol) también están pendientes de ser acometidos. En general, la evaluación *ex post* del impacto de las políticas públicas, y especialmente de los proyectos urbanos, las infraestructuras y los equipamientos sobre los indicadores sociales y económicos, y sobre los niveles de bienestar de la ciudadanía de Sevilla es una tarea, de gran interés público, pendiente de ser abordada académicamente.

Esta dificultad inicial a la hora de disponer de un menor número de publicaciones en las que poder sustentar, o al menos contrastar, el análisis de este objeto de estudio, se compensan en buena parte con la posibilidad de disponer, en número suficiente, de fuentes de primera mano en todo lo relacionado con los diferentes planes y con los proyectos desarrollados en la ciudad. Documentos procedentes de las administraciones públicas, principalmente la municipal, publicados o no, proyectos, agendas de seguimiento y balance, informes, presentaciones, presupuestos, etc... que son una fuente primordial de información para realizar la descripción detallada del proceso urbano de Sevilla. Una información que, además, no es normalmente objeto de archivo y conservación a medio y largo plazo, lo que en la administración, y más en la local, se suele reservar casi siempre a los documentos con algún tipo

de trascendencia legal o reglamentaria. De igual manera, otro tipo de fuentes sí publicadas, como anuarios, barómetros, e informes de determinados departamentos, a pesar de que actualmente buena parte de ellos se encuentran digitalizados, con demasiada frecuencia el acceso y conservación de los mismos se encuentran, desgraciadamente, vinculado a la continuidad administrativa, e incluso política, del departamento productor en cuestión. Y así, no es raro que estudios o repertorios estadísticos de gran interés para el estudio de la ciudad, que estuvieron en su momento accesibles, actualmente hayan desaparecido y su localización exija un esfuerzo suplementario.

A ello uniríamos la comúnmente denominada “literatura gris”, frecuente en la administración, compuesta de informes y análisis realizados por los técnicos de la administración o por empresas externas contratadas para ello. Suelen contener estudios rigurosos, y muy pegados a la realidad inmediata del tiempo en que fueron elaborados, y sin embargo suelen tener una vida efímera. En contraste, por ejemplo, con un estudio realizado para la administración por algún grupo de investigación universitario, que además del producto en sí, extiende su puesta en valor en forma de artículos académicos, que engrosan y enriquecen el conocimiento de la materia, y quedan convenientemente referenciados para su localización definitiva. Un informe sobre los objetivos de determinada acción en materia de equipamiento, o de espacio público, o el estado de ejecución de algún proyecto, aún no estando encuadrado en las normas que se usan en la producción académica convencional, suelen presentar niveles de rigurosidad absolutamente homologables, y por ello el presente trabajo ha tenido como uno de sus objetivos, aprovechar, aunque sea parcialmente, parte de este tipo de documentación que posiblemente, y en no mucho plazo, es posible que se pierda “como lágrimas en la lluvia”.

En buena parte, la inexistencia de una verdadera cultura en la administración pública de la evaluación técnica y rigurosa de las políticas realizadas, tenga relación con este descuido de un patrimonio que es, sin duda, de interés en el presente y posiblemente en el futuro.

## ▪ Estructura de la tesis

Una manera razonable de abordar problemas complejos es, a la manera kantiana, dividirlo en sus partes. Por ello la pretensión globalizadora de la visión de la ciudad no es incompatible con el abordaje de la misma por partes. Eso sí, estableciendo siempre las conexiones necesarias e inmediatas con otros aspectos de la misma realidad, que es tozudamente compleja y resistente a la segmentación.

Para ello en primer lugar se trazará la historia urbana de la ciudad, desde una clásica aproximación que la sitúe en su entorno territorial y un breve recorrido histórico para aproximar el objeto de estudio a su historia contemporánea, empezando por el último cuarto del siglo XX, en el que Sevilla emerge al período democrático con importantes déficits, pero en el que dos hechos históricos supondrán un profundo cambio en la trayectoria previsible sólo unos años antes: por una parte se convierte en la capital política de Andalucía y sede de la administración autonómica. Por otra parte, las dos últimas décadas quedarán marcadas por la celebración de la Exposición Universal de 1992, los profundos cambios urbanos a los que estuvo asociada, y las consecuencias de la misma.

A continuación se abordará en detalle el proceso por el cual, en la charnela del cambio de siglo, una serie de cambios políticos propiciaron la puesta en marcha de procesos de planificación, especialmente la redacción de un nuevo plan general de urbanismo, que por primera vez concitó la participación de amplios segmentos técnicos y académicos, así como actores sociales y económicos, dando lugar a un diseño extenso de lo que líneas arriba se ha definido como “modelo de ciudad”, que se completa con otros documentos como el Plan Estratégico Sevilla 2020. Es en estos años cuando se define la ciudad deseable desde paradigmas que en bastantes casos suponen cambios respecto a lo que hasta entonces habían venido siendo los hábitos urbanos de Sevilla.

A continuación se aborda el proceso urbano de la década, en un conjunto de tres capítulos que se acercan a los aspectos claves de estas transformaciones:

Capítulo cuatro, que trata del espacio público, el territorio no construido, que en el modelo de ciudad al que nos aproximamos en esta

investigación ha ganado peso específico suficiente como para convertirse en uno de sus motores conceptuales. El espacio público no como territorio residual, el negativo de la foto de la ciudad en la que los valores positivos quedan circunscritos a la edificación, que por otra parte es lo que tiene valor de mercado, sino de manera muy diferente, el espacio libre y el espacio público como elemento central del modelo urbano y de convivencia pretendido.

Capítulo cinco, que aborda un elemento clave como es la movilidad urbana y metropolitana, la organización de los flujos de personas en los diferentes medios, los problemas que presentan y las soluciones aplicadas en su resolución. Es uno de los temas clave de la ciudad, y aquel en el que los proyectos desarrollados en Sevilla, de manera a priori poco esperable, han conocido alguna de las realizaciones más relevantes a escala nacional e internacional.

Capítulo seis, que se detiene en el desarrollo económico y social de la ciudad, abordando aspectos tales como la diversificación económica, la innovación, el capital y los recursos humanos, el desarrollo empresarial, el empleo, a través principalmente de la gestión urbanística como herramienta de desarrollo económico productivo. También se tratan las iniciativas para el bienestar social y la equidad, con especial atención a programas específicos establecidos en determinadas áreas de la ciudad con especial riesgo de exclusión.

Finalmente, el capítulo siete es un apartado de conclusiones que, a partir de lo anteriormente analizado, y haciendo también referencia también al conjunto de elementos intangibles que raramente son aportados en estudios de tipo urbano (pero que son cada vez más demandados como elementos definitorios de la situación urbana), se pretenderá responder a las preguntas inicialmente planteadas, en cuanto al modelo de ciudad en Sevilla y la viabilidad de la ciudad como unidad social y política adecuada para desempeñar un papel en la búsqueda de soluciones locales a los problemas globales.



## II. UNA BREVE HISTORIA URBANA DE SEVILLA

Para comprender mejor las decisiones y soluciones adoptadas en el proceso de re-diseño de la ciudad que se acometió en el inicio del siglo XX, se hace preciso volver la mirada a la historia urbana reciente de Sevilla, de donde lógicamente emanan tanto las oportunidades de la ciudad, y los problemas que era necesario afrontar, algunos de los cuales provenían incluso de décadas anteriores a la que aquí haremos referencia. Sin ánimo de ser exhaustivos, trazaremos un cuadro lo suficientemente claro y explicativo de la ciudad en su historia y especialmente desde que arriba a los nuevos tiempos democráticos hasta el final del siglo XX.

### 1. ORTOS Y OCASOS

La ciudad se asienta desde hace al menos dos milenios en medio del valle del Guadalquivir, justo en el punto hasta el que llega la influencia mareal y hasta donde es posible la navegación fluvial. El valle del Guadalquivir, ampliamente abierto hacia el atlántico, de fáciles comunicaciones tierra adentro, de gran calidad agrícola, fue desde la antigüedad un territorio intensamente antropizado.

Las primeras culturas navegantes del mediterráneo, fenicios, griegos y cartagineses, contactaron largamente con los pobladores de estos territorios, produciendo una gran influencia cultural e intensas relaciones comerciales. No es de extrañar, por tanto, que a partir del siglo II AC, toda esta región, conocida como la Bética, se convirtiera en uno de los territorios más romanizados del mediterráneo. Sevilla entra en la historia escrita en el *Bellum Hispaniense*, que narra la toma de Híspalis por Julio César. En la alta edad media la ciudad fue la sede de Isidoro de Sevilla, y un importante foco cultural.

La conquista y el período islámico (s. VII a XIII), supusieron una evolución profunda de la estructura urbana de la ciudad. La etapa de mayor esplendor de la Sevilla islámica llega cuando su territorio se convierte en un reino independiente, en el siglo XI. De esta época data una decisión estratégica clave para el futuro de Sevilla: la ampliación del recinto amurallado de tal forma que triplicara la superficie urbana existente hasta entonces. No se conoce muy bien la razón de ello (la muralla encerraría sin duda en su interior una gran parte de espacio no urbanizado, huertas, zonas pantanosas, etc...) (BOSCH VILÁ, 1988). Lo cierto es que disponer de un amplio recinto urbano seguro permitió que en siglos posteriores la ciudad creciera y fuera capaz de jugar un papel central en la baja edad media, tras su conquista por parte de Castilla (1248) y posteriormente como centro del Imperio Español. Actualmente, Sevilla dispone de uno de los centros históricos más extensos y poblados de Europa, lo que sin duda marca y define la ciudad. El corazón monumental es el conjunto Alcázar-Giralda-Catedral-Archivo de Indias (zona declarada Patrimonio Mundial UNESCO), y refleja el papel prevalente de la ciudad en la baja edad media y el renacimiento, cuando el monopolio comercio con las Indias, la llevó a su siglo de oro como metrópolis global.



Imagen 1: Vista de Sevilla. Alonso Sánchez Coello (atrib.) 1576-1600

En 1717 Sevilla pierde su estatus de monopolio del comercio con América. La ciudad se sumerge en una larga decadencia, si bien comienza a labrarse una nueva personalidad. Los principales rasgos “castizos” y el tipismo que durante este siglo, pero especialmente en el

XIX y XX, han conformado la imagen de lo andaluz y lo español (el flamenco o las corridas de toros por citar dos ejemplos) se empiezan a conformar en esta época en la ciudad (López Ontiveros, A. 2008). Sevilla con sus mitos se convierte en el escenario imaginado de numerosas óperas (Don Giovanni y Las Bodas de Fígaro de Mozart, La Forza del Destino de Verdi, Il Barbiere di Seviglia de Rossini, Fidelio de Beethoven o Carmen de Bizet, entre otras muchas) y en un referente exótico para la literatura romántica.

La ciudad emerge al siglo XX como una capital de provincia, escasamente industrializada, sede de la aristocracia terrateniente andaluza y aferrada a sus tradiciones. En 1929, se celebró en la ciudad la Exposición Iberoamericana, en parte fallida por escasez de asistentes y de repercusión internacional, y las deudas generadas (Braojos y otros, 1990). Sin embargo, este hecho, contribuyó a desarrollar otro importante conjunto monumental, en torno a la Plaza de España y pabellones de diferentes países iberoamericanos. Podemos decir que en esta etapa se completa el catálogo patrimonial y turístico de la ciudad.

No obstante, las esperanzas de regeneración y puesta en marcha de una burguesía local industrial y emprendedora escasamente se cumplen, a pesar del desarrollo de importantes obras públicas como la ampliación y mejora del puerto, y la ciudad vive inmersa en importantes conflictos de clase. Tanto es así que por la fuerza que en la ciudad tenían los sindicatos y organizaciones políticas anarquistas y comunistas, durante los años 30 fue conocida como “Sevilla la roja” (Macarro Vera, 1989). En la Guerra Civil española (1936-1939), no sufrió destrucción física, pero sí una de las mayores acciones de represión y exterminio político en retaguardia por parte de las tropas del General Franco (Martínez López, 2012)

Tras la larga post-guerra, a partir de finales de los 50 y los 60, la ciudad se convierte en un polo de atracción de parte de la emigración campesina andaluza. La ciudad llega a 400.000 habitantes, y amplios contingentes de población que pasan paulatinamente de vivir en núcleos de autoconstrucción precaria (chabolas) a nuevos barrios de bloques construidos por iniciativa pública. De manera simultánea, las poblaciones de clase obrera originarias de barrios del casco antiguo y los arrabales históricos como Triana es expulsada por la presión especulativa del

mercado inmobiliario hacia esas nuevas barriadas del extrarradio. La ciudad histórica sufre un profundo proceso de degradación y destrucción física de numerosos edificios del caserío histórico (numerosas casas-palacio) de gran interés patrimonial.



Imagen 2: Desahucio de vecinos del barrio histórico de Triana, finales de los años 60.  
Fuente: ICAS-SAHP, Fototeca Municipal de Sevilla, archivo Serrano.

De manera simultánea, por parte del estado central se ponen en marcha proyectos de creación de tejido industrial (polígonos y polos industriales), insuficientes y en buena parte fallidos.

En lo territorial, el Canal Sevilla Bonanza es la gran esperanza de la Sevilla del tardofranquismo. El proyecto era construir un gran canal de navegación de 68 kilómetros de longitud, desde el puerto de Sevilla hasta Sanlúcar de Barrameda, en paralelo al río. La ley que promovía esta enorme infraestructura fue promulgada en 1964. Hasta 1968 no se constituyó la comisión que debería de dirigirla y se adjudicó la primera fase de las obras: dos pequeñas cortas en el río (Olivillos e Isleta) para salvar sendos meandros, y el desvío del canal del Guadaira a través de un nuevo cauce de 22 kilómetros. En 1973 la necesidad de abordar de manera más intensa el proyecto en su globalidad fue objeto de movimientos entre la clase dirigente local, que tenía programada una visita del presidente del gobierno, para intentar comprometerlo en la causa aprovechando sus conexiones familiares con la ciudad. Tanto el asesinato del presidente del gobierno, Carrero Blanco como la

descomposición política final del régimen orillaron definitivamente el proyecto.

En lo económico, en estos años se están poniendo en evidencia que la esperanza puesta en el Polo de Desarrollo (1964-1968) ha sido ampliamente defraudada. El tejido industrial de Sevilla y su entorno no ha conseguido modernizarse, la incidencia en el empleo ha sido escasa y, de hecho, la provincia de Sevilla quedó, como toda Andalucía, excluida del III Plan de Desarrollo (1972-1975). La política económico-industrial de los setenta sirvió para producir una cierta concentración industrial en torno al municipio de Sevilla, si bien en ningún momento detuvo la tendencia industrial regresiva ni amortiguó la crisis. Entre 1976 y 1985 se perdieron un total de 22.540 empleos industriales en el conjunto del área metropolitana de Sevilla (Caravaca, I. y López R., 1991). Importantes reducciones de plantillas en grandes empresas industriales como Astilleros o Hytasa, que entraron en pérdidas desde 1975, y un sector dominado por pequeñas empresas, con una escuálida formación en sus niveles directivos y gerenciales, y que en buena parte habían basado su rentabilidad en los bajos salarios, lo que estaba empezando a cambiar debido a la presión sindical propia de los últimos años del franquismo y primeros de la transición.

En resumidas cuentas, podemos decir que tanto la instalación de grandes empresas públicas industriales en los 40 y 50, como el Polo de Desarrollo durante los sesenta no consiguieron en absoluto convertir a Sevilla en un nodo industrial impulsor de un desarrollo andaluz industrial inexistente en los albores de la etapa democrática.

La economía de la ciudad se fundamenta en el sector servicios y, dentro de éste, con un papel importante del turismo. Se trata de un turismo fuertemente estacional por un lado, vinculado a las fiestas de primavera, a la que sucede una temporada baja bastante acusada, en la que las visitas apenas causan pernoctaciones ya que se trata de una excursión complementaria a las estancias en el litoral andaluz. Entre 1970 y 1978 se produjo una expansión de la oferta de alojamiento turístico, en paralelo al resto de España y de Andalucía, pero que en el caso de Sevilla demostró estar mucho menos justificada por los datos de demanda (fig.3).

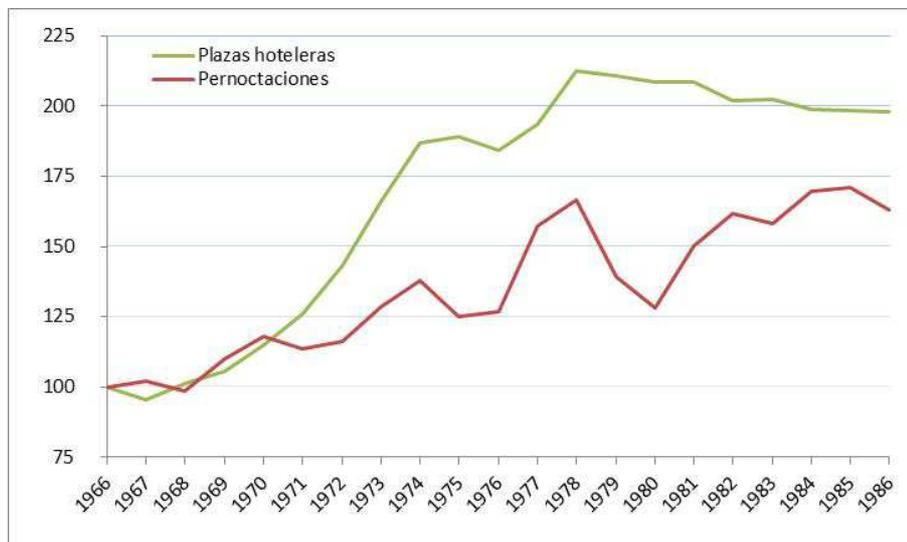


Fig. 3: Evolución de la oferta y la demanda hotelera en Sevilla entre 1966 y 1986, 1966=100. Fuente: elaboración propia a partir de datos INE.

En los años 70 la renta per cápita de la provincia es el 65% de la renta media a escala nacional. A ello se une que desde 1976 el paro había empezado a crecer espectacularmente.

La ciudad había crecido en más de 100.000 habitantes en una década, pero casi toda esa población había sido absorbida por barriadas periféricas en condiciones deplorables. Faltaban 37.000 plazas escolares (González Fernández, A., y Lemus López, E., 2000), y un cinturón chabolista rodeaba a una ciudad que presentaba grandes carencias en materia de abastecimiento, saneamiento, equipamientos o transportes.

## 2. NUEVAS FUNCIONES PARA LA CIUDAD.

Parece evidente que la Sevilla que emerge a la democracia no es una gran ciudad, sino una ciudad grande en profunda crisis: económica, social y urbana.

La evolución de la ciudad en las tres últimas décadas del siglo XX está marcada por dos hechos de amplio recorrido urbano y socioeconómico: la conversión en capital administrativa y política de la nueva Comunidad

Autónoma de Andalucía, y la celebración de la Exposición Universal de 1992.

## 2.1. SEVILLA, CAPITAL DE ANDALUCÍA

En 1975 Sevilla es una capital local con 600.000 habitantes, a la cabeza de la región más pobre del país, y sin un papel especialmente significativo en la escena nacional. Sin embargo, la transición desencadenó una serie de profundos procesos políticos y administrativos, incluyendo la descentralización regional que convirtió a Sevilla en la capital de la región más poblada, y la segunda en extensión de todas las nuevas comunidades autónomas (Carrillo Benito, E., 1997).

La creación ex-novo de una nueva administración pública regional, con sus necesidades de sedes y espacios, una nueva clase política, el aumento de la importancia del sector público en la economía local, han sido muy importantes en la configuración de la ciudad de hoy. Políticamente aumentó la relevancia y proyección exterior de la ciudad, con un re-adquirido papel en la escena nacional habida cuenta, además, del peso político de Andalucía y especialmente de Sevilla dentro un Partido Socialista Obrero Español gobernante en prácticamente todas las instancias de poder en buena parte de los 80 y 90.

La ciudad, convertida en sede de una nueva administración que reclamaba del estado central medidas de reequilibrio territorial para la región más pobre y atrasada de España, se encontró al frente de un proyecto de estado, como fue la celebración de la Exposición Universal de 1992.

El acometimiento de políticas urbanísticas de raíz democrática por los primeros ayuntamientos salidos de las elecciones, llevó en primer lugar a la aplicación urgente de un urbanismo “defensivo” y “paliativo”, mediante normativas y acciones que pusieran fin a la intensa destrucción del patrimonio arquitectónico del casco histórico de las décadas anteriores, (Fig. 4) a la vez que intentaba dotar de equipamientos y servicios esenciales la enorme cantidad de barrios periféricos construidos en las décadas anteriores, y que carecían de colegios, asistencia sanitaria,

transportes, y en muchos casos incluso pavimento (Cantero Martín y otros, 1999).

Las primeras normas urbanísticas en ser promulgadas por el primer ayuntamiento democrático fueron los reformados del Plan de Reforma Interior del Casco Histórico y del de Triana (REPRICA y REPRIT), y la adaptación del PGOU de 1962 a la Ley del Suelo de 1976.

Esta actuación normativa urgente consiguió en cuatro años sus principales objetivos, que no eran otros que salvar el centro histórico del arruinamiento y pérdida del caserío y la trama histórica, poner coto a la densificación de la primera periferia urbana, y en definitiva terminar con el urbanismo salvaje propio de una gestión política oligárquica que había dado como producto la ciudad de polígonos inconexos, carente de espacios libres ni dotaciones.

El nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de 1987 plantea por primera vez el equilibrio entre el centro y la periferia de la ciudad, la forma general y la recomposición de la trama urbana, y también la protección integral del centro histórico como elemento valioso a conservar en su conjunto, más allá de los edificios patrimoniales concretos (Lerdo de Tejada, 2004).

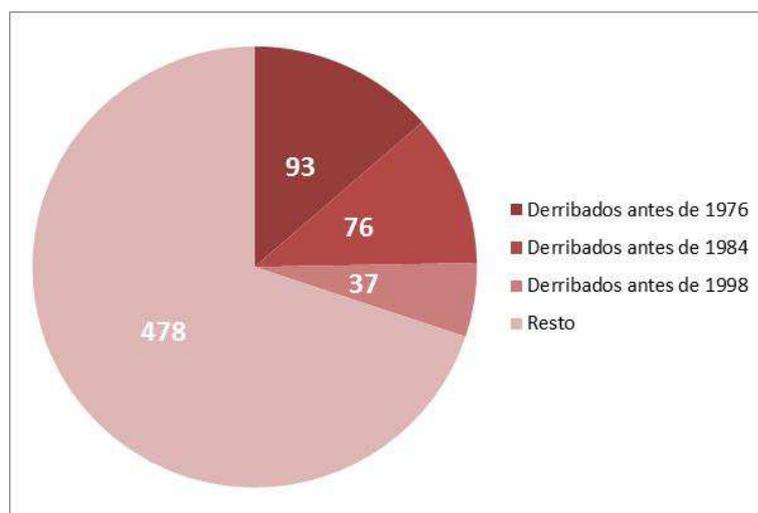


Fig. 4: Evolución de los edificios civiles relevantes de Sevilla catalogados en 1951=684  
Fuente: Elaboración propia a partir de "Arquitectura civil sevillana", de Collantes de Terán Delorme, F., y Gómez Estern, L.

El plan nace con dos objetivos clave:

- Pacificar el urbanismo de la ciudad.
- Preparar la ciudad para la Exposición Universal de 1992.

En cuanto a lo primero, se trataba de poner fin a los conflictos de las últimas décadas entre los agentes económicos y urbanísticos, y colectivos sociales y vecinales cuyas diferentes luchas y reivindicaciones habían marcado el final del franquismo y la transición a escala local.

En cuanto al factor Expo, cabe afirmar que marcó decisivamente el PGOU en todos sus aspectos: técnicos, políticos y urbano-territoriales. En primer lugar, lo apremiante de los plazos obligó a contar con un escaso margen de tiempo para su elaboración: apenas dos años. Resultado de ello fue un abuso del planeamiento diferido, que posponía para un momento posterior la solución de importantes piezas urbanas como el Prado de San Sebastián, la zona urbana del puerto, o el Centro Histórico, cuyo plan de protección se desarrolló mas tarde con el Avance del Plan de Protección del Centro Histórico.

A su vez, el PGOU del 87 debía de asumir la transformación profunda de grandes infraestructuras viarias y de ferrocarril cuyo rediseño en muchos casos fue posterior a la propia redacción del PGOU que hubo de replantearse en función de estas nuevas realidades, algunas veces con dificultad y resultados mediocres, como el caso de la ronda norte.

Finalmente, la isla de la Cartuja fue objeto de una planificación independiente del planeamiento urbanístico de la ciudad. Como se analizará en el apartado siguiente, estos terrenos (objeto de polémica urbana desde hacía tiempo) habían sido designados como recinto de exposición universal. El carácter de "isla" se extendió también conceptualmente a los aspectos urbanísticos, y todas las decisiones que sobre este territorio se adoptaron trascendieron administrativa y políticamente al gobierno y la planificación de la ciudad. Uno de los efectos derivados de esa decisión fue la dificultad de incorporar esta importante pieza urbana junto al centro histórico, lo cual aún hoy es un problema a resolver (Pérez Escolano, V., 1998).

Estas importantes restricciones y dificultades no fueron óbice para que el PGOU de 1987 produjera importantes transformaciones urbanas y una mejora, tal vez sin precedentes, de la estructura urbana y la composición interna de la ciudad: se generaron nuevas vías de circunvalación, se eliminaron “cicatrices” y vacíos urbanos causados por las vías férreas, la ciudad se abrió al río, y se incorporaron nuevos espacios, antes degradados, al tejido urbano.

A su vez se desarrolló un amplio programa de equipamientos públicos y se destinaron nuevos suelos para crecimiento urbanístico.

## 2.2. EXPO 92: LA GRAN OPORTUNIDAD URBANA

En 1976, en el curso de una visita a la República Dominicana, el rey Juan Carlos anunció la intención del estado de celebrar una Exposición Internacional en Sevilla conmemorativa del quinto centenario del descubrimiento. En 1982, el gobierno español presenta ante el Bureau Internacional de Exposiciones la solicitud para la celebración de una Exposición Universal, coincidente con otra solicitada por la ciudad de Chicago. Por primera vez se trataría de una exposición con dos sedes, si bien en 1985 la ciudad norteamericana renunció por problemas organizativos, quedando Sevilla como sede única de la Exposición Universal de 1992, primera de esta categoría que se celebraría desde la de Osaka en 1970.

El reto que asumía la ciudad de cara a la preparación de este evento era de la máxima magnitud, no obstante quedó claro desde el principio que se trataba de un proyecto de estado, y como tal, la ciudad tendría el papel de ser uno más entre los actores responsables del evento. La propuesta original de los redactores del PGOU de Sevilla fue la de organizar la exposición a lo largo de todo el recorrido urbano del Guadalquivir. Se inspiraba en el modelo de la non nata Exposición de París de 1989, con el objetivo de que los efectos de la muestra contribuyeran manera más efectiva a la regeneración de la ciudad, y a una mejor integración en la trama urbana. Incluso el director del PGOU, Damián Quero, firmó un informe alertando de las consecuencias negativas de la concentración de la muestra en el recinto de la Cartuja, principalmente por el riesgo de

terminar posteriormente siendo un nuevo espacio residencial al margen del ordenamiento urbanístico de la ciudad.

Finalmente se impuso el criterio del Comisario Olivencia y de la Sociedad Estatal, por la celebración en un único recinto. Quedaba clara así mismo la relación de poderes entre las administraciones en lo referido a la Expo.

El recinto sería la llamada hasta entonces “corta de la Cartuja”, posteriormente “isla de la Cartuja”. Este territorio de 400 hectáreas de suelo público era el resultado final de la última obra de transformación del cauce del río a través de un nuevo canal por el circulase el cauce vivo que había conocido la ciudad. Durante todo el siglo XX se habían sucedido grandes obras hidráulicas destinadas a mejorar el acceso al puerto y a apartar de la ciudad el cauce vivo del río y el riesgo de inundaciones. La Corta de Tablada (1926)<sup>3</sup>, que conllevó la desaparición del meandro de los Gordales y la creación de la nueva zona portuaria del canal de Alfonso XII. La Corta de Triana (1948), que supuso el cegamiento del río a la altura de Chapina, y la transformación definitiva del cauce urbano en una dársena. Y finalmente la Corta de la Cartuja.

Esta obra fue planificada proyectada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en 1972, iniciada en 1975 y concluida en 1982. Cabe decir que después del decepcionante proyecto del canal Sevilla-Bonanza, la Corta de la Cartuja supuso la realización de una obra ejecutada en su plazo, cumpliendo los objetivos marcados, con un coste final de 2.300 millones de pesetas. A pesar del acertado mantenimiento de la lámina de agua del meandro de San Jerónimo, las suspicacias de las fuerzas progresistas de la ciudad acerca del destino final de los nuevos terrenos generados, (en origen de propiedad pública), fueron una de las polémicas urbanas de la transición en Sevilla. La posibilidad de una gran operación especulativa se mantuvo hasta que finalmente se optó por usar esa gran pieza de suelo público como recinto de la Exposición Universal.

La opción por un recinto único respondía plenamente a lo establecido por las preferencias del B.I.E. para este tipo de eventos, y además contaba con el fundamento histórico de la relación entre Colón y el monasterio

---

<sup>3</sup>Según Juan Belmonte recuerda en las memorias que escribió Chaves Nogales: “En aquella obra gigantesca trabajaron, como yo, todos los desgraciados de Sevilla”.

cartujo. La creación de un recinto que finalmente sería de 300 hectáreas y sus contenidos fueron definidos por el Plan Director de la Expo'92, que tenía ascendencia por el PGOU, que no tuvo sino que incorporar sus determinaciones en el documento definitivo. El planeamiento de la expo, finalmente, no se orientaría a lo que entendemos por “hacer ciudad”, sino a hacer la Expo, sin considerar la integración o continuidad urbana como un objetivo en sí (García Novo, F., y Zavaleta de Sautu, C., 2002).

La escala de la transformación urbana de Sevilla vivida en los 6 años que van de 1986 a 1992 no habían tenido precedentes. La profunda reforma de la estructura urbana de la ciudad, sus espacios públicos, equipamientos, infraestructuras, y la creación ex-novo del recinto expositivo en lo que habían sido suelos agrícolas hasta ese momento tuvo grandes consecuencias urbanas y territoriales a escala local, metropolitana y regional.

De esta manera, a escala local supuso el incremento en un 62% de la capacidad de la estructura viaria de la ciudad, construyéndose un total de las siete nuevas rondas, cuatro nuevas avenidas y seis puentes sobre el Guadalquivir establecidos en el PGOU, y la integración en el conjunto urbano de numerosas barriadas del extrarradio, anteriormente casi aisladas.

Otra consecuencia clave para el escenario urbano fue la remodelación profunda del trazado ferroviario, levantando el “dogal férreo” que separaba el casco histórico del río en la calle torneo, o aislaba barrios completos como San Bernardo o Santa Justa. El levantamiento del tapón de Chapina supuso volver a abrir el trazado urbano del río, cercenado por una nefasta decisión urbanística en los años 50. A ello hay que añadir el nuevo aeropuerto, la nueva estación de ferrocarril, nuevos espacios culturales, como el Teatro de la Maestranza o el Teatro Central, o el aumento cuantitativo y cualitativo de la oferta hotelera,

La administración autonómica estuvo empeñada desde el primer momento en tratar de extender las ideas de los beneficios de la Expo por todo el territorio andaluz desde el principio, consciente de las fuertes críticas generadas en otras provincias andaluzas hacia el flujo inversor hacia Sevilla. El eje vertebrador de la A-92, que en forma de espina de pescado terminará uniendo a todas las capitales andaluzas por autovía,

además de Cádiz por la preexistente autopista de peaje. Esta actuación supuso que Andalucía accediera a niveles de infraestructura viaria similares a los del resto de España, y eso en una época en que además se estaban mejorando las comunicaciones por todo el país.

A escala nacional es sin duda la construcción de la primera línea de alta velocidad de España: Madrid-Sevilla (hasta 2003 no se inauguraría la siguiente, Madrid-Zaragoza) la consecuencia más destacable en infraestructuras de la Expo.

En lo referido al recinto expositivo y el evento en sí, la celebración de la exposición fue un éxito organizativo. En primer lugar porque sometió a los mecanismos de administraciones en muchos casos nuevas o recién reformadas a la prueba de terminar todo lo proyectado en el plazo establecido. Ello se consiguió, no sin dificultades de coordinación política e institucional, que llevaron aparejada la dimisión del primer comisario nombrado, o posteriores investigaciones sobre los sistemas de adjudicaciones, que no resultaron en acusaciones judiciales.

También fue un éxito de público, con 41 millones de visitas (una de las exposiciones universales más visitadas de la historia), sustentadas en un principio en el entusiasmo de la población de la región urbana de Sevilla, y posteriormente en una gran flujo de visitantes nacionales dada las buenas críticas que los contenidos de la Expo estaban generando.



Imagen 3. Parte del recinto de la Exposición Universal de 1992, el centro histórico de la ciudad al otro lado del río Guadalquivir.  
Foto: García Cordero.

Fue también un éxito de imagen que, junto a las Olimpiadas de Barcelona'92, produjeron la mejor campaña de presentación de un país, España, que estrenaba democracia, incorporación a la entonces Comunidad Económica Europea, y cuyas perspectivas económicas empezaban a mejorar sustancialmente.

Desde el punto de vista económico, el costo total de la Exposición Universal de 1992 quedó establecido en 5.900 millones de euros, el "billón de pesetas" del que se hablaba en la época (Pablo-Romero Gil-Delgado, M., 2002), distribuido de la siguiente manera:

- En el interior del recinto 631 millones de euros, que incluyen Infraestructuras, avenidas y espacios urbanísticos, pabellones temáticos y otros pabellones de participantes a cargo de la Sociedad Estatal, espacios escénicos y edificios de servicio.
- En inversiones en infraestructura en Sevilla y su área metropolitana se invirtieron un total de 843 millones de euros, que incluyen la nueva red viaria y las circunvalaciones, la red arterial ferroviaria, el nuevo aeropuerto de Sevilla, las inversiones en el puerto y las actuaciones relacionadas con el río Guadalquivir.
- Las inversiones en infraestructura de comunicaciones vinculadas a la Expo'92, a escala regional y nacional, supusieron un monto total de 4.427 millones de euros, incluyendo el trazado de alta velocidad Sevilla-Madrid (2.700 millones de euros), otras infraestructuras ferroviarias, la red de carreteras del estado, la de titularidad autonómica y las inversiones en aeropuertos.

Las consecuencias de este flujo inversor para Sevilla durante los años de construcción de la Expo'92 fue un aumento del empleo, estimados en 16.000 a escala regional entre 1987 y 1991, y una convergencia económica entre Sevilla y el resto del país (fig. 4), pasando del 70'5% del PIB/hab respecto a la media nacional en 1984 al 80% en 1992.



Fig. 5: PIB per cápita Ratio Sevilla/España 1980-1993  
Fuente: elaboración propia a partir de datos INE.

Pero las consecuencias también se hicieron sentir en otras dimensiones no económicas, como la mejora y modernización de la oferta cultural de la ciudad, y el cosmopolitismo y apertura al exterior vividos durante los seis meses que duró la celebración, que supusieron sin duda un cambio en la perspectiva y forma de entender la propia cultura y la propia ciudad de buena parte de la sociedad local.

Bien es cierto que durante las fases de construcción y preparación de la Expo'92, importantes medios de opinión y sectores tradicionalistas de la sociedad local, desarrollaron una crítica a la generalidad del proyecto. La falta de liderazgo local en el mismo y el peso preponderante del gobierno central en su planificación y financiación contribuyeron también, ciertamente, a que la población local viviera en parte como algo ajeno el evento que se estaba gestando, hasta que se abrieron las puertas del mismo. Una vez iniciada la Expo'92, el soporte y la adhesión de la población local al mismo fue muy mayoritario, y ha quedado ya marcado en la memoria colectiva como una "época dorada" de la ciudad.

### 2.3. POST-EXPO: EL AGOTAMIENTO DE UN MODELO.

Tras la conclusión del evento expositivo, la ciudad se ve abocada a una etapa de estancamiento y depresión, común a muchas urbes que han realizado un gran esfuerzo socioeconómico centrado en un proyecto concreto, a la conclusión del mismo.

Esta depresión fue especialmente dura ya que el cierre de la Exposición, octubre de 1992, coincidió exactamente con el inicio de la importante crisis económica que sufrió el país entre el último trimestre de 1992 y 1995. En este contexto se redujeron, lógicamente, las visitas turísticas, el empleo, y la inversión pública dejó de fluir. A ello se unía la debilidad política del reciente gobierno local de coalición entre el Partido Popular y el Partido Andalucista, y un tejido social y económico que se demostró insuficientemente preparado para asumir el liderazgo de la propia ciudad y continuar por un camino de progreso sostenido. La diferencia con lo ocurrido en Barcelona era evidente. Allí, a partir de 1987 se había iniciado la elaboración de un Plan Estratégico pensado desde las Olimpiadas pero proyectando su alcance mucho más allá, es decir, estableciendo los escenarios de futuros que rentabilizarían y proyectarían los beneficios del evento más allá de 1992. Y ello desde el liderazgo local y la anuencia de los sectores más dinámicos de la urbe.

En Sevilla la situación fue muy distinta, no sólo no se había desarrollado una reflexión de fondo sobre la ciudad post-expo (cuando además las propuestas urbanísticas del plan general prácticamente se habían colmatado en 1992). Incluso el uso del recinto estaba sometido a importantes dudas. El proyecto de convertir la mayor parte del mismo en un Parque Científico y Tecnológico acusó el exceso de optimismo en la “venta” política del mismo como si se tratara de un proyecto a corto plazo, cuando la realidad ha demostrado que era a medio y largo plazo.

No es de extrañar, por tanto, que la opinión pública local hubiera asumido que el desarrollo urbano de Sevilla estaba necesariamente vinculado a eventos externos, como las Exposiciones de 1929 y 1992 que habían transformado profundamente la ciudad, ejerciendo el denominado “efecto pulsar” (Vegara, A. 2004). Sevilla es una ciudad muy habituada al “evento”, ya que su calendario anual marcado por dos acontecimientos de

masas que definen muchos aspectos económicos, sociales y urbanísticos de la ciudad, como son la celebración de la Semana Santa y la Feria de Abril.

En este escenario, el gobierno de la ciudad propuso como proyecto para el resto de la década, la materialización de una candidatura olímpica. Es decir, otro gran evento planificado desde el exterior y que sirviera de estímulo para la ejecución de las inversiones que necesitaba la ciudad (RENAU, 2010). El entusiasmo despertado por el proyecto en algunos momentos no estaba evidentemente justificado, principalmente porque las olimpiadas contemporáneas jamás se han desarrollado en ciudades del tamaño de Sevilla, sino en grandes capitales mundiales. Por ello, no es de extrañar el fracaso absoluto de esta candidatura que nunca llegó a entrar en la fase final. Aunque, esta candidatura tuvo importantes costes para la ciudad como la construcción de un estadio olímpico con capacidad para 60.000 espectadores que fue inaugurado en 1999 para el mundial de Atletismo y que luego quedó infrautilizado, como sede de empresas y escenario ocasional de grandes conciertos, y esporádicos eventos deportivos.

A finales de la década el modelo urbano-territorial de la ciudad parece agotado. El grado de ejecución del suelo residencial programado era del 91,4%. Esto había propiciado el surgimiento de prácticas urbanísticas fuera de plan, es decir, mediante el desarrollo del convenio urbanístico ad hoc mediante el cual se recalificaba sobre todo suelo industrial en residencial. Algunas de estas operaciones fueron, por ejemplo, las recalificaciones de la sede de ABC, las naves de Induyco, la instalación industrial de Coca-Cola, la fábrica de Bordas Chinchurreta, la fábrica de contadores Landis, la algodonera de Alcosa, la sede de Banesto o la fábrica de Uralita S.A., a los que se concedió una edificabilidad global de más de 400.000 m<sup>2</sup>. Varias de estas operaciones tuvieron su aprobación definitiva tras la constitución del nuevo ayuntamiento de coalición entre el PSOE y el PA.

Por otra parte, una de las últimas decisiones urbanísticas del gobierno municipal previa a las elecciones locales de 1999, fue la firma en febrero de 1999 del convenio entre la gerencia municipal de urbanismo y el consorcio formado mayoritariamente por las cajas de ahorro San

Fernando y El Monte para una posterior recalificación de la dehesa de Tablada.

El final de la década de los noventa, por tanto, desde el punto de vista urbanístico llega a la ciudad entre la falta de interés político por renovar la planificación urbanística, las tensiones generadas por la acumulación de operaciones desarrolladas mediante convenios urbanísticos, que dieron lugar a recalificaciones de suelos y generación de enormes plusvalías a sus propietarios. La oposición política y determinados medios de comunicación denunciaron estas operaciones como sospechosas de acumular los beneficios en unas pocas manos<sup>4</sup>. Sevilla está ya viviendo una etapa de plena recuperación económica que se prolongará a lo largo de buena parte de la siguiente década.

---

<sup>4</sup> Por ejemplo, El País /ed. Andalucía, 27/2/1999.

### III. EL DISEÑO DE UN MODELO DE CIUDAD

A principios de este siglo se pone en marcha la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU). Durante la campaña electoral todos los grupos políticos habían planteado su compromiso con la revisión del planeamiento de la ciudad. Tras las elecciones locales de julio de 1999, se produce un cambio político en el gobierno de la ciudad, formándose un gobierno de coalición, de nuevo con el Partido Andalucista como bisagra, ahora en una doble coalición con el PSOE: en el Ayuntamiento de Sevilla y en la Junta de Andalucía.

Una de las características del nuevo PGOU fue su vocación de servir de guía y referencia absoluta para el urbanismo de la ciudad, dada la necesidad imperiosa de cubrir el vacío de modelo que, como se ha comentado, venía detectándose desde varios años atrás. En este momento, el prestigio de la idea de confiar el desarrollo de la ciudad a la excepcionalidad de un evento exterior se había prácticamente extinguido y resurge la necesidad de movilizar las energías endógenas, utilizando principalmente el instrumento de la planificación urbanística. Por ello, el proceso de redacción se desarrolla en un ambiente de mayor participación, sobre todo de los sectores académicos, organizaciones ciudadanas y agentes sociales. Ello supone una verdadera novedad, a la que se une de manera paralela la elaboración del Plan Estratégico Sevilla 2010. Ambos procesos de reflexión y planificación, simultáneos en el tiempo y conectados en su filosofía y propuestas, se fundamentaban en la idea explícita de que es posible hacer ciudad desde la propia ciudad, con planteamientos consensuados, y sobre todo desde la base de configuración de una ciudad mucho más humanizada y sostenible (Hernández Martínez, E., y López Izquierdo, A., 2010).

Esta planificación se vio favorecida por el refuerzo de las finanzas municipales destinadas a obras públicas y a proyectos urbanos, en el contexto de expansión de la construcción residencial a escala nacional.

De este modo, el buen estado de los ingresos municipales permitió que, durante casi toda el período estudiado de la primera década del siglo XXI, fuera posible llevar a efecto una parte significativa del modelo de ciudad definido en el PGOU de Sevilla (Patiño Rodríguez, 2008).

## 1. SEVILLA EN EL CAMBIO DE SIGLO

Al final de los noventa, Sevilla es una ciudad que ha afianzado su posición de capital de primer nivel funcional en el sur peninsular. La distribución geográfica de la población y el sistema de ciudades español, conlleva que al sur del Tajo no exista ninguna otra urbe del tamaño e influencia de Sevilla, capaz de centralizar funciones territoriales para un amplio interland que abarcaría las provincias de Huelva, Cádiz y Córdoba, y extendiéndola a Badajoz, Algarbe y parte del Alentejo. Estas funciones son de carácter comercial, ofertas de servicios especializados, centros operativos de empresas y nodo logístico.

Además de todo ello, Sevilla era ya la consolidada capital de Andalucía, una de las ciudades de mayor concentración de poder de decisión del país, en el ámbito político y administrativo. En Sevilla se concentraban 98 centros directivos de la Junta de Andalucía, entre los de la administración general, empresas públicas y entidades de gestión. A ello hay que sumar el Parlamento Andaluz, comisiones y consejos regionales de participación, y las sedes centrales de partidos, sindicatos, y asociaciones andaluzas.

Esta función política es coherente a su vez con la centralidad que Sevilla ejerce en la economía andaluza, como sede de las grandes empresas andaluzas, concentrando en 2000 el 30% de la facturación y el 40% del empleo generado por las mayores compañías andaluzas. Ni en toda Andalucía ni en ninguna otra ciudad al sur de Madrid se producía esta concentración de centros directivos, lo cual era especialmente destacable en los sectores de empresas innovadoras y en el de servicios a otras empresas.

## 1.1. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

No obstante, esta relevancia funcional de la ciudad no tenía su correlación a nivel económico. Sevilla era el principal centro económico del sur de España, pero la debilidad de su tejido empresarial era evidente, con un 40% menos de densidad empresarial (empresas/habitantes) que las grandes ciudades españolas, o un 30% menos que la media nacional. Se trataba de una economía productiva de considerable tamaño, debido al volumen de la población de su región urbana, pero destinada sobre todo a satisfacer las necesidades propias, con un componente local por encima de la media de las grandes ciudades.

Al igual que en todas las grandes economías urbanas, la de Sevilla tenía una actividad fuertemente polarizada en el sector servicios y, como peculiaridad del caso sevillano, con un peso muy elevado del sector comercial, por encima de la media nacional.

El sector turístico representaba sin duda uno de los aspectos realmente más competitivos. La renovación urbana, la modernización y crecimiento de su planta hotelera, la conexión ferroviaria por alta velocidad, y el impulso a su promoción exterior consecuencia de la Expo 92 habían situado a la ciudad en una posición altamente competitiva en el segmento del turismo urbano, sobre la base tradicional de sus fiestas y monumentos, y con una nueva dimensión como ciudad de congresos y reuniones.

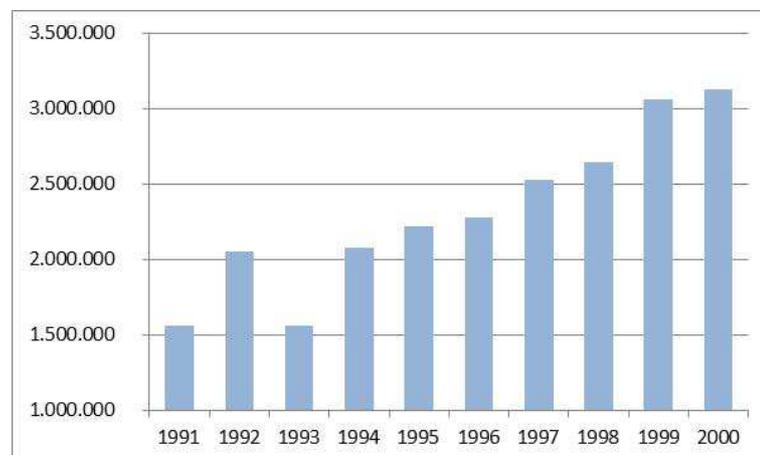


Fig. 6: Pernoctaciones hoteleras en la ciudad de Sevilla, 1991-2000 Fuente: Buitrago Esquinas y Blancas Peral, (op. cit.) a partir de datos INE, y elaboración propia.

Durante la década, la ciudad había pasado de 1,26 millones de pernoctaciones en 1991, a los 3,1 millones en 2000, aumentando la estancia media y reduciéndose la estacionalidad. Tras el impacto de la exposición universal, y su posterior reajuste, la demanda turística de la ciudad había venido creciendo contando sobre todo con el empuje del subsector del turismo congresual (Buitrago Esquinas, E.M., y Blancas Peral, F.J., 2005).

Otro sector relevante dentro de la economía de servicios de la ciudad era el de servicios a empresas, ya que una cuarta parte de las empresas andaluzas dedicadas a dar servicios a otras empresas radicaban en Sevilla. Por su parte, la economía industrial sevillana había venido reduciendo significativamente su peso durante las anteriores décadas, principalmente por la desaparición de muchas de las grandes empresas que suponían la mayor parte del tejido industrial de la ciudad. Las plusvalías obtenidas en años recientes a través de operaciones urbanas de recalificación operaban también a favor del desmantelamiento industrial. La excepción ante este panorama era la industria aeronáutica, muy polarizada entorno a CASA, que ya a principios del nuevo siglo, tenía fundadas esperanzas de crecimiento al haber sido designada en 1999 como sede del ensamblaje del A400M.

En el sector tecnológico la principal apuesta de Sevilla era Cartuja 93, pero no había conseguido aún un incremento significativo de la importancia del sector de las tecnologías de la información y la telecomunicación, que aportaban en 2001 entorno al 1,5% del valor añadido que se generaba en Sevilla, muy inferior al 3,5% de la media nacional.

## 1.2. EL ESCENARIO SOCIAL

Indicadores como la renta familiar disponible o el PIB/hab., indicaban bien a las claras que pasado el impulso inversor de la Expo'92, los datos socioeconómicos de Sevilla volvieron a aumentar significativamente la distancia con respecto a la media nacional. En el caso de la renta familiar disponible, se pasó de una situación similar a la española en 1991, a una diferencia considerable respecto a la media nacional, y a un 72% de la media de las grandes ciudades españolas. La evolución del PIB/hab

reflejaba también ese retroceso en la convergencia nacional, conociendo un descenso casi continuo hasta 2000, donde suponía un 74% de la media nacional, cifra no conocida desde los años 80.

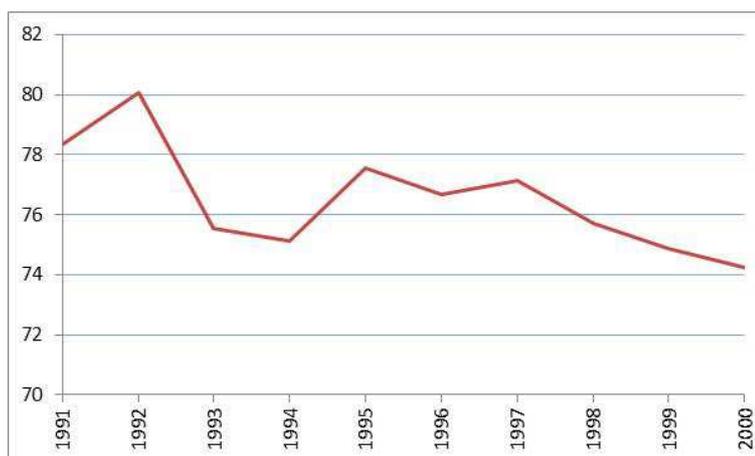


Fig. 7: PIB per cápita Ratio Sevilla/España 1991-2000  
Fuente: elaboración propia a partir de datos INE.

Sin duda un nivel de ocupación activa inferior al del conjunto de mercado de trabajo español y comunitario, con una mayoría de contratos eventuales y destinados a niveles formativos muy bajos formaba parte de las razones estructurales de esta brecha. La tasa de paro en la ciudad de Sevilla en 2000 era del 20,1 %, 6 puntos por encima de la nacional (14,1%), aunque por debajo de la Andaluza (24,5%).

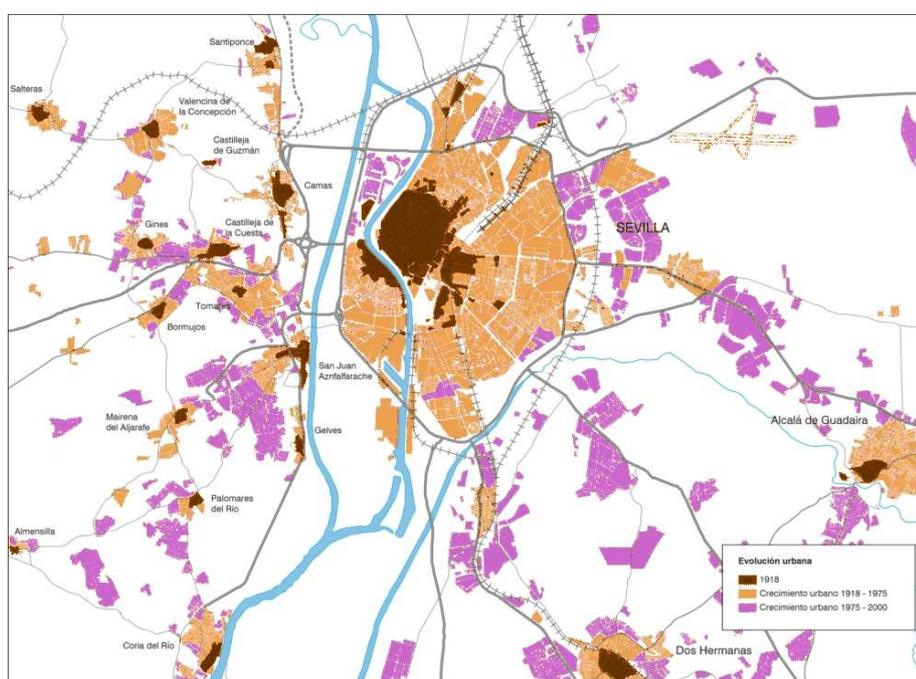
Los niveles formativos también eran escasos, en 2001, entorno al 38% de los sevillanos en edad laboral carecía de estudios, y un 29% sólo había logrado el graduado escolar.

Respecto a la exclusión social, Sevilla contaba con una menor concentración territorial de áreas de exclusión social en barrios desfavorecidos que otras ciudades andaluzas, y a su vez las zonas calificadas como vulnerables se encontraban dispersas por toda la ciudad. No obstante cabe decir que Sevilla contaba con la sección censal con mayor porcentaje de hogares en exclusión social de Andalucía (Torreblanca, donde el 69% de los hogares estaban en esta situación), y la zona con mayor número de familias excluidas de Andalucía (Los Pajaritos, con 1.305 familias en situación de exclusión). Estos dos barrios,

junto con San Jerónimo y sectores del Polígono Sur, conformaban el mapa de la pobreza urbana más aguda en Sevilla.

Otra de las características de la geografía humana de la ciudad del cambio de siglo seguía siendo la existencia de una base demográfica de perfil más joven que el resto de grandes ciudades, y así mismo una de las pocas (junto a Madrid y Zaragoza) que a pesar del descenso del ritmo de crecimiento, presentaba aún una evolución positiva en los últimos cuatro años del siglo.

A pesar de este crecimiento poblacional, el fenómeno de la emigración desde Sevilla hacia su corona metropolitana estaba siendo muy significativo. Entre 1996 y 1999, 15.400 habitantes habían cambiado de residencia desde Sevilla hacia algún municipio del área metropolitana, de manera significativamente mayoritaria perteneciente al tramo de edad entre 16 y 39 años.



Mapa 1: Evolución de Sevilla y su área metropolitana durante el siglo XX.  
Fuente: Elaboración propia a partir de Atlas Sevilla Metropolitana. Sevilla Global (Ayuntamiento de Sevilla).

La razón central de este movimiento de cohortes jóvenes de la población hacia el exterior de la ciudad radicaba en el problema de la vivienda. En Sevilla desde 1994 había dejado de construirse VPO. Del 74% que suponía esta modalidad en ese año, se había pasado a sólo un 10% de vivienda protegida en 2000, frente a un 90% de viviendas de precio libre (PGOU, 2006). Éstas eran de precios crecientes e inasumibles para amplias partes de las nuevas familias de clases medias trabajadoras, que encontraban precios más asequibles en otros municipios inmersos en una amplia construcción de promociones residenciales.

Este “vaciamiento” de la ciudad respecto a su región urbana también tenía su correlato en la dinámica empresarial. Las actividades económicas se incrementaron durante la década en la corona metropolitana en un 43,6%, frente a un 21,5 % en la ciudad. La disposición de suelos industriales y la creación de nuevos parques empresariales e industriales en numerosos municipios contrastaban con la situación de la ciudad central.

- **Otros problemas urbanos**

Era evidente también en este caso que el estancamiento y agotamiento del modelo urbanístico del PGOU de 1987 estaba produciendo a su vez un estancamiento de las perspectivas urbanas de finales de siglo.

También ocurría, por ejemplo, en el caso de la movilidad. Si bien las reformas viarias producidas de cara a 1992 habían mejorado la situación, estaba claro que haberlo fiado todo principalmente al transporte en vehículo privado había producido el efecto de un incremento de la motorización y la colmatación y estrangulamiento de muchas de estas nuevas vías en muy poco tiempo, sobre todo de los accesos a la ciudad.

Otras importantes carencias se producían, por ejemplo, en el caso de las zonas verdes, con dotaciones por habitante muy por debajo de la media de las grandes ciudades españolas. O con un centro histórico necesitado, sobre todo en su sector norte, de un proceso urgente de rehabilitación para evitar la degradación de su planta construida.

## ▪ El clima político

A nivel político, el cambio de siglo había supuesto también un cambio en la composición del gobierno municipal. Entre 1991 y 1999 se habían sucedido dos gobiernos municipales de coalición entre el Partido Popular y el Partido Andalucista. En el primero de los cuales fue alcalde el líder andalucista, Alejandro Rojas Marcos, y primera teniente de alcalde la líder popular, Soledad Becerril. En el segundo gobierno de coalición entre ambos partidos se turnan las funciones entre ambos. No obstante los andalucistas conservaron la gestión del urbanismo en ambos gobiernos. En las elecciones de 1999 el PP resulta ser el partido ganador, con 13 concejales frente a 12 del PSOE y 6 del PA. La necesidad de pacto con el Partido Andalucista continúa siendo el factor decisivo desde hacía una década para la gobernabilidad de la ciudad, pero cambia en esta ocasión de socio conformando una alianza PSOE-PA con el socialista Alfredo Sánchez Monteseirín como nuevo alcalde de la ciudad, y los andalucistas conservando el área de urbanismo.

Las coaliciones de gobierno se habían venido caracterizando en Sevilla por una dualidad de políticas, y una independencia muy acusada en cuanto al ejercicio de las competencias de cada uno de los socios de gobierno, y en la política de comunicación de las realizaciones de cada uno<sup>5</sup>. La nueva coalición de gobierno constituida no hacía prever un cambio en el *look* de estos gobiernos municipales duales, con la permanencia de los andalucistas en el gobierno del urbanismo de la ciudad, si bien había algunos factores políticos que paulatinamente fueron disminuyendo su capacidad de maniobra. Por un lado se trataba de hecho de una “doble coalición”, ya que el PA formaba parte del gobierno andaluz desde 1996 en coalición con el PSOE, coalición que se reeditaría tras las elecciones autonómicas de 2000. Y por otra parte Alejandro Rojas Marcos, el líder histórico del andalucismo y anterior alcalde (1991-1995) y primer teniente de alcalde (1995-1999), inicia una etapa de retirada de la primera línea política lo cual priva al grupo andalucista de su figura más relevante.

---

<sup>5</sup> Llegó a hacerse habitual el uso de dos logotipos municipales diferentes: uno usado por las concejalías populares y otro por las andalucistas.

Por su parte, el nuevo alcalde insiste, a nivel de imagen y de comunicación pública, en presentarse como el responsable máximo de todo el gobierno local, por encima de las divisiones de partido, si bien desde los primeros meses de mandato se sucedieron las situaciones de polémica y conflicto entre los dos socios de gobierno, que durarían durante los cuatro años de coalición.



Imagen 4: acto de toma de posesión como alcalde de Sevilla de Alfredo Sánchez Monteseirín (PSOE), en sustitución de Soledad Becerril (PP), julio de 1999.  
Fuente: Francisco Sánchez, el Correo de Andalucía

## 2. UN NUEVO PLAN GENERAL PARA SEVILLA

En 1999, existía un consenso en los ámbitos políticos y sociales de la ciudad respecto a que la elaboración de lo que entonces se denominaba *reforma del PGOU*, debía de trascender con mucho de un proceso técnico y jurídico de carácter reglado y rutinario.

La cuestión planificación urbanística en Sevilla era vista más bien como la oportunidad de ordenar, orientar y crear las bases del modelo de ciudad para los próximos años, y dejar atrás la cadena de actuaciones puntuales sobre uno o otro asunto urbanos como se había venido haciendo con anterioridad, sin tener en cuenta las repercusiones que, tanto a corto como largo plazo, éstas pudieran tener sobre la habitabilidad y la sostenibilidad del conjunto de la ciudad. La revisión del PGOU de Sevilla, a fin de cuentas, largamente anunciada y esperada, se había identificado de manera profunda con la creación de un nuevo tiempo y un nuevo proyecto de ciudad, en la que se pondría en marcha la dialéctica entre los diferentes sectores sociales e intereses de la ciudad, porque al fin y al cabo se trataba de plantear la ciudad contemporánea y futura.

Las expectativas puestas en el proceso que se iniciaba eran, por tanto, muy altas. Por una parte existía la voluntad de corregir varios de los errores o problemas no resueltos por el PGOU de 1987, como por ejemplo la articulación metropolitana. EL PGOU que diseñó la ciudad de los 90 no contempló prácticamente en ningún momento la realidad metropolitana, a pesar de ser una evidencia la existencia de una región urbana funcional desde mucho antes.

Por otra parte era necesario repensar el transporte y la movilidad sobre parámetros diferentes. La apuesta casi exclusiva por facilitar la accesibilidad en vehículo privado se había demostrado errónea y cortoplacista. La inclusión de la construcción del metro como condición del nuevo acuerdo de gobierno avalaba este renacimiento del interés por el transporte público.

Otros temas de necesaria solución eran la integración de la isla de la Cartuja en la trama urbana de la ciudad. El modelo administrativo-político con el que se había generado y desarrollado la Expo había producido

finalmente una pieza urbana mal cosida al resto de la ciudad, a pesar de encontrarse prácticamente en el centro de la ciudad y del área metropolitana

Pero si las carencias del anterior PGOU movilizaban las energías para sentar los principios de su revisión, las tensiones sociales y políticas generadas cuando en los últimos años se empezaron a adoptar decisiones urbanísticas de gran trascendencia “fuera de plan”, eran aún más importantes como acicate para revalorizar el nuevo proceso de planeamiento.

En primer lugar se pretendía la elaboración del plan en un plazo amplio, muy distinto al de las premuras pre-expo del anterior. Desde el punto de vista técnico, se reclamaba el necesario tiempo por delante para el trabajo técnico concienzudo. Además, el proceso debía sustentarse en la comunidad ciudadana, a sus distintos niveles, no condicionado por decisiones de ámbitos distintos a la escala local. Y era necesario que involucrara al mayor número posible de agentes para ganar en legitimidad, más allá de la que otorga el ordenamiento jurídico.

Se asumía que el diseño urbanístico de una ciudad es algo tan complejo y rico que engloba conceptos y materias muy numerosas y diversas como la arquitectura, la sociología, la ecología, el patrimonio histórico y cultural, la geografía, la filosofía, y la economía, que debía por supuesto ser un asunto pluridisciplinar. Se presentó como patrimonio de los propios ciudadanos y, como tal, en su legítima representación, de los poderes locales<sup>6</sup>.

Quizás por contraste con el PGOU de 1987, la administración local tenía muy clara la intención de realizar en esta ocasión un ejercicio del liderazgo en el difícil proceso de la ordenación urbana. Un liderazgo con un doble condicionante: por un lado, la necesidad de ejercer la iniciativa de los poderes locales (ayuntamiento y autoridades competentes) tienen otorgado. Y por otro, la realización de la base de todo proceso de planificación social: el consenso con los agentes sociales y con la comunidad, quienes a fin de cuentas serán los beneficiarios últimos de la

---

<sup>6</sup> “Urbanismo y Sevilla. Algunas ideas ante una revisión del PGOU de la ciudad”. Documento de la Alcaldía, 1999.

ejecución de los planes urbanísticos. Además, ya estaba muy avanzada la conciencia general de participación de la ciudadanía en los asuntos públicos, y la comprensión del proceso de planificación urbanística como aquél que fluye de abajo/arriba, y no a la inversa, como un ejercicio tecnopolítico del que los ciudadanos eran beneficiarios pasivos. En definitiva, amplios sectores vieron la redacción del nuevo PGOU como la posibilidad de realizar un ejercicio de democracia en su sentido más cercano y directo, aplicado a una realidad viva, dinámica y compleja que es la ciudad y su diseño.

En resumen, el ambiente en los sectores urbanos implicados en la cuestión era que la reforma del PGOU debería de ser realmente un nuevo plan, y que éste a su vez debía ir más allá de la determinación de los usos del suelo, equipamientos e infraestructuras, para llegar de ser un verdadero proyecto de ciudad, y que se legitimara al provenir de la voluntad colectiva, consecuencia de un aprendizaje de la cultura de la participación y el pacto, llamada a concluir el modelo urbano de Sevilla para un amplio período del nuevo siglo.

## 2.1. EL PROCESO DE ELABORACIÓN Y LA PARTICIPACIÓN

El proceso de elaboración del nuevo PGOU de Sevilla se inicia formalmente con la aprobación en el pleno municipal del último día del año 1999 del acuerdo de inicio de las tareas a realizar y estructura de los órganos responsables de toda la tarea. Anteriormente, al objeto de ir captando el interés de colectivos, instituciones, expertos y ciudadanía interesada en la cuestión, se habían celebrado durante el mes de noviembre unas jornadas de debate abiertas, en la facultad de Arquitectura.

Los órganos que conformaban la estructura del PGOU eran los siguientes:

- Comisión de Dirección y Seguimiento, posteriormente denominada Comisión de Planificación.

Formalmente tenía la consideración de comisión municipal, y estaba constituida por representantes de los grupos políticos, en proporción a su

representatividad. Era el máximo órgano de dirección del PGOU, fijando los objetivos y decidiendo los asuntos que se elevaban al pleno municipal.

- Oficina del Plan de Sevilla (OPS).

Era el equipo técnico responsable de la elaboración del plan, dirigido por el arquitecto Manuel Ángel González Fustegueras, al frente de una decena de profesionales, en su mayoría arquitectos. También participaron en algún momento de la elaboración técnica un conjunto de unos 40 colaboradores.

- Consejo Asesor.

Compuesto por 30 expertos, profesionales o académicos, y representantes sectoriales, cuya misión era testear y validar intelectualmente los documentos elaborados.

- Comisión Consultiva.

Se trataba de un reducido grupo de 5 expertos nacionales e internacionales, cuyo cometido era conocer los documentos y aportar opiniones y sugerencias, sobre la base de su experiencia en otras ciudades.

- Mesas de Participación.

Fue el principal cauce de participación ciudadana en el plan. Formaron parte de estas mesas y de las diversas reuniones que se organizaron, más de 100 representantes de organizaciones ciudadanas, de empresarios y de trabajadores, así como expertos y vecinos a título individual.

- Red del Plan

También se desarrolló una iniciativa por parte de la OPS de realización de entrevistas individuales a personas de relevancia profesional, social o vecinal, con unas 100 entrevistas sobre formularios previamente remitidos.

Una de las principales novedades aportadas en el proceso de participación, fue la posibilidad de hacerlo aprovechando las nuevas tecnologías de la información, que ya en estos años tenían la madurez suficiente para permitir una relación 2.0 a través de Internet, no sólo descargando documentos, sino remitiendo ideas y opiniones.

También se consideró participación pública a la celebración de eventos expositivos, o concursos de ideas sobre algunos temas puntuales.

Las fases e hitos de la elaboración del PGOU de Sevilla fueron los siguientes:

- Plan a la vista.

La primera acción de participación social emprendida fue llamada “Plan a la vista”, realizada en junio de 2000, que consistió en la remisión por email a un amplio conjunto de personalidades y expertos de un formulario del que se pretendía obtener de cada uno un documento de unas 8 páginas en las que las personas encuestadas deberían de expresarse sobre tres temas: su diagnóstico sobre la ciudad, una reflexión sobre el modelo de ciudad deseable, y la fijación de una serie de objetivos para lograrlo. Finalmente se obtuvieron 50 documentos, que sirvieron de primera base para la elaboración de documentos posteriores. Muchos de los expertos encuestados formarían parte también del Consejo Asesor.

- Metaplan.

El documento denominado “Metaplan: criterios, contenidos y objetivos del Nuevo Plan de Sevilla”, elaborado por la OPS, fue aprobado por unanimidad en el pleno municipal de diciembre de 2000. Establecía la filosofía general y los objetivos del PGOU de Sevilla. Posteriormente se expuso al público para recoger sugerencias y aportaciones.

- Diagnóstico.

Durante el año 2001 se activó la etapa de mayor intensidad de participación ciudadana, a través de 20 mesas territoriales y 10 mesas temáticas. En ellas tuvieron la oportunidad de participar representantes de organizaciones ciudadanas, entidades sociales, vecinos,... Más de 100

representantes a través de 40 sesiones, aportaron sus visiones. También fue el tiempo en que se realizaron las entrevistas individuales, convocatorias de la Comisión Consultiva y del Consejo Asesor. Con las aportaciones recogidas se elaboró el documento “OPORTUNIDADES Y ESTRATEGIAS PARA LA ORDENACIÓN URBANATERRITORIAL DE SEVILLA”, aprobado en diciembre de 2001, que iba más allá del mero diagnóstico y adelantaba mucho de lo que sería el modelo de ciudad definido mas tarde en el Avance.



Imagen 5: Mesas de participación del PGOU de Sevilla.  
Fuente: PGOU de Sevilla. Memoria de Participación.

- Documento de Avance.

En diciembre de 2002 el pleno municipal aprobó el documento de Avance del PGOU. Durante febrero y marzo de 2003 estuvo expuesto al público en el recién rehabilitado “Edificio Laredo”, de la plaza de S. Francisco. Durante el período de tres meses en que el Avance estuvo sometido a información pública, se recogieron 1.454 sugerencias, sobre aspectos puntuales y muy diversos del PGOU. No obstante no hubo ninguna que cuestionara el fondo de modelo de ciudad propuesto, considerándose desde entonces como asumido todo lo referente a la estructura urbano-territorial de la ciudad.

- Convenios urbanísticos.

Una vez aprobado el documento de Avance, se desarrollaron 48 convenios urbanísticos con particulares, que fueron dictaminados favorablemente por la Comisión de Planificación. Recogían casi el 90% de las previsiones de edificabilidad del Plan.

El hecho de haber suscrito estos convenios se justificaba porque así se permitiría concretar en el nuevo Plan General las condiciones detalladas de ordenación urbanística de estos suelos, lo que hacía innecesario la redacción de instrumentos de planeamiento de detalle, reduciendo considerablemente los plazos para su urbanización. El PGOU, por tanto, se ejecutaría sin dilaciones. Dado lo prolongado del proceso del que surge el PGOU, se exponía la conveniencia para el interés general de que las previsiones del PGOU sobre bolsas privadas y públicas de suelo cristalizase en Convenios Urbanísticos con los propietarios de las mismas.

Además, los Convenios Urbanísticos fijaron con exactitud las contrapartidas financieras de los propietarios del suelo a favor de la administración municipal y, por tanto, de la ciudad. Eran obvias las ventajas de cerrar estos acuerdos con los propietarios antes de proceder a la aprobación inicial del PGOU, pues su disposición a negociar no sería la misma después de que esta aprobación ya fuera un hecho. Con ello el gobierno de la ciudad consiguió ingresar 406 millones de euros, destinados a garantizar la viabilidad económica de los proyectos del PGOU.

- Conciertos urbanísticos

Además de convocar a los propietarios de suelo para la firma de convenios urbanísticos, también se realizó una convocatoria pública dirigida a todas aquellas entidades ciudadanas preocupadas en diversos aspectos sectoriales o territoriales de la ciudad, al objeto de firmar acordar la manera de desarrollar la futura ordenación de sectores y barrios contando con la opinión de los mas directamente afectados (y concedores) de las zonas.

Era una novedad el hecho de haber incorporado a los colectivos ciudadanos (51 asociaciones y plataformas firmantes de conciertos) al

proceso de ordenación pormenorizada de los ámbitos territoriales en los que desarrollan su actividad o en la visión sectorial que puedan aportar en las determinaciones del documento.

- Documento de Aprobación Inicial.

En junio de 2004 el pleno municipal procedió a la aprobación inicial del PGOU. Entre julio y noviembre se abrió el período de información pública que recogió más de 6.900 alegaciones, muy diversas y sobre temas muy concretos, sin poner de nuevo en cuestión el modelo urbano establecido en el PGOU.

Uno de los principales aspectos en que el documento de aprobación inicial se diferenciaba del de Avance era en el aumento de las previsiones de vivienda, que ahora se incrementaban en un 7% respecto a las 50.000 anteriormente estimadas y, sobre todo, un cambio en el porcentaje de VPO, anteriormente establecidas en el 30% del total, y ahora en un 41%, sumando un total de 22.041.

- Documento de Aprobación Provisional.

El 14 de julio de 2.005 el pleno municipal aprobó provisionalmente el Nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla.

Se incluía el tratamiento de las alegaciones presentadas. Fruto de este proceso de información pública, resultó la firma de 10 convenios urbanísticos para el desarrollo de determinados ámbitos en coherencia con los planteamientos del PGOU.

- Aprobación definitiva

Una vez adaptado el texto del plan a las observaciones y requerimientos de las distintas administraciones sectoriales, y al informe sobre el PGOU emitido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, esta administración competente procedió a la aprobación definitiva del PGOU de Sevilla en Julio de 2006.

Dos hechos jurídico-administrativos relevantes tuvieron que ser contemplados e incorporados al PGOU durante su fase de elaboración:

El desarrollo del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración urbana de Sevilla (POTAUS) en paralelo de este documento de ordenación metropolitana obligó al establecimiento de una coordinación entre ambos equipos, al objeto de obtener la coherencia entre ellos y, de hecho, ambos documentos se retroalimentaron en sus propuestas territoriales.

La nueva Ley de Ordenación del Suelo de Andalucía (LOUA). La redacción del nuevo PGOU coincidió plenamente con al aprobación y puesta en marcha de la LOUA (2002). De hecho fue el primer plan de una gran ciudad andaluza que se redactó y aprobó acorde a la nueva legislación urbanística de Andalucía.

En lo fundamental, el PGOU de Sevilla debió de asumir los planteamientos de la LOUA incluso antes de la aprobación final de esta ley, incorporando determinaciones de carácter estructural exigida por la nueva legislación, entre ellas, por ejemplo, la clasificación de la totalidad del suelo municipal con delimitación de la superficie adscrita a cada clase.

Otras determinaciones clave de la LOUA fueron, por ejemplo, el porcentaje mínimo de edificabilidad reservada a viviendas de protección pública, que debía de ser del 30% (posteriormente ampliada en el propio PGOU), o el incremento de los estándares de espacios libres y equipamientos en los desarrollos urbanísticos.

## 2.2. EL CONTENIDO DEL PGOU 2006

### ▪ El modelo de ciudad.

El PGOU de Sevilla se presentó con una vocación claramente fundacional, mostrándose a sí mismo como la base de un nuevo modelo de ciudad producto del diálogo, la participación y la concertación social.

El nuevo Plan General explicitaba su voluntad de no confundir los objetivos finales, con los medios instrumentales urbanísticos y jurídicos, para convertirse en un auténtico *proyecto de ciudad*, más allá de las meras determinaciones urbanísticas. Obviamente, el Plan General se

basaba en las determinaciones urbanísticas para construir la nueva ciudad pero, con toda la intención, pretendía ir más allá. Desplegaba una serie de propuestas cuyo objetivo era la creación de un ambiente urbano distinto y mejor, hecho a una “escala más humana”, heredero de la tradición urbana de Sevilla y de Andalucía.

El PGOU actuaba sobre la totalidad del territorio municipal, poniendo en valor urbano e incorporando a su desarrollo 38 millones de metros cuadrados, es decir, el 27% del término municipal. A su vez incrementaba la edificabilidad existente en 12.071.491 m<sup>2</sup>, un 16% de la existente, pretendiendo con ello favorecer un modelo de baja densidad urbana.

Esos 38 millones de metros cuadrados se destinaban en su mayor parte, (14 millones, un 37%) a zonas verdes, equipamientos y espacios públicos. Otros 13 millones de metros cuadrados, el 34% del total, a actividades productivas, tecnológicas y empresariales. Otros 6 millones de m<sup>2</sup>, el 16%, a nuevos viarios e infraestructuras. Y el restante 13%, 5 millones de m<sup>2</sup> de suelo, a nuevos desarrollos residenciales.

No obstante en todo momento se expresaba la voluntad de trascender la mera consideración de los elementos físicos de la ciudad de un plan general al uso. Evidentemente, y por imperativo jurídico, el plan debía pronunciarse por un modelo de crecimiento, formular un sistema de vías de comunicación, un sistema de espacios libres, determinaciones "estructurantes"...pero, tanto por sus planteamientos de origen como por el proceso de participación y concertación social del que partía, las expectativas de la ciudadanía no se satisfacerían sólo con ello, y por ello se insistía en que se estaba creando un “modelo”.

Un modelo que se define como **ciudad humanista**, en la que el ciudadano representa la medida de todas las cosas, una ciudad volcada hacia los espacios de convivencia y la cohesión social, en la que sus barrios adquieren una nueva centralidad como sostén de una realidad cotidiana más articulada, más equilibrada y más solidaria.

Un modelo de ciudad que utilizaría la gestión del territorio para promover las actividades productivas y el empleo, y que a su vez apostaría por el desarrollo de sus proyectos claves de presente y de futuro, para que

Sevilla ejerciera con eficacia su función de capital de Andalucía, incrementando su imagen y prestigio internacional.

Para ello, el PGOU se presenta como el instrumento estratégico clave que permite desarrollar políticas de intervención en el mercado del suelo, especialmente mediante la constitución de patrimonios públicos de suelo y el fomento de la construcción de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública. Y garantizar la correspondencia y proporcionalidad entre los usos lucrativos y las dotaciones y los servicios públicos previstos.

El PGOU opta, ideológicamente, por incorporar la consideración del “derecho a la ciudad” como un elemento central de su discurso: derecho a una vivienda digna y asequible, derecho al patrimonio (natural e histórico), derecho al empleo, a los servicios públicos, y derecho a apropiarse de la ciudad, a vivirla. Sólo así se puede entender que el Documento de Aprobación Inicial tome partido por formular determinaciones como la de considerar la vivienda como equipamiento en el Centro Histórico, o avanzar un conjunto de propuestas para el desarrollo de las actividades económicas, o planificar en coordinación con las diferentes Delegaciones Municipales los servicios públicos de proximidad en los diferentes barrios ciudad.

- **Barrio-ciudad y equipamientos.**

La figura del barrio-ciudad es una importante aportación teórica del nuevo PGOU, destinada a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. El Plan la contempla como área operativa para hacer ciudad y brindar a los vecinos los servicios, equipamientos e infraestructuras que necesitan.

El barrio-ciudad se convierte en la pieza básica del hecho urbano: el ámbito con capacidad de contener, a escala, la complejidad y variedad propia de la ciudad. Por tanto el barrio-ciudad debe de contener las dotaciones necesarias para el desarrollo de sus poblaciones, incluido algún equipamiento de rango superior (ciudad) que suponga un foco de atracción e identidad para el resto de la ciudad. La aspiración a una ciudad **policéntrica** aparece expresamente como contrapunto a los

modelos centro-periferia generadores de desigualdades y conflictos urbanos.

Con una población comprendida entre 20.000 y 50.000 habitantes, en el barrio-ciudad el individuo debe de ser capaz incluso de generar sentimientos de identidad y arraigo, y se puede identificar con su territorio.

Otros parámetros que ayudan a definir el barrio-ciudad, son: un espacio adecuado para el peatón cuyo diámetro no supere los 2,0 km. y cuyas distancias máximas no superen un tiempo más allá de los 30 minutos a pie. Esa isocrona se considera un umbral para mantener las redes sociales diversas (asociaciones, agrupaciones políticas y sindicales, cofradías, etc.) apto para soportar un nivel de servicios con una ocupación y actividad equilibrada, con unos contenidos que oferten lo que un ciudadano espera del sistema urbano.

En la nueva ordenación del Plan General, se pasa de los 6 distritos anteriores a la consideración de un nuevo mapa con 11 distritos y 28 barrios ciudad.

Sobre la nueva trama de barrios-ciudad, el PGOU despliega la distribución de equipamientos públicos necesarios, dedicando 4.000.000 de metros cuadrados a suelo de interés público y social (SIPS), previendo la inversión de 180,85 millones de € en obras directas de reurbanización y 86,9 millones de € en equipamientos diversos. Concretamente, se determinan más de 200 actuaciones de inversión pública en los barrios-ciudad.

El PGOU prevé la construcción de

- 15 Centros de Servicio Social Básico.
- 3 Centros Sociales Multiusos.
- 19 Centros Sociales Polivalentes.
- 6 Residencias de Mayores.
- 3 Centros de Día de Mayores.
- 2 Centros de Menores.
- 5 Centros de Acogida.
- 1 Residencia de Inmigrantes.
- 1 Centro de Cohesión Social.

- 18 de Centros de Salud.
- 6 nuevas Comisarías, se programa su utilización conjunta Policía Local-Policía Nacional.
- Se reservan casi 1,8 millones de metros cuadrados para 58 nuevos equipamientos deportivos.
- Se eleva hasta casi 3,6 millones de metros cuadrados la superficie de suelo dedicado a equipamientos educativos.

▪ **Actuaciones especiales en determinados barrios.**

En paralelo a todas las actuaciones dotacionales hasta aquí expuestas, el nuevo Plan de Sevilla presta especial atención a determinadas zonas, que el PGOU declara áreas de actuación integral: el Polígono Sur, la Bachillera - San Jerónimo, Santa Teresa – Amate y Casco Histórico Norte.

En cada una de ellas, el Plan pormenoriza acciones de regeneración y revitalización urbana, que van de la promoción de vivienda protegida a la construcción de muy diversos equipamientos públicos e infraestructuras, pasando por amplios programas de rehabilitación de edificios y reurbanización de calles, plazas y avenidas.

Además de las zonas reseñadas, también hay otras barriadas de la ciudad a las que el PGOU otorga prioridad. Éste es el caso, por ejemplo, de Torreblanca, donde se transforma el corazón del barrio mediante la demolición de todas las viviendas unifamiliares existentes junto a la Plaza del Platanero. En este suelo se levantaría una nueva promoción pública de 272 viviendas colectivas, que serían construidas para las mismas familias que ocupan legalmente “Las Individuales”.

▪ **Vivienda.**

El acceso a la vivienda a precios razonables fue una de las prioridades del nuevo PGOU, que establecía una serie de mecanismos para poder llevar a cabo esta política.

El PGOU marca el objetivo de construir 53.553 nuevas viviendas distribuidas por el conjunto de la ciudad. De ellas, 22.041 (el 41,1% del total) serían de protección oficial. Se establecieron porcentajes similares en todas las parcelas de suelo urbanizable.

Junto a todo ello, el PGOU también perseguía la disminución de la densidad urbana, para mejorar la habitabilidad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes. Ello se consigue mediante una decisión contundente introducida en el Plan: fijar entre 40 y 50 el número máximo de viviendas por hectárea, frente a las 75 permitidas en el PGOU de 1987. Esta medida significa reducir en un 40% la densidad urbana.

	Viv. Máx.	Min. VPO
Total Áreas de Reforma Interior	12.735	5.547
Total Sectores de Suelo Urbano No Consolidado	979	384
Total Suelos Urbanizables Sectorizados	45.010	18.288
<b>TOTAL</b>	<b>58.724</b>	<b>24.219</b>

Tabla 1: viviendas previstas en el PGOU de Sevilla.  
Fuente: PGOU, 2006

A éstas viviendas se añaden otras 4.664 viviendas previstas en “suelo urbanizable transitorio”, es decir, en aquellas promociones provenientes del Plan General de 1987 en ejecución en el momento de redacción del PGOU 2006. Entre ellas se incluían 2000 viviendas protegidas. Con todo ello el total de viviendas previstas para la ciudad en el horizonte de los 15 años de vigencia normal del plan serían 63.388 viviendas totales. La Este volumen de construcción se justifica en la reducción del número de personas por vivienda que se viene detectando. También está implícita la necesidad de ofrecer vivienda protegida a las nuevas familias, para evitar el éxodo de jóvenes de clase media trabajadora hacia las zonas más asequibles de la corona metropolitana.

Los sectores con mayor desarrollo residencial previsto en el PGOU son los correspondientes a Palmas Altas, Cortijo del Cuarto, Santa Bárbara Torreblanca, Villanueva del Pítamo o Buen Aire, en suelo urbanizable. Y en áreas de reforma interior en suelo urbano en Mercasevilla, la Cruz del Campo, Colegio San Miguel de Palmete o antiguo Regimiento de Artillería, entre otros.

▪ **Espacios productivos.**

Otro gran objetivo del nuevo PGOU es convertirse en instrumento eficaz para la generación de empleo y el desarrollo productivo.

Además de las inversiones que moviliza el propio Plan, el PGOU está muy dirigido a la creación de suelo para actividades productivas. En concreto, incorpora 13 millones de metros cuadrados de suelo para actividades económicas, tecnológicas y empresariales. Suelos sobre los que se preveía acometer un notable número de actuaciones económico-empresariales, entre las que las más sobresalientes serían:

- El Nudo Logístico Norte: en los accesos a Sevilla por la N-IV, acogerá, en una superficie entorno a 1.000.000 de metros cuadrados, empresas de servicios y comerciales ligadas al ámbito logístico.
- El Higuero: 1.420.042 metros cuadrados ubicados, igualmente en la zona norte de la ciudad como espacio dedicado a la innovación empresarial y especializado en pymes.
- El Centro Integrado de Reciclaje: como catalizador y promotor de este tipo de actividades ecológicas y medioambientales, sobre una superficie de 156.449 metros cuadrados.
- Los Espacios industriales de Buen Aire - Aeropuerto Viejo: una superficie de 2.350.694 metros cuadrados destinada a industrias en general en una localización estratégica en el eje Aeropuerto de San Pablo - estación de Santa Justa.
- El Distrito Aeronáutico: entorno a 3.500.000 de metros cuadrados en torno al aeropuerto de San Pablo como área de acogida de las inversiones ligadas al Airbus A-400-M.
- Espacios Productivos del Este: en conexión con el área industrial de Alcalá de Guadaíra, lo conforman tres zonas distribuidas sobre una superficie global de más de 1.500.000 metros cuadrados.

- La Nueva Tecnópolis: parque de innovación empresarial y universitario entorno a la Universidad Pablo de Olavide y en los alrededores de Villanueva del Pítamo, promovido conjuntamente con el municipio de Alcalá de Guadaíra, sobre un espacio de 867,73 hectáreas.
- La Ampliación de Cartuja 93: para que el parque tecnológico heredado de la Expo 92, ganase en masa crítica y pueda acoger nuevas empresas y la ampliación de las existentes.
- La Consolidación de Isla Mágica: incremento de la edificabilidad del parque temático para albergar un proyecto de tecnologías de ocio,
- El Proyecto Puerto Triana: como complemento de la ampliación de Cartuja 93 y la consolidación de Isla Mágica, reservando casi 150.000 metros cuadrados de espacios públicos y viarios y asignando una edificabilidad de 68.000 metros cuadrados para usos comerciales, hoteleros y oficinas.
- El Distrito Portuario: reforma, ampliación y construcción de nueva esclusa del Puerto de Sevilla,
- y el sector Guadaíra y Palmas Altas: al sur de la ciudad, como parque empresarial multifuncional y de servicios, con 398.700 metros cuadrados de superficie y 159.480 de edificabilidad, con el valor añadido del nuevo centro tecnológico de Abengoa.

Junto a todo lo cual, el PGOU también establecía la regeneración y revitalización de los polígonos industriales existentes en la ciudad. Para ello se definen medidas como el incremento de la edificabilidad a aquellas empresas ubicadas en los polígonos industriales obsoletos de la ciudad y que destinaran el aumento del aprovechamiento urbanístico a usos con valor añadido.

Por último, el nuevo Plan reserva suelo, concretamente un total superior a 50.000 metros cuadrados, en los distintos distritos de la ciudad para la puesta en marcha de centros públicos ligados a la formación para el empleo, la economía social y el apoyo a los empleos de futuro y servicios de proximidad.

Las actuaciones con incidencia en el desarrollo socioeconómico y el empleo que el Plan se completarían con importantes asignaciones de suelo para actividades terciarias: comerciales, oficinas, hoteleras,... Como criterio general, de todo el suelo calificado para actividades económicas se establecía una reserva obligatoria en torno al 12% para tales actividades terciarias. Con ello se pretendía el fomento de otros subsectores de la economía de la ciudad y se provocar sinergias de indudable valor añadido.

- **Zonas verdes.**

El PGOU establecía la necesidad de aumentar los estándares de calidad medioambiental y crear nuevas zonas verdes. Para ello comprometía una inversión superior a 112 millones de euros para espacios públicos. Exactamente, se incorporaban 10 millones de metros cuadrados más de espacios verdes y públicos, pasando de los 5,4 millones a los 15,3 millones, con el objetivo de crear nuevos grandes parques repartidos por el conjunto de la ciudad. Se incluía la propuesta de convertir los terrenos de Tablada en parte de un Parque Periurbano Metropolitano del Guadalquivir, y la revitalización ambiental de los márgenes del río para mejorar su uso ciudadano.

El desarrollo del PGOU de 1987 había permitido que el indicador de espacios verdes de Sevilla llegara a ser de 7,69 m<sup>2</sup> por habitante, por encima del mínimo legal de 5,00. El nuevo PGOU elevó el estándar hasta los 21,79 m<sup>2</sup> por habitante, casi triplicando el existente.

Un incremento tan considerable tenía su explicación en un elevado número de actuaciones medioambientales repartidas por toda la ciudad, sobresaliendo entre ellas la mencionada conversión de la Dehesa de Tablada (367,4 hectáreas) en parque periurbano, la plasmación del proyecto Naturalia 21 en los márgenes del Guadalquivir a su paso por la ciudad, el Anillo Verde del Norte (entorno de Miraflores), la Matriz Verde del Este (sistema Polígono Aeropuerto, Palmete, Parque del Guadaira), Guadaira Sur (Fuente Quintillos, Cortijo de Cuarto, Bellavista) y los nuevos grandes parques urbanos, desde Los Gordales (casi 300.000 m<sup>2</sup>) al del Polígono de San Pablo (cerca de 100.000 m<sup>2</sup>)

Además, el PGOU se esfuerza en presentar todas estas actuaciones como parte de un sistema ambiental de la ciudad y del área metropolitana, de manera que estos parques no serían unidades aisladas entre sí, sino conectadas en una mala ambiental a través de diversas vías y corredores.

Además, para completar lo anterior y para extender a todas las esferas la calidad medioambiental, el PGOU contiene una amplísima batería de medidas de obligado cumplimiento.

- 1 árbol por cada 20 m<sup>2</sup> edificables, lo que implicaría casi 300.000 nuevos árboles en entorno nuevas construcciones.
- Obligatoriedad para toda edificación nueva de instalar energía solar con capacidad para satisfacer al menos el 60% de las necesidades de agua caliente.
- Medidas de control del paisaje urbano tanto en ámbitos estratégicos como en el resto de la ciudad.

- **Infraestructuras, viarios y peatonalizaciones.**

El PGOU diseñaba la mejora las infraestructuras y viarios de la ciudad desde el punto de vista del incremento de la accesibilidad exterior y metropolitana, el aumento de la movilidad interna y la preservación del casco histórico

En estrecha vinculación con lo precedente y con el telón de fondo de la nueva red de Metro, el nuevo Plan definía:

- 77 actuaciones para nuevos viarios urbanos y metropolitanos, mejoras de los mismos y nuevas conexiones de tráfico y pasos subterráneos.
- 41 nuevos aparcamientos, de los que 23 serían para residentes.
- La reordenación del tráfico en diversas calles y avenidas y en el entorno al casco histórico.

- A la par, se protegía el centro histórico del exceso de tráfico que estaba dañando gravemente elementos patrimoniales de primer orden, incluyendo la catedral.

Respecto a los viarios urbanos y metropolitanos, el PGOU delimitaba dos grandes pasos territoriales, uno al norte y otro al sur, en el contexto del proyecto de la nueva circunvalación SE-40.

Se proponía un nuevo modelo de accesibilidad interna en el área central de Sevilla, con base en la coordinación del transporte, su intermodalidad y la planificación urbanística y ambiental. Para ello se concretaba un nuevo esquema para los accesos motorizados a la misma, delimitando y redefiniendo dos rondas: la nueva Ronda del Centro Urbano y la Ronda del Centro Histórico, fuertemente saturada y a la que se pretendía descargar de tráfico.

La entrada en funcionamiento del Metro se contempla en el PGOU como la base para fomentar el transporte público, reordenando las líneas de TUSAM, promoviendo una nueva red de microbuses y creando vías ciclistas, y creando una red de microbuses para dar servicio al centro formado, por seis líneas con recorrido en un solo sentido.

Se diseñó un sistema de 14 aparcamientos subterráneos públicos en el entorno del casco histórico, para disuadir del uso del vehículo privado en la zona y facilitar el uso de transporte público.

Junto a todo lo anterior, el PGOU impulsaba con rotundidad y firmeza la peatonalización del centro histórico, entendiéndola de forma amplia y compatible con los accesos a los garajes de los vehículos de los residentes, y la carga y descarga. El esquema de la peatonalización establecida por el plan se basaba en una serie de itinerarios peatonales básicos:

- Eje Calatrava - Alameda - Sierpes - Tetuán - Avenida de la Constitución.
- Eje Avenida de la Constitución, Plaza Nueva, Méndez Núñez y O'Donnell.

- Eje Puerta Carmona con Puerta Real, a través de la calle Imagen.
- Eje este-oeste -Puerta Osario-Alfonso XII.
- Y el núcleo central Plaza de El Salvador, Plaza del Plan, Alfalfa, Plaza de la Pescadería, enlazando el eje peatonal Regina - Encarnación - Puente y Pellón con el conformado por Franco - Placentines - Plaza de la Virgen de los Reyes, Plaza del Triunfo, Patio de Banderas - barrio de Santa Cruz.

A ello se sumaba la unión de los jardines de Cristina con el Palacio de San Telmo y a la unión del andén del Ayuntamiento con la Plaza Nueva. El Plan planteaba también la peatonalización de la avenida de la Constitución.

#### ▪ **Universidad.**

Con más de 76.000 alumnos universitarios, Sevilla se encuentra cuantitativamente por encima de otras ciudades tradicionalmente consideradas como universitarias sea el caso de Salamanca, Santiago de Compostela o Granada. Ello tiene gran importancia no sólo en la formación de los recursos humanos, y en la economía de la ciudad. La incidencia territorial y urbana de las instalaciones universitarias, distribuidas en diferentes zonas de la ciudad, llevaron al PGOU a considerar la faceta universitaria como estratégica en la ciudad, y a su vez a asumir el objetivo de responder las exigencias presentes y futuras de la Universidad sevillana:

Para la Universidad Pablo de Olavide, las actuaciones en el contexto de un nuevo parque tecnológico, le asegura espacios y dotaciones para su paulatina expansión y consolidación metropolitana

En cuanto a la Universidad Hispalense, la elaboración del nuevo Plan hizo posible un potentísimo acuerdo con el Rectorado para la reubicación y racionalización de instalaciones y centros docentes y de investigación, y la creación del nuevo campus universitario en el área de Los Gordales.

▪ **Financiación y patrimonio público de suelo.**

El conjunto de las actuaciones contenidas en el PGOU conllevan una inversión global de más de 2.416 millones de euros, distribuidos en los siguientes capítulos:

- 180,8 millones en reurbanización de barriadas.
- 735,2 millones en reurbanización de suelo y mejoras urbanas.
- 700,4 millones en infraestructuras.
- 442,3 millones en viarios.
- 159 millones en aparcamientos.
- 86,9 millones en equipamientos.
- 112,1 millones en espacios libres.

En cuanto al esquema de financiación del PGOU, la proclamación de la LOUA vino a suponer un importante apoyo a la financiación procedente del sector privado, en tanto en cuanto dicha ley fortaleció la institución del Patrimonio Municipal de Suelo, que se nutre de recursos formados por bienes inmuebles y recursos económicos procedentes de la ejecución del planeamiento. Pues bien, a los fines tradicionales a los que debían dedicarse los recursos de este patrimonio público (intervenir en el mercado de la vivienda, especialmente mediante la construcción de VPO), la LOUA añade “La ejecución de actuaciones públicas o el fomento de actuaciones privadas, previstas en el planeamiento, para la mejora, conservación y rehabilitación de zonas degradadas o de edificaciones de la ciudad consolidada”. Esta ampliación de los fines de ese fondo posibilitó en gran manera la ejecución de los instrumentos de planeamiento, ya que desde entonces podía destinarse una parte de estos importantes recursos a la mejora general de la ciudad.

De esta manera, el PGOU prevé que el sector privado afronte el pago de 935,32 millones de €, esto es, el 39% del total, correspondiendo el resto a las distintas Administraciones públicas. Específicamente, el Ayuntamiento de Sevilla aportará 532 millones de €, el 22 por 100 del global, una cantidad que podrá abonar gracias a los ingresos que obtendrá del propio PGOU, como contrapartida a las plusvalías generadas, cifrados en unos 400 millones de €.

Por fin, las Administraciones autonómica y central habrían de asumir casi a partes iguales el 39% por ciento restante 465,7 millones de euros la primera y 483,9 euros la segunda, lo que, en atención al largo plazo de ejecución del Plan, era considerado por el documento como una proporción y unas cuantías bien medidas y prudentes.

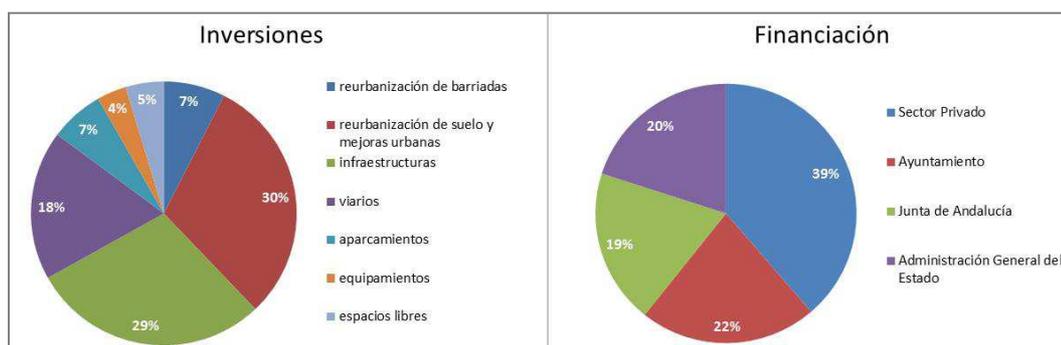


Figura 8: Esquema de inversiones y financiación del PGOU de Sevilla  
Fuente: elaboración propia a partir del documento de aprobación definitiva del PGOU de Sevilla, 2006.

### 3. EL PLAN ESTRATÉGICO SEVILLA 2010

La planificación estratégica urbana tiene su origen en la pretensión de trasladar las metodologías de la planificación estratégica empresarial al desarrollo urbano. Surge por primera vez en la ciudad de San Francisco y pocos años después, en 1988, Barcelona ponen en marcha su Plan Estratégico, siendo pionero en España y Europa.

Hasta entonces el único instrumento de modelización y diseño de actuaciones en las ciudades era el plan urbanístico. No obstante estaba quedando claro que para ciudades con una creciente capacidad de decisión política en todas las materias, no era suficiente con disponer de la regulación física del territorio urbano. De ahí surge la necesidad de abordar nuevas cuestiones urbanas.

Como un plus de legitimación de estos procesos de planificación figura el hecho de que los planes estratégicos urbanos se concibieron, desde sus

inicios, como procesos organizados de participación ciudadana, de colaboración institucional, y cooperación pública y privada. A través de encuentros en diferentes formatos, se iban a identificar los proyectos estructurantes capaces de mejorar la competitividad económica y la calidad de vida en la ciudad, en un horizonte temporal determinado. Hasta tal punto es importante esta metodología en la planificación estratégica urbana, que en muchos casos lo verdaderamente relevante no ha sido tanto la identificación y el impulso de estos proyectos, sino el proceso de organización social que comportaba el procedimiento de elaboración, con la creación de foros de concertación, procesos de cooperación y organización de redes sociales, etc., que permitían un mejor conocimiento de intereses, retos y expectativas de los diferentes actores.

El ejemplo de Barcelona en este sentido fue trascendente, pues puso de manifiesto como la ciudad como sistema social fue capaz de hacerse con el liderazgo de un proceso en principio estatal (olimpiadas de 1992), y posteriormente sacar el máximo partido de todo lo realizado para el evento.

Sevilla fue una de las últimas grandes ciudades españolas en sumarse a esta corriente, y de hecho en 2001 se contabilizaban en España más de 100 planes estratégicos urbanos y territoriales<sup>7</sup>.

### 3.1. EL PLAN ESTRATÉGICO Y EL PGOU

Una de las principales peculiaridades del Plan Estratégico de Sevilla fue la coincidencia, en su período de elaboración, con el proceso de redacción del nuevo PGOU. Su puesta en marcha oficial en 1999, incluso unos meses antes que la aprobación de la resolución de reforma del PGOU, se interpretó en varios medios de comunicación como una suerte de competitividad entre los dos partidos de gobierno por ofrecer una imagen de liderazgo en el diseño del modelo de ciudad, toda vez que el Partido Andalucista, al frente del área de urbanismo, era el responsable del PGOU, y el PSOE, al frente del área de economía, el del Plan Estratégico.

---

<sup>7</sup> Fuente: Inventario de Planes Estratégicos Urbanos y Territoriales. Ebrópolis, Zaragoza, 2001.

Lo cierto es que tanto a niveles técnicos como de agentes sociales y participantes en general, desde los inicios se buscó la complementariedad entre ambos, pues claramente ambas modalidades de planificación deben de ser aspectos de un mismo proceso.

Estos instrumentos territoriales de planificación contaron con los dos elementos principales de la planificación concurrente: la coincidencia en el tiempo (en especial en las primeras fases de ambos planes) y, la coincidencia en un mismo espacio de los dos instrumentos de planificación, añadiendo esto la necesidad de analizar y diseñar un territorio de manera coherente. Pero la mayor garantía de concurrencia estribaba en el propio proceso de participación de los agentes sociales y la ciudadanía, ya que en un alto porcentaje fueron las mismas organizaciones, las mismas personas y los mismos expertos los que expusieron sus ideas y propuestas en ambos ámbitos.

Desde los momentos iniciales de mayor coincidencia, se estableció una comisión de coordinación técnico-política que entre otros aspectos, procediera a abordar como realizar un análisis territorial adaptando la metodología del análisis estratégico, llevándose a cabo esta coordinación, bajo el condicionante de una coincidencia general en la misma filosofía y visión estratégica.

La prevalencia legal y política de un instrumento del nivel técnico y complejidad de un Plan General como el de Sevilla, con la tradición y el acervo que posee la planificación urbanística, frente a un proceso de creación reciente como es la planificación estratégica urbana, podría en principio llevar a pensar que los contenidos del segundo sería menores o quedarían difuminados frente a los grandes proyectos urbanos del primero. No obstante, la concurrencia desarrollada durante los procesos de elaboración propició que, finalmente, estuvieran ambos muy impregnados de los mismos contenidos. De esta forma se podría afirmar que el PGOU de 2006 está tan lleno de contenidos estratégicos (referidos a la economía, la sociedad, la imagen y los valores, la cultura, etc...), como los del Plan Estratégico están llenos de contenido urbano-territorial (la movilidad, el espacio público, las áreas productivas,...).

### 3.2. PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO

#### ▪ **La Fase de impulso y puesta en marcha. Año 1999.**

El 18 de octubre de 1999, el pleno del Ayuntamiento de Sevilla acordó apoyar la realización de un plan estratégico urbano que, contando con la implicación de la ciudadanía y de sus agentes sociales y económicos, contribuyese a la mejor definición de los escenarios futuros de la ciudad. Los objetivos serían mejorar la equidad social, el crecimiento económico, elevar la calidad urbana y ambiental de la ciudad e intensificar las acciones de cooperación público y privada.

Al poco tiempo se propuso un documento abierto de Bases para la realización del Plan Estratégico de la ciudad que se presentó en la comisión permanente del Consejo Económico y Social de la Ciudad y en el que se planteaban como ejes fundamentales para el éxito del Plan la participación, el consenso y el compromiso con la acción.

La metodología que se contempló y que se siguió desde un principio de cara a la realización del plan, y siempre teniendo presente la adaptación de la misma a la realidad sevillana, abarcaba diferentes etapas:

- Establecimiento de los acuerdos iniciales y del marco organizativo, la determinación del plan de trabajo y la programación de las actividades generales. Y por otro, a la de identificación de los temas críticos para la de definición de las directrices estratégicas, en torno a un modelo social de ciudad, un modelo económico y un modelo territorial.

- Análisis y diagnóstico de "*La ciudad que tenemos*". Su objetivo consistiría en profundizar en el análisis de los puntos críticos con determinación de prioridades específicas, dando como resultado el posicionamiento de la ciudad tanto en términos de análisis interno como externo a partir de sus fortalezas y debilidades así como de sus oportunidades y amenazas.

- "*La ciudad que queremos*", se habrían de definir de manera prospectiva los escenarios futuros como punto de partida para el proceso de reflexión que conduce a la formulación de una visión estratégica y su respectivo

consenso. Se determinaría el éxito de esta fase, si tras la definición de una visión estratégica, ésta se concretaba en un objetivo central del plan estratégico, que actuaría como elemento globalizador de todas las estrategias. Y además, si se lograba la identificación de una serie de temas claves para poder pasar de la situación actual a la situación deseada mediante la consecución de dicho Objetivo Central.

▪ **La Fase de Constitución del modelo organizativo del Plan Estratégico Sevilla 2010. Año 2000.**

La constitución formal de la Comisión Ejecutiva, como órgano rector del Plan Estratégico se realizó en noviembre de 1999, así como la constitución de la Oficina del Plan Estratégico.

Se invitaron a 12 entidades de ámbito público o representativas de los agentes sociales y económicos a asumir el cometido de encabezar la dirección del proceso de elaboración del Plan Estratégico Sevilla 2010.

Las entidades que constituyeron la Comisión Ejecutiva del Plan fueron las siguientes:

- Unión Provincial de Sevilla de la Unión General de Trabajadores.
- Unión Provincial de Sevilla de Comisiones Obreras.
- Confederación Empresarial Sevillana
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla
- Autoridad Portuaria de Sevilla.
- Cartuja 93 S.A.
- Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía de Sevilla
- Subdelegación del Gobierno de Sevilla.
- Diputación Provincial de Sevilla
- Ayuntamiento de Sevilla
- Universidad Pablo de Olavide.
- Universidad de Sevilla.

En la estructura organizativa, el órgano de participación ciudadana con más de 150 entidades, fue el Consejo General, convocado por primera vez el 11 de octubre de 2000.

▪ **Inicio del proceso de elaboración. Año 2001.**

El 15 de enero, en los Reales Alcázares, con la presencia de unas 500 personas de distintos colectivos sociales, se puso en marcha el proceso de elaboración del Plan Estratégico, con la celebración de la Conferencia Estratégica Urbana. Estaba organizada en torno a cuatro mesas de trabajo: economía, territorio y medio ambiente, sociedad y ciudadanía, y en ella se debatió sobre la situación de la ciudad, realizándose un pre-diagnóstico de la misma, así como avanzando las probables vías de solución.



Imagen 6: Conferencia Estratégica, Alcázar de Sevilla, enero de 2001.  
Fuente: Plan Estratégico Sevilla 2010, ed. en cd.

A partir de este momento, y durante los siguientes meses, se fueron desarrollando diferentes acciones de participación, mediante encuestas D.A.F.O. (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) a expertos y representantes de colectivos sociales, encuestas generales a la ciudadanía, y también la elaboración de documentos de análisis.

El 21 de junio, la Comisión Ejecutiva del Plan Estratégico aprobó el *diagnóstico inicial* de la ciudad con el cual se llegó a disponer de una base de conocimiento que fundamentó la definición de la estrategia futura de Sevilla, bajo las premisas de convergencia de intereses y posibilidad de poder hacerla realidad.

Con el fin de llegar a tener el *diagnóstico definitivo*, base de la estrategia futura, se constituyeron doce grupos de trabajo temáticos sobre territorio,

sostenibilidad, información, género, desarrollo social, emprendimiento, innovación, cultura, turismo, administración pública y city marketing.

Del conjunto de reuniones y las cientos de aportaciones realizadas por los participantes en los diferentes grupos, se pudo elaborar un documento bastante esclarecedor de la realidad presente de la ciudad.

Ese diagnóstico llegaba a la conclusión de que la sociedad sevillana había tendido (en demasiadas ocasiones) a un modelo de desarrollo aritmético, no propio de una sociedad y de una economía madura y avanzada. Quedaba establecido que Sevilla demandaba un impulso de tipo colectivo y sostenido, que sólo se conseguiría desde la adhesión general a un proyecto de futuro, a un modelo consensuado, movilizador e ilusionante de ciudad.

▪ **Desarrollo del proceso de elaboración. Año 2002.**

En marzo de 2002, la Comisión Ejecutiva aprobó el primer borrador del documento “Visión de futuro Sevilla 2010, Sevilla Nodo de Creatividad, Diversidad y Paz”.

Este documento formulaba propuestas estratégicas respecto a la “Elección del tipo de desarrollo económico, el Posicionamiento de la ciudad sobre el Desarrollo Social, el modelo de Desarrollo Sostenible y la Estructura y dinámica interna del territorio”.

A continuación se aprobó la formulación del Objetivo Central del Plan Estratégico, siendo este finalmente: “*Sevilla región metropolitana de proyección continental, modelo de desarrollo innovador y armónico con el entorno natural, social y cultural y Capital de la Andalucía universal creativa y solidaria*”; y las diferentes líneas estratégicas de actuación para desarrollarlo.

En Julio tuvo lugar la celebración del III Consejo General del Plan Estratégico, cuya tarea fundamental fue la priorización por parte de los ciudadanos de los principales proyectos y programas que configurarían el Plan Estratégico. A partir de dicha priorización se seleccionaron los proyectos y programas, para los que se desarrollaron unas fichas de proyectos que incluían entre otros contenidos, los agentes implicados en

la realización del proyecto, sus plazos y la financiación prevista o previsible.



Imagen 7: Priorizando proyectos.  
Fuente: Plan Estratégico Sevilla 2010, ed. en cd.

▪ **Fase final del proceso de elaboración. 2003: inicio de la ejecución del plan.**

El Plan Estratégico fue presentado públicamente el día 23 de abril de 2003, por parte del ex presidente del gobierno, Felipe González, en el Ayuntamiento de Sevilla.

### 3.3. CONTENIDOS FINALES DEL PES 2010

El mencionado objetivo central del Plan Estratégico se desagrega en cinco líneas estratégicas que son:

- Línea 1. Sevilla nodo para promover el progreso humano.
- Línea 2. Modernización de la base productiva y empleo.
- Línea 3. Ciudad de la convivencia y el desarrollo social equitativo.
- Línea 4. Ciudad sostenible y de alta calidad ambiental.
- Línea 5. Ciudad metropolitana policéntrica que se expresa en los barrios.

Las líneas estratégicas se desarrollaban a través de diferentes proyectos de los que fueron priorizados 27.

- **Línea 1. Sevilla, nodo para promover el progreso humano.**

*Sevilla, nodo entre oriente y occidente.*

Con este proyecto se pretendía usar la tradición histórica y cultural de Sevilla para intentar desempeñar un papel internacional como *NODO*<sup>8</sup> de los flujos de información, tecnología, capital, mercancías y personas que recorren América, Europa y los Países Árabes, principalmente.

Con esta intención, el proyecto aspiraba a desarrollar un gran acontecimiento mundial promovido por los principales organismos internacionales de América, los Países Árabes y la Unión Europea. También presentaba a la ciudad como posible sede permanente de órganos moderadores y reguladores de las relaciones entre España y Europa con los Países Árabes y América Latina.

*Sevilla factoría cultural.*

Este proyecto potenciaba el papel de Sevilla como enclave cultural del sur de Europa, a partir de considerar la educación y la cultura como la base de la construcción de un modelo de ciudad del conocimiento y su posicionamiento como plataforma para la promoción del progreso humano.

*Impulsar la construcción del metro de Sevilla.*

La finalidad de este proyecto era la de impulsar la construcción del Metro de Sevilla en su concepción metropolitana. Presentaba ya el proyecto básico general de la red de cuatro líneas con una longitud total de 52,5 kilómetros y 75 estaciones, en un trazado mixto subterráneo y de superficie. Incluía igualmente aparcamientos junto a las paradas, facilitando la intermodalidad y la reducción del tráfico privado de vehículos, así como conexiones con poblaciones del área metropolitana

---

<sup>8</sup> El Plan Estratégico incidió en la utilización del emblema histórico de Sevilla (NO-DO) de significado incierto, pero que se encuentra reflejado en las armas de la ciudad desde al menos desde el siglo XVI, aprovechando la feliz coincidencia con el muy utilizado actualmente término “nodo”, referido a los puntos que conforman la estructura fija de una red, en este caso pensando en redes de ciudades, de comunicaciones o de información.

de Sevilla, el Aeropuerto de San Pablo, la Estación de Santa Justa, el Anillo Ferroviario de RENFE y la Estación de Autobuses de Plaza de Armas.

*Crear el foro metropolitano de concertación de políticas y proyectos estratégicos.*

Su objetivo principal consistía en desarrollar las estrategias y proyectos que consolidaran a Sevilla como la más importante área metropolitana del Sur de Europa a partir de objetivos específicos tales como: reducir los desequilibrios y la especialización creciente entre las distintas partes del territorio metropolitano, mejorar las relaciones transversales entre los distintos municipios, ordenar los desarrollos urbanísticos a partir de la ordenación territorial metropolitana, o crear espacios libres de escala metropolitana y las dotaciones de equipamientos y servicios.

Gracias a la cooperación entre los municipios y con el apoyo activo que se pretendía de la Junta de Andalucía, este Foro facilitaría la mejora de la prestación de los servicios básicos mancomunados pero, sobre todo, dinamizaría las oportunidades económicas y sociales del territorio metropolitano.

▪ **Línea 2. Modernización de la base productiva y empleo.**

*Revitalizar y crear nuevos parques empresariales.*

Este proyecto del Plan Estratégico planteaba como medida central la revitalización de los parques empresariales de la ciudad, así como la dotación de nuevos espacios que vengán a cubrir los déficits presentados; en base a ello, se establecían una serie de elementos básicos en el marco de esta acción como son la especialización sectorial, las mejoras en urbanización y dotación mobiliario urbano, el incremento de la conectividad fundamentalmente en términos de transporte público, o la creación de un organismo gestor de cada parque, entre otras propuestas.

*Hacer del centro histórico un “barrio @” de la nueva economía del conocimiento.*

Con en este proyecto se trataba de rehabilitar o construir de forma progresiva, hasta diez-quince edificios en el centro histórico de la ciudad para albergar actividades específicas de la economía del conocimiento, esto es: producción de software para Internet, sector multimedia y audiovisual, sector de comunicación o, en su caso, servicios avanzados de alta cualificación. Igualmente servirían para el fomento y conocimiento de las nuevas tecnologías entre colectivos que habitualmente cuentan con problemas de acceso a las mismas, por necesidades educativas especiales o discapacidad.

Se fortalecería la integración de la pequeña y mediana empresa en el tejido urbano residencial del Centro, asegurando la diversidad de los usos mediante la creación de espacios polifuncionales con destino a profesionales y empresas, relacionadas con las nuevas tecnologías o con las industrias tradicionales.

*Creación y potenciación de distritos de innovación empresarial y universitaria.*

Este proyecto del plan consistía en adecuar en la ciudad espacios productivos con clara vocación de incorporar innovaciones tecnológicas, facilitando la transferencia de conocimientos desde el mundo de la Universidad a la empresa, y que a su vez el mundo empresarial cree demandas específicas para las necesidades productivas al propio mundo universitario. Los espacios que se proponían eran:

- Al sur junto a la Universidad Pablo de Olavide en el entorno de los municipios de Alcalá de Guadaira y Sevilla.
- En la Isla de La Cartuja, con la Universidad de Sevilla.
- Al norte en “El Higuero”

Los servicios de las Oficinas de Transferencia de Resultados de la Investigación (OTRI) se establecerían en un edificio universitario construido para este fin en cada uno de los nuevos espacios y que, a la vez, serviría como incubadora de empresas surgidas o fomentadas desde las mismas Universidades.

*Desarrollar las redes de innovación y conocimiento (RICO).*

El objetivo de este proyecto era crear una red para favorecer el intercambio de necesidades, objetivos y tecnologías entre los sistemas científico, tecnológico, productivo y formativo de los principales sectores económicos de la ciudad y su área metropolitana para favorecer la innovación, fortaleciendo y desarrollando la calidad de los clusters. En una primera etapa se iniciarían las RICO con el sector aeronáutico, el de automoción, el sector de la artesanía y sector cultural-flamenco y, con posterioridad el sector agroalimentario, el turístico y el logístico.

Las actividades a desarrollar serían el conocimiento y la innovación, la promoción y difusión y, por último, la identificación de los proyectos clave para la red y su impulsión.

*Establecer un pacto industrial metropolitano.*

Se trataba de establecer un Pacto Industrial de la región metropolitana de Sevilla mediante la creación de una asociación territorial (formada por las administraciones, las organizaciones sindicales y empresariales y las entidades u organismos vinculados al desarrollo económico y a la promoción de la ocupación) con el objetivo de identificar y promover las ventajas comparativas, entre las que se destacan las específicas de un entorno empresarial, como son la cualificación de los recursos humanos, la adecuada articulación del territorio y el respeto al medio ambiente o la existencia de una cultura de diálogo social necesaria para el fortalecimiento y crecimiento de la ciudad.

Entre los proyectos prioritarios a desarrollar por la asociación estarían estudios sobre la evolución del sector industrial en el área metropolitana de Sevilla, información sobre la evolución y disponibilidad de suelo industrial (precios, características, espacio, naves industriales, infraestructuras de comunicaciones, etc.), un sistema de indicadores económicos accesibles desde la red, ofrecer una formación especializada atendiendo a las especificaciones de los mercados de trabajo locales o promover un desarrollo industrial sostenible de la zona.

*Sevilla distrito aeronáutico.*

En el contexto de la larga tradición aeronáutica de Sevilla, este proyecto recopila las distintas tendencias habidas en los últimos años de instalación de empresas en la provincia y refuerza así la colaboración estratégica con la perspectiva de los nuevos contratos relacionados con Airbus y el consorcio europeo EADS.

Así, junto a la puesta en funcionamiento de Aerópolis (Parque Tecnológico Aeroespacial de Andalucía) o la construcción de la nueva factoría de EADS-CASA, el Plan Estratégico de Sevilla aportaría la creación de un parque tecnológico aeronáutico en las proximidades del Aeropuerto de San Pablo, que reuniera a la industria aeronáutica provincial y posibilitara su adecuada participación en los proyectos europeos.

*Sevilla centro logístico del Atlántico y del Mediterráneo.*

Este proyecto responde a la capacidad de Sevilla como núcleo central de su área metropolitana para convertirse, por su situación geoestratégica en la confluencia del Arco Atlántico y el Mediterráneo y por su condición administrativa de capital de Andalucía, en Centro Logístico de una región mucho más amplia (Andalucía, Extremadura, Sur de Portugal y Canarias).

Para ello, sería preciso dotar a la ciudad de infraestructura y servicios acordes con dicha dimensión, desarrollar de la logística portuaria, establecer una Central regional de Mercancías por carretera y dar proyección a la marca Sevilla Logística.

Respecto al aeropuerto, se proponía su desarrollo, consiguiendo nuevos vuelos y potenciando la actividad de carga, lo que incluiría la creación de una sociedad de promoción del aeropuerto, la conexión del Aeropuerto con la línea del AVE, la reserva de suelo para poder disponer de una segunda pista.

*Gestión integral del turismo: Sevilla, ciudad de ferias, congresos y encuentros culturales*

Se pretendía la gestión del potencial de Sevilla en turismo urbano con una orientación global, integrando todos sus elementos, hasta el momento inconexos, bajo un mismo enfoque.

Con este proyecto se trataba por un lado, de concebir la actividad turística como un conjunto, aplicando un enfoque convergente y generador a una importante actividad económica y social. Se proponía también la creación de algún foro, para la coordinación de eventos y la elaboración de una agenda integrada de actos, y un mejor aprovechamiento de las sinergias resultantes, y la puesta en marcha de la “Mesa Integral del Turismo” que con representantes del sector público y privado, desarrollara este nuevo modelo de gestión integral y mejorara la posición competitiva de Sevilla.

▪ **Línea 3. Ciudad de la convivencia y el desarrollo social equitativo.**

*Eliminar las barreras arquitectónicas urbanas en diez años y hacer la ciudad accesible para toda la ciudadanía*

El fin de este proyecto era la aprobación y el desarrollo de un plan o proyecto municipal que contempla la eliminación paulatina de las barreras arquitectónicas urbanas en la ciudad, en el plazo de diez años y teniendo como objetivo hacer de Sevilla una ciudad accesible para toda la ciudadanía. La base principal de este proyecto es la aprobación de una Ordenanza Municipal sobre Accesibilidad para Personas con Discapacidad, que estableciera las condiciones necesarias para la eliminación de las barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación.

*Hacer normal lo diferente: aprobar el plan transversal municipal para la discapacidad.*

Más allá de los aspectos físicos, este Plan pretendía la aplicación de políticas transversales que comportan la implicación de todos los departamentos municipales en la planificación de actuaciones

coordinadas. Los objetivos del Plan abarcarían desde evitar la fragmentación hasta la posibilidad de dar una respuesta normalizada a la demanda de la ciudadanía con la discapacidad, pasando por garantizar la accesibilidad a los servicios públicos y privados y la implantación de un sistema de coordinación municipal.

*Desarrollar un gran proyecto integral en el Polígono Sur.*

Al recogerse este programa en el Plan Estratégico, éste se convirtió en una de las primeras instancias en apoyar esta iniciativa para desarrollar un proyecto de carácter urbanístico, social, educativo, de desarrollo económico, de convivencia y cultura que finalizara con la situación de *cuarto mundo* e integrara a esta zona de la ciudad, el Polígono Sur, en la dinámica de la ciudad.

El Plan Estratégico asumía la propuesta de creación del Plan Integral para el Polígono Sur, con compromiso de todas las administraciones implicadas y también entidades sociales y ciudadanas, para diagnosticar realidades y luego acometer las políticas de manera integral y coordinada.

*Potenciar la ciudad como espacio de educación-coeducación*

El objetivo de este proyecto era crear y fortalecer el intercambio de conocimiento y el compromiso de la ciudad con la educación y al mismo tiempo, la implicación de la comunidad educativa en la construcción de un proyecto común de ciudad.

El programa tenía dos dimensiones: la explotación del patrimonio de la ciudad como recurso educativo, y por otro, el fortalecimiento de las dimensiones relacionales de la escuela con su entorno inmediato de barrio y con la ciudad.

*Establecer un proyecto general de ciudad de inclusión social*

El proyecto Sevilla, Ciudad Inclusiva estaba basado en proyectos integrales de los barrios que incluyan medidas urbanísticas de accesibilidad, movilidad y generación de espacios públicos de calidad, con medidas de ocupación, educativa, culturales y asistenciales capaces de abarcar tanto aspectos preventivos, de habilitación o capacitación,

como de inserción social. Se incluía reducir la “brecha digital” mediante medidas de acción positiva, para que todos los sectores de la población puedan tener acceso a la nuevos medios digitales.

*Incrementar la participación ciudadana.*

El objetivo de este proyecto era fomentar la participación ciudadana a partir de las iniciativas del Gobierno Local; para ello en un plazo de tiempo determinado se pretendía que la ciudadanía cuente con la capacidad y competencia precisas para planificar, diseñar, autogestionar/ cogestionar los servicios, equipamientos y recursos necesarios que hagan de Sevilla un modelo de convivencia y de cohesión social.

**3.4. Línea 4. Ciudad sostenible y de alta calidad ambiental.**

*Potenciar las medidas de gestión y de ahorro de agua.*

Atendiendo a que la gestión del agua es un eje primordial de actuación en tanto la ciudad se asienta en una región caracterizada por la escasez del recurso y teniendo en cuenta los períodos cíclicos de sequía, las medidas de gestión y ahorro del agua potenciadas desde del Plan Estratégico, se realizarían desde una concepción sistemática del ciclo del agua, así como de los agentes en él implicados. Con este fin las actuaciones propuestas girarían en torno a dos segmentos diferenciados, el segmento institucional o de gestión y el segmento ciudadano o de consumo.

*Potenciar la utilización de la energía solar fotovoltaica*

Con este proyecto se pretendía fomentar la implantación de la energía solar fotovoltaica, a partir del impulso del proyecto Sevilla Ciudad Solar. Las medidas girarían desde la instalación de paneles fotovoltaicos en 125 edificios cuya titularidad o gestión corresponde al Ayuntamiento de Sevilla, hasta la instalación de paneles fotovoltaicos en todos los edificios del barrio @ pasando por la instalación de sistemas fotovoltaicos en todos los polígonos industriales regenerados o construidos, según el Plan Estratégico. El objetivo de este proyecto es lograr una aportación de un 12% de la energía consumida en la ciudad a partir de energías renovables.

### ***Incrementar la eficiencia y reducir los costes del alumbrado público***

Este proyecto proponía, entre otras actuaciones, la instalación de lámparas de sodio de alta presión, la articulación de sistemas de control del flujo lumínico atendiendo a la necesidad horaria y al número de usuarios.

### ***Promover la arquitectura sostenible***

El fin de este proyecto era fomentar tanto en la obra de promoción pública como privada, el aprovechamiento más eficiente de los recursos naturales y materiales utilizados desde la óptica de la sostenibilidad, adaptación al medio y las demandas sociales actuales. Este proyecto iría dirigido a la obra nueva así como a la rehabilitación y adaptación de edificios en el conjunto de la ciudad.

### ***Plan de espacio público***

Desde el Plan Estratégico se propiciaba un plan de espacio público con el que se pudieran identificar tanto la zona central como los barrios, con el objetivo de concebir la ciudad como espacio público para el uso y disfrute de la ciudadanía.

Se crearían espacios que ordenaran el barrio y articularan la ciudad, desde la continuidad y de la diferenciación; espacios que pudieran soportar diversos usos y funciones, capaces de crear *lugares*; espacios de expresión e identidad colectiva.

El aumento de las calles peatonales y de la anchura de los Acerados o abogar por un urbanismo igualitario en la configuración de sus espacios serían algunas de las medidas, así como la creación de equipamientos de proximidad que favorecieran la participación de las mujeres en la sociedad.

*Uso del transporte colectivo, bicicleta e ir a pie.*

Se trataría de lograr una adecuada gestión en la movilidad de la ciudadanía como elemento esencial de una ciudad más sostenible, fomentando el uso del transporte colectivo, la bicicleta y la marcha a pie.

Para ello se desarrollarían medidas de carácter estructural, con incidencia en el territorio y discriminando positivamente a favor de transportes alternativos frente al vehículo privado y que llevaran a la reducción del modelo insostenible actual así como al aumento en la calidad de vida ciudadana. Estas acciones o medidas formarían parte de un “Pacto por la Movilidad” que promovido desde el Ayuntamiento y suscrito por agentes sociales recogiera el compromiso colectivo de cara a hacer frente al crecimiento y a la diversificación de la movilidad de la ciudadanía.

A ello se añadirían medidas educativas y las discriminatorias positivas a favor de los modos de transporte alternativo al transporte privado.

*Desarrollar y aplicar las ordenanzas municipales sobre ruidos, vibraciones y actividades urbanas*

El objetivo de este proyecto es desarrollar y aplicar las ordenanzas municipales sobre ruidos, vibraciones y actividades urbanas, en especial en áreas más afectadas, como el Casco Histórico y algunas zonas de los Remedios o Nervión, que combinan un uso funcional comercial y de negocios con el ocio y la diversión, coexistentes con un uso residencial.

▪ **Línea 5. Ciudad policéntrica que se expresa en los barrios**

*Ciudad metropolitana policéntrica que se expresa en los barrios*

La estructura policéntrica y mallada (tanto territorial como económica y social) tiene su reflejo y su plasmación en los barrios de la ciudad. La apuesta consistía en que los servicios y equipamientos de proximidad tengan la proyección y calidad suficiente como para asegurar la existencia de ciudad, en su sentido más amplio y noble, en cada uno de los barrios de Sevilla. En este sentido la estrategia intentaría evitar los continuos desplazamientos radiales hacia el centro, así como detectar y fomentar

las capacidades endógenas de los habitantes de los barrios, sin excluir obviamente los del propio casco histórico.

Se buscaría la calidad en el entorno de los barrios, entendida en su sentido global, tanto del espacio público como de la vivienda, fomentando la erradicación de la infravivienda, pasando por la creación de unos equipamientos adecuados a las necesidades.

*Creación de centros de tramitación administrativa municipal y espacios de creatividad y manifestaciones lúdicas, de ocio y culturales.*

Este proyecto consistía en la construcción de un equipamiento de barrio que constituya un centro de referencia del mismo para todo tipo de actividad, así como para acercar la administración local al mismo. Tendrían las características de Centros Cívicos gestionados por los propios usuarios.

Serían espacios abiertos a la expresión y a la creatividad, en cuya gestión participarían los colectivos vecinales, asociaciones y grupos culturales, facilitando así la adaptación a las necesidades de cada barrio y a sus propias características, así como el desarrollo de la responsabilidad por el mantenimiento y promoción de los bienes colectivos, el fortalecimiento del tejido asociativo y el sentido de pertenencia.

*La trayectoria del plan estratégico Sevilla 2010.*

Tras su presentación y publicación, la fase de implementación y gestión de los diferentes proyectos no se articuló mediante ningún mecanismo de gestión específico, más allá del seguimiento y evaluación del estado de cada uno de los temas tratados que realizaba la oficina del Plan Estratégico, dependiente del ayuntamiento<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Por ejemplo, en 2005 se presentó el documento “Plan Estratégico Sevilla 2010, año II. Informe y seguimiento de acciones”, que realizaba una aproximación no cuantitativa al estado de desarrollo de diferentes proyectos que, de una manera u otra, estaban contribuyendo a desarrollar lo establecido en el plan.



## IV. EL ESPACIO PÚBLICO

### 1. CONSIDERACIONES PREVIAS

Las transformaciones urbanas desarrolladas en Sevilla durante el período que analiza esta tesis tienen su principal referencia en los cambios producidos en los escenarios urbanos más relevantes de la ciudad, especialmente en el centro histórico.

Los importantes cambios de finales de los ochenta no tuvieron similar incidencia en la ciudad construida, con la importante excepción de la apertura de la dársena de Chapina y el derribo del muro de torneo. Tanto ese espacio, como por supuesto la isla de la Cartuja, y las nuevas zonas urbanas procedentes de la desaparición de cuarteles y redes ferroviarias, principalmente, agregaron espacios públicos, así como equipamientos, infraestructuras y suelo residencial a la ciudad, pero no supusieron modificación relevante de lo ya existente. Cabe decir que el PGOU de 1987 y la Expo tuvieron escasa incidencia urbanística en el casco histórico.

En cambio, sobre todo a partir de 2005-2006, los proyectos de peatonalización y recuperación de espacios públicos en el centro de la ciudad, junto a otros de movilidad y nueva arquitectura generaron un alto impacto en la imagen de Sevilla, sobre todo aquellos que se realizaron en lugares referentes de la identidad de la ciudad.

Cabe decir, que en la concepción de las políticas de regeneración de espacios públicos, peatonalizaciones y nueva movilidad, subyace la idea de que el espacio público es un valor social per se, como productor de sociabilidad. Ello es evidente en una ciudad como Sevilla que recrea, a lo largo del ciclo anual, su personalidad y sus principales referentes internos y externos a partir de un uso intensivo en el espacio y en el tiempo de sus espacios públicos. Un espacio público accesible para todos es un elemento de igualdad, compensador de las tendencias segregacionistas imperantes en el modelo económico-territorial neoliberal.

La reducción del uso del vehículo privado también se fundamenta en esta idea de equidad. Desmontar el ideario imperante durante el siglo XX de hegemonía del vehículo privado sobre todo otro posible uso del territorio urbano es visto como un medio muy efectivo de propiciar el reequilibrio entre los derechos y necesidades de unos y de otros. Lo cual supone elevar los de los sectores más vulnerables en la competencia por el territorio urbano: niños, mayores, personas con algún tipo de dificultad en su movilidad, personas sin vehículo propio,...

El conjunto de acciones que se pusieron en marcha en esta época, muchas de ellas en el centro histórico, estuvieron dirigidas hacia un cambio profundo en las formas de transporte y la recuperación del espacio público.

La cultura, el patrimonio histórico-artístico y la sostenibilidad ambiental formaban esencial del modelo de ciudad que se había planificado. La puesta en escena de dicho modelo supondría una de las mayores operaciones de regeneración urbana llevadas a cabo en Sevilla, teniendo como máximo exponente la peatonalización de la Avenida de la Constitución y sus alrededores. Entre otros efectos, tuvo el de detener la degradación física que sufría la catedral debida a la acción cotidiana del tránsito de miles de vehículos y cientos de autobuses por su lado. El proceso se extendió también a la recuperación de espacios públicos emblemáticos, como La Alameda, La Encarnación, y la Alfalfa, el entorno de San Telmo, la calle San Fernando. Parte de ellas actuaciones posteriores, cuando el “efecto demostración” suponía ya una cierta salvaguarda de los responsables políticos ante las críticas, como las peatonalizaciones de San Jacinto, en el barrio de Triana y calle Asunción, en el barrio de Los Remedios.

No obstante, las actuaciones de reurbanización no se limitaron al área central de la ciudad. Se articularon un conjunto amplio de inversiones denominado “Plan de Barrios” para acometer proyectos de recualificación de espacios en numerosos sectores de la ciudad que presentaban carencias y degradación del escenario urbano.

En cuanto al sistema de espacios verdes, éstos se centraron en la generación de un sistema de parques asentados preferentemente sobre la red fluvial del municipio, el Guadalquivir (la dársena y el cauce vivo), y los cauces del Guadaira y el Tamarguillo. El PGOU, como se ha visto, establecía como objetivo superar el estándar legal de un mínimo de 5 metros cuadrados de zona verde por habitante establecido por la LOUA, y acercarse más a los estándares recomendados por la Unión Europea de 20 m<sup>2</sup>/hab. No obstante se planteaba la necesidad de no derivar hacia un modelo extensivo de ciudad, lo que sería una contradicción con lo establecido en los principios del PGOU. De ahí que finalmente el sistema general de parques urbanos de la ciudad se situara en un 13,28 m<sup>2</sup>/hab

De este modo se creó una red de espacios libres, que incluiría en su malla el uso de los espacios libres pre-existentes, como la red hidrológica, caminos y vías pecuarias, e incluso el viario convencional sometido a regeneración y tratamiento paisajístico.

A todo ello se añadió el desarrollo de determinados proyectos urbanos completados (como Metropol-Parasol), o no (biblioteca de el Prado, por ejemplo), que tenían un alto componente de creación de nuevos espacios públicos urbanos en torno a proyectos arquitectónicos “estrellas” o de referencia.

## 2. LAS PEATONALIZACIONES.

La relación de la sociedad local con la idea de peatonalizar calles importantes comerciales del centro de las ciudades ha sido tradicionalmente conflictiva (TAXILTARIS, 2002), también en Sevilla. De ahí que durante todo el período democrático solo se peatonalizara una vía comercial (calle Tetuán) y ello dentro de una agria polémica que duró buena parte de los años 90. No obstante, el éxito económico de esa operación (se abrieron numerosos nuevos comercios y se convirtió en la calle comercial de mayor nivel de precios de locales de la ciudad, y una de las mas caras de España sirvió de principal elemento demostrativo de los defensores de generar más espacios peatonales en la ciudad (GARCÍA 2011).

Ciudades cuya trama se desarrolló en función de un tránsito peatonal o de animales de carga, conocieron a partir de la generalización del automóvil, en la segunda mitad del siglo XX, un cambio profundo de la estructura urbana. La nueva ciudad se concebía sobre la base del uso generalizado del automóvil: los tamaños, las distancias, todo se diseñó asumiendo la presencia universal del vehículo en toda la urbe. Ello fue especialmente problemático en el caso de los cascos históricos, y más aún en uno de los más extensos de Europa como es el de Sevilla. El resultado fue que en cualquier lugar por el que pudiera pasar un automóvil, o estacionar, pasaría o estacionaría un automóvil.

A finales del siglo XX, la insatisfacción de las sociedades urbanas por la relación entre el coche y la ciudad se había incrementado notablemente. Lo que unas décadas antes era signo de modernidad y avance (social e individual), ahora era un tema conflictivo, un problema que la ciudad debía resolver. En este cambio de paradigma se representaba a la ciudad moderna como aquella que recupera su centro histórico, crea arterias específicas para los peatones y apuesta por la sostenibilidad potenciando medios de transporte como la bicicleta.

Se va imponiendo en el imaginario colectivo la imagen de la gran ciudad ideal, como aquella donde predomina el transporte público sobre el privado. Gran ciudad y transporte público eficaz formando parte de un binomio inseparable en el mundo desarrollado, pasando a ser el uso masivo y colapsante de vehículos privados una imagen propia ahora de las grandes conurbaciones del mundo subdesarrollado.

El diseño de la ciudad de Sevilla asumió en el siglo XXI este paradigma. Lo expresó el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística. Y se concretó, entre otras acciones, en la puesta en marcha del tranvía Metrocentro, y un centro histórico con amplias superficies peatonales.

Una de las primeras acciones en llevarse a cabo por el PGOU en este sentido, y quizás la más radical de ellas, fue la peatonalización de la “avenida ceremonial” del centro de la ciudad que va desde la Plaza Nueva (donde se encuentra el Ayuntamiento), por la avenida de la Constitución, junto la Catedral, hasta la gran explanada de la Puerta de Jerez y la calle San Fernando, donde se sitúa la antigua fábrica de tabacos, sede de la Universidad de Sevilla.

El Plan General de Ordenación Urbanística, definía con cierto detalle las acciones de recuperación del espacio público, transporte sostenible y peatonalizaciones en la ciudad. El principio era el de la sostenibilidad y el predominio del interés general sobre el interés particular, todo ello sobre la base de un cambio de la cultura de transporte. No obstante, el compromiso expresado por los responsables políticos municipales<sup>10</sup>, era que no existiera un desfase entre las restricciones al tráfico privado y la incorporación del nuevo transporte público. Por eso era imprescindible, por un lado, acompañar las peatonalizaciones al desarrollo de dichos medios de transporte, y por otro, acelerar lo más posible la puesta en marcha progresiva de los nuevos sistemas de transporte público colectivo.

La peatonalización continua y progresiva seguiría su desarrollo, sobre este principio de ajustar la extensión de las zonas peatonales al desarrollo de nuevas formas de movilidad. La idea era que conforme se fuera desarrollando tanto la red de metro, como las líneas del tranvía y los aparcamientos rotatorios, se acometerían nuevas medidas de peatonalización progresiva, para que la accesibilidad quedara garantizada.

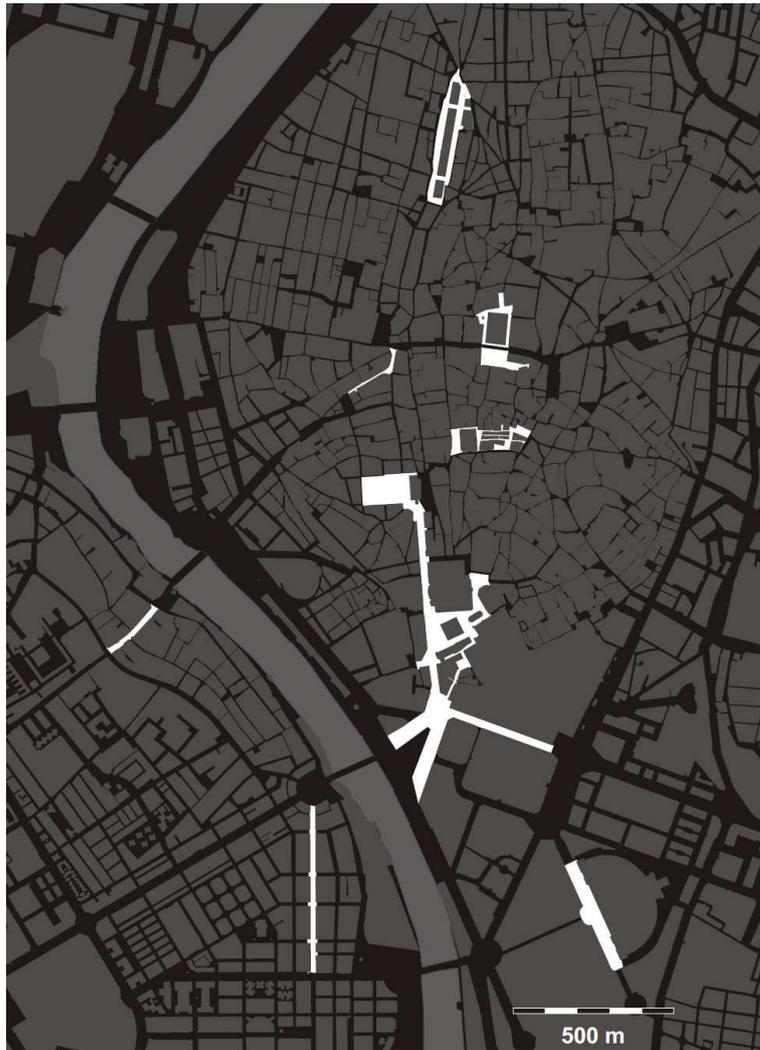
No obstante, estas ideas originarias de desarrollo progresivo y extendido en el tiempo, resultaron en la práctica de compleja aplicación, dado los diferentes calendarios de obras de las dos administraciones principalmente implicadas, Junta de Andalucía y Ayuntamiento, lo que derivó finalmente en una aplicación intensiva de obras de peatonalización en un período corto de tiempo, que iba desde la peatonalización de la Avenida de la Constitución, cuyas obras se iniciaron en abril de 2005, a la peatonalización de la calle Asunción, concluida en 2010.

En total se recuperaron como espacios para el peatón unos 97.903,85 metros cuadrados (midiendo sólo la superficie de calzada recuperada para el peatón) (Hernández Martínez, E., dir., 2011). La amplia política destinada a ampliar el espacio público libre y peatonal también incluyó la peatonalización de la avenida de Isabel la Católica (frente a la Plaza de España), y la regeneración de amplias zonas junto al cauce histórico del

---

<sup>10</sup> Por ejemplo, el programa electoral con el que el PSOE concurrió a las elecciones municipales de 2003,

río Guadalquivir (muelles de Nueva York y las Delicias), espacios que habían pertenecido al puerto de Sevilla, pero que con el traslado de éste hacia el sur, río abajo, devinieron en espacios libres urbanos.



Mapa 2: vías peatonalizadas durante la primera década del s.XXI.  
Fuente: elaboración propia.

## 2.1. LA PLAZA NUEVA Y LA AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN

En la navidad de 1991, durante el primer año de mandato del nuevo gobierno municipal de coalición PA-PP, se procedió a cerrar definitivamente al tráfico de vehículos la calle Tetuán y su prolongación, Velázquez. Hasta 1994 no se realizó a la pavimentación definitiva de la calle como peatonal. La polémica sobre esta primera “gran” peatonalización de una vía referencial en el centro histórico sacó a relucir toda una serie de argumentos confrontados entre los responsables municipales y los comerciantes, primero mayoritariamente contrarios a la peatonalización, y posteriormente divididos al respecto.

Los argumentos del debate se repitieron posteriormente en el proceso de peatonalización de la plaza Nueva y la avenida de la Constitución, espacios referenciales del centro de la ciudad, reconocidos como el centro institucional de Sevilla. Este espacio urbano (añadiendo al conjunto la plaza de San Francisco), conecta el Ayuntamiento con la Catedral, y es el lugar donde transcurren los principales hitos de la vida pública de la ciudad desde la edad media. Tras la creación de la plaza Nueva en 1854 tras el derribo del convento de San Francisco, y el ensanche de la avenida en 1911, ese papel se vio realizado. Es el lugar que acoge buena parte de la carrera oficial de la semana santa, así como manifestaciones y concentraciones ciudadanas de todo tipo.



Imagen 8: Plaza Nueva en torno a 1880.  
Fuente: Fototeca del Patrimonio Histórico.

### ▪ La degradación de un espacio central

Desde los años sesenta, con el incremento de la flota y las líneas del transporte público en autobús, la plaza Nueva entró a ejercer la función de principal nodo de las comunicaciones de la ciudad en el casco histórico. En 2000, se situaban en la Plaza Nueva 11 terminales de líneas radiales de la empresa municipal de transportes urbanos, Tussam, que daban servicio al 74% de la población de la ciudad de Sevilla. Los terminales de Plaza Nueva eran utilizadas diariamente por 37.161 viajeros, y otros 13.139 en las paradas de la zona de Correos-Archivo de Indias, con lo cual el eje Puerta Jerez-Plaza Nueva era utilizado por unos 50.000 viajeros aproximadamente. Además de ello, penetraban hasta Plaza Nueva unos 5.500 taxis<sup>11</sup>. En horario punta circulaban por la avenida de la Constitución unos 92 autobuses por sentido. En conjunto, este eje canalizaba unos 20.000 vehículos en el conjunto de ambos sentidos de la circulación diarios.

	I.M.D.	%
Vehículos privados	6.200	30
Autobuses	2.744	13
Otros: motocicletas, taxis, furgonetas, camiones y autobuses discrecionales	12.056	57
Total	21.000	100

Tabla 2: Tráfico de vehículos por la avenida de la Constitución. Intensidad media diaria (I.M.D.) y distribución modal.

Fuente: "Análisis multicriterio de diversas alternativas para la ordenación del tráfico en la avenida de la Constitución". Asociación A Contramano, 2002.

El carácter de "fondo de saco" de la Plaza Nueva se había visto reforzado por la peatonalización de la calle Tetuán. Además, desde el final de los años 90, la circulación por la avenida en sentido Plaza Nueva estaba restringida a vehículos de servicio público, siendo libre en el sentido contrario. Ello, unido al éxito comercial y ciudadano de la peatonalización

<sup>11</sup> Fuente: "Bases para el concurso internacional de ideas para la ordenación del transporte en el centro histórico de Sevilla". Tussam, 2002.

de Tetuán, que se había convertido en una de las calles comerciales más caras de España, planteaban el debate de una peatonalización de mucha mayor proporción desde la Plaza Nueva hasta la Puerta de Jerez.

El diagnóstico de la situación de este sector en 2000 es la un verdadero “cañón urbano”, tal como definieron en el *International Workshop on Air Pollution and Cultural Heritage 2003*, celebrado en la propia catedral. Un corredor repleto de ruidos, partículas y gases que estaba causando un deterioro muy grave en la piedra de la catedral. El volumen de emisiones de dióxido de azufre de los escapes de los vehículos, unido a las partículas en suspensión y a la humedad, produce ácido sulfúrico que, a través de la lluvia ácida, entre otros medios, se deposita sobre la piedra, formando una capa negra que desintegra el material con el que está en contacto y lo arranca en forma de lasca (Jiménez Martín, A., 2013). Este grave problema de la catedral ya se estudiaba en detalle desde 1988. Que la Catedral estaba ennegrecida, era una evidencia para todos, pero la mayor alarma para la opinión pública cundió en 1997 cuando hubo de ser desmontada la balaustrada de piedra que corona la parroquia del Sagrario, que forma parte del conjunto catedralicio, por el mal estado en que se encontraba y el peligro para la seguridad de la vía pública.

En 2006, en el Informe periódico de Unesco sobre el estado de conservación de los bienes Patrimonio de la Humanidad en Europa<sup>12</sup>, en el capítulo dedicado al conjunto Catedral-Alcázar-Archivo de Indias, se señalaba como un importante riesgo la degradación de la piedra, especialmente preocupante en el caso de la Catedral, tanto en términos de la acumulación de hollín como por el desgaste físico y químico producido. Entre las medidas adoptar, conminaba al ayuntamiento a desarrollar un plan especial que abordara los tres edificios, y con especial urgencia a la conversión de la Avenida de la Constitución en una calle peatonal.

Por su parte, la situación de la Plaza Nueva había venido degradándose en las últimas décadas del siglo XX. Este amplio espacio público en pleno centro, había sido muy utilizado como lugar de paseo y socialización, con numerosos bancos, y sillas plegables de propiedad municipal. No

---

<sup>12</sup> Unesco. State of Conservation of World Heritage Properties in Europe. Periodic reporting 2006.

obstante, conforme crecía la presión del tráfico y la propia función de la plaza como “estación central de autobuses urbanos”, el atractivo peatonal de la isla central fue disminuyendo, estando rodeada por una calzada de dos carriles, y numerosas paradas de autobús en isleta, un espacio peligroso, contaminado y ruidoso.

El punto culminante de su pérdida de función como espacio público peatonal devino con las obras del primer intento de construcción del metro. Las obras de la que iba a ser la estación más importante de la línea 1, la de la Plaza Nueva, obligaron al cerramiento mediante una tapia de la mitad oeste de la Plaza Nueva, la más alejada del ayuntamiento. El cierre de todo este sector de la plaza se produjo en 1980. En 1981, por efecto de las excavaciones, el monumento a San Fernando perdió estabilidad y hubo que proceder a su desmontaje.

La ralentización y posterior paralización definitiva de las obras del metro hicieron que dicha clausura se prolongara hasta 1991. Durante casi una década, este lugar central del escenario urbano de Sevilla fue un solar tapiado. La degradación de este lugar y sus instalaciones de obra abandonadas llevó incluso a que se convirtieran en refugio ocasional de drogadictos y personas sin techo<sup>13</sup>. La Plaza Nueva había llegado casi a convertirse en símbolo de una frustración urbana, y su situación, estancada y degradada, a finales de los ochenta contrastaba vivamente con las obras en marcha aceleradamente en el conjunto de la ciudad de cara a la Expo'92 (Becerril, S., 1987).

La restauración de la plaza a su estado original se produjo en vísperas de la Exposición Universal de 1992. No obstante, tras más de una década de exclusión del uso público de buena parte de la plaza, ésta había perdido gran parte de sus valores como centro de sociabilidad y representatividad para la ciudadanía. Como se ha comentado, a finales de los 90 el tráfico privado había sido restringido, pero entre 1995 y 2000 el número de autobuses en circulación se había incrementado en un 21%<sup>14</sup>, con lo cual la funcionalidad de la plaza era ya principalmente la de estación central de autobuses.

---

<sup>13</sup> ABC de Sevilla, 9-8-1991.

<sup>14</sup> Anuario Estadístico de Sevilla, 2000. Ayuntamiento de Sevilla.



Imagen 9: Autobuses en Plaza Nueva, en torno al año 2001.  
Fuente: Diario de Sevilla.

- **La conformación de la idea de peatonalizar.**

La iniciativa política de peatonalizar importantes zonas del centro histórico está presente en los debates sobre el diseño de la ciudad desde la conformación del nuevo gobierno municipal en 1999. Las primeras reuniones de grupos de participación ciudadana del PGOU, cuyas conclusiones aparecen recogidas en el documento Metaplan (año 2000), reflejan de manera expresa la dirección que luego tomaría el Plan General definitivo. Así, en el capítulo de Modelo de Ciudad, principios, metas y características, se recoge que *“Sevilla tiene pendiente una ampliación sustancial de la peatonalización”*. En el referido a la accesibilidad y movilidad, en relación con el metro, *“...la creación de un metro subterráneo cobra todo su sentido en el marco de una política de peatonalización del Centro Histórico”*. Y ya concretamente en el capítulo sobre el centro histórico, se determina una política pro-activa al respecto: *“...el Centro Histórico no sólo requiere determinaciones de protección, sino también otras determinaciones de ordenación más estructural: se hace aquí referencia a aspectos de tráfico, aparcamientos, transporte público, criterios de peatonalización, implantación de nuevos usos, reformas interiores...”*

El Plan Estratégico también fue incorporando desde su inicio ideas y propuestas sobre peatonalización. La I Conferencia Estratégica, celebrada en enero de 2001 punto de inicio de la elaboración del plan, en su panel de territorio y medio ambiente, recoge propuestas como el aumento de los viarios peatonales, y la construcción de corredores verdes y peatonales en los barrios y entre los núcleos urbanos, en este caso vinculados al trazado del metro. Meses después, en diciembre de 2001, el grupo de trabajo sobre Ciudad Sostenible, presentó en su documento de Retos y Principales Propuestas de actuación, varias propuestas dirigidas expresamente a la peatonalización, como la de introducir una progresiva peatonalización en el casco histórico para reducir la contaminación acústica; promover una progresiva peatonalización del casco antiguo y zonas afines o ampliar el número de calles dedicadas exclusivamente al tránsito de peatones.

El estado general de la opinión pública se estimaba favorable a la peatonalización, como reflejaba el sondeo publicado por el diario ABC de Sevilla en 2002, y en el que el 67,3% de los encuestados eran favorables a esta peatonalización, subiendo el porcentaje de apoyo hasta el 71,5% entre los residentes del distrito casco antiguo.<sup>15</sup>

Como antecedente directo estaba la peatonalización de la calle O'Donnell, pequeña vía comercial adyacente a la ya peatonalizada calle Tetuán, pero que suponía la única comunicación rodada entre los sectores este y oeste del centro de la ciudad. Se trató de una peatonalización "sobrevvenida", tras unas obras de reurbanización durante 2004 y 2005 que establecieron un mismo rasante en el pavimento. La plataforma de comerciantes de la zona solicitó su peatonalización, a la que se opusieron vivamente los taxistas. Se buscaron algunas alternativas para conciliar ambos intereses (peatonalización sólo en horario comercial, o un bolardo automático para discriminar entre transporte público y privado,..) pero tras el plan de tráfico de la Navidad de 2005 (que clausura el tráfico rodado en todo el sector comercial) no volvió a ser reabierto, quedando peatonalizada por un procedimiento similar al de su vecina la calle Tetuán diez años antes.

---

<sup>15</sup> Sondeo de Ipsos-Eco Consulting para ABC de Sevilla, 23-12-2002.

▪ **El concurso internacional de ideas**

El propio Plan Estratégico propició el primer debate público sobre la peatonalización de la avenida de la Constitución. La oficina del Plan convocó, junto con Tussam, un concurso internacional de ideas para la “recuperación ciudadana de la Avenida de la Constitución y la Plaza Nueva”, que se celebró entre mayo de 2002, plazo de entrega de los proyectos, y abril de 2003, cuando se expusieron los trabajos premiados.

La finalidad del concurso era el diseño de un Plan que posibilitara la recuperación peatonal de la Avenida de la Constitución y de la Plaza Nueva. El concurso aspiraba a cubrir diversos objetivos en este espacio, no únicamente a los aspectos del tráfico rodado. El pliego de bases reconocía que una actuación de esas características, en lugar tan sensible de la ciudad, podría tener consecuencias indeseables a la propia vida del Casco Histórico en sus aspectos comerciales de desertización y en definitiva de un peligro de degradación social. Por eso se dirigía a los participantes a considerar aspectos urbanísticos, medioambientales, sociales, de movilidad y económicos, que garantizaran un disfrute ciudadano del espacio objeto del Concurso, sin detrimento de su actividad mercantil y comercial y, a determinadas horas, de carácter lúdico.

Se solicitaba una cuidadosa elección de elementos de intervención que, sin dañar la zona monumental, permitieran una movilidad que no constituyera una agresión a su entorno, y diera solución al problema. El concursante debería también de aportar una evaluación económica de las infraestructuras o actuaciones urbanísticas o de cualquier otro tipo que su propuesta necesitara implantar. Como se puede observar, las propias bases expresan una gran cautela y numerosos matices ante la idea peatonalizar de esta parte clave de la ciudad, como si de algún modo se quisiera tranquilizar a los sectores de la opinión pública que pudieran alarmarse ante una propuesta demasiado audaz como esta.

Se planteaban una serie de directrices a las que deberían de responder los proyectos, que eran:

- La recuperación medioambiental del entorno, evitando todo tipo de contaminación.
- Favorecer al peatón frente al vehículo de motor.

- Favorecer la movilidad en elementos no contaminantes.
- Garantizar el acceso ciudadano a través de un medio de transporte a la Plaza Nueva.
- Modificaciones urbanísticas y de mobiliario urbano acordes con el entorno.
- Que garanticen las actividades comerciales de la zona.
- Que favorezcan el disfrute ciudadano de la zona monumental.
- Que fomente los conceptos de accesibilidad para las personas con algún tipo de discapacidad.

En definitiva, las propias bases de este concurso (más que su resultado final) son de interés porque prefiguran los fundamentos con los que cuatro años más tarde se realizó la peatonalización real de la avenida de la Constitución y la Plaza Nueva.

Los ganadores fueron los proyectos “Tapiz” y “Casco Histórico”, de equipos sevillanos. El primero presentaba la llamativa propuesta de construir tapices rodantes por la avenida, al estilo de los que existen en los aeropuertos, para un más fácil y rápido desplazamiento de las personas. También proponía la ampliación de los jardines de las delicias hasta el río, gracias al soterramiento de la avenida del mismo nombre. El segundo proyecto proponía la conexión entre la Puerta de Jerez y la Plaza Nueva con un transporte público colectivo no contaminante. Dichas propuestas no eran vinculantes, pero los responsables municipales se comprometieron a tenerlas en cuenta.

- **La cuestión del acceso al centro en transporte público.**

El gobierno municipal anunció que la peatonalización se llevaría a cabo el año 2004, es decir, en un siguiente mandato municipal, tras las elecciones de 2003. De hecho, tras las elecciones municipales en que Alfredo Sánchez Monteseirín (PSOE) revalidó la alcaldía, esta vez en coalición con Izquierda Unida, anunciándose poco después las obras de peatonalización darían comienzo tras la semana santa de 2004<sup>16</sup>. No obstante permanece sin resolver la cuestión de la conexión entre el exterior del casco histórico y la Plaza Nueva mediante algún medio de transporte. Durante 2004 se plantea la cuestión de un ramal de la línea 1

---

<sup>16</sup> ABC de Sevilla, 13-7-2003

del metro (ya en construcción) que enlazara la plaza nueva con la puerta de Jerez. Dicha actuación debería ser objeto de negociación con la Junta de Andalucía, ya que suponía una alteración no menor del proyecto de la línea 1 del metro (ver capítulo dedicado al metro). El alcalde tranquilizaba a los comerciantes comprometiéndose a no efectuar la peatonalización en tanto no estuviera resuelto este tema. El objetivo era evitar que la Plaza Nueva dejara de ser uno de los nodos centrales de la movilidad del casco histórico, lo que podría conllevar serios problemas en la pérdida de funcionalidad comercial y terciaria de toda esta zona del centro de Sevilla.

Llegados a este punto empiezan a elevarse voces de protesta por la paralización de la peatonalización, que se entiende urgente por entidades conservacionistas y por el propio cabildo de la Catedral.

En septiembre de 2004 se anuncia que la conexión se realizará mediante el desarrollo de un tranvía, que en su primera fase conectaría el Prado de San Sebastián con la Plaza Nueva, dando así respuesta al condicionante clave de esta peatonalización. No es una propuesta nueva, un tranvía por el centro histórico ya fue planteado en 1998 por la Junta de Andalucía<sup>17</sup>, si bien en aquella ocasión fue rechazado por todos los grupos políticos municipales por considerarlo una alternativa menor al deseado metro subterráneo. El tranvía planteado en esta ocasión (presentado con nombre de “Metrocentro”), permitiría desbloquear definitivamente la peatonalización de la avenida. Durante 2005 se acordaría su financiación con la Junta de Andalucía y se elaboraron los correspondientes proyectos técnicos.

- **El proceso de reurbanización.**

Ello permitió que, tras la celebración de la Semana Santa de 2006 (que mantiene la avenida cortada por formar parte de la carrera oficial de las procesiones hacia la Catedral), el Lunes de Pascua no se levantara ya la restricción de acceso y permaneciera ya cortada para el desarrollo de las obras, que tendría como plazo máximo hasta el Domingo de Ramos del año siguiente, en que inexorablemente debería de volver a estar disponible para su función ceremonial.

---

<sup>17</sup> Plan Intermodal de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, 1998.

Las obras de peatonalización, comenzaron por parte de EMASESA, con la instalación de un nuevo colector de gran capacidad a lo largo de la avenida, mediante una microtuneladora. La intervención inicial de Emasesa, dada la capacidad de intervención casi inmediata de esta empresa pública, permitió iniciar las obras en el momento anunciado, ya que se daba la circunstancia de que en ese momento aún no se habría licitado la obra del Metrocentro y la reurbanización de las nuevas zonas peatonales.

Las obras incluyeron extensos trabajos arqueológicos, que documentaron los restos del convento de San Francisco, en Plaza Nueva, y de una necrópolis árabe de finales del siglo XI, en la avenida de la Constitución, entre otras construcciones.

La realización de la obra de reurbanización formaba parte del mismo proyecto constructivo que el tranvía Metrocentro. No obstante, dado el carácter referencial de los espacios urbanos a intervenir, se decidió realizar un concurso de asistencia técnica para la definición y supervisión de la integración urbana del proyecto de construcción del tranvía. Este concurso fue ganado por el arquitecto Antonio González Cordon.

En su proyecto, el verdadero alcance de la intervención sobrepasa la simple idea de insertar este nuevo medio de transporte en esta zona de la ciudad para convertirse en una oportunidad para construir una nueva idea de ciudad. El Metrocentro produciría de manera evidente una liberación de gran parte de la superficie urbana, favoreciendo el uso y disfrute peatonal de ese tramo. Este proceso conllevaría un cambio profundo de estos entornos urbanos, hasta el punto de construir un nuevo paisaje donde los elementos existentes; bordillos, materiales (asfalto y terrazo), luminarias (específicamente de tráfico), trazado de árboles y alcorques no tendrían ya que tener referencia alguna a las antiguas alineaciones de vialidad y tráfico.

Las actuaciones en los diferentes sectores se atuvieron a los siguientes criterios<sup>18</sup>:

---

<sup>18</sup> Fuente: "Metrocentro e Integración Urbana". Informe de Antonio González Cordon.



Imagen 10: Vista aérea de Puerta de Jerez y Avenida de la Constitución durante las obras de reurbanización y construcción del tranvía Metrocentro, noviembre de 2006. Fuente: Ayuntamiento de Sevilla.

*- Plaza Nueva.*

La Plaza Nueva es una "plaza salón", sobria, concebida originariamente por Balbino Marrón con núcleo un central (palacete de música) y un deambulatorio perimetral como paseo. La intervención "regionalista" que supuso la construcción del monumento a San Fernando con pavimento marmóreo y parterres perimetrales desplazó el deambulatorio hacia las vías de tráfico. Éstas, a su vez, generaron las actuales trazas de las plantaciones de árboles. La situación anterior a la intervención era de aceras estrechas, con alcorques y naranjos demasiado cercanos a los edificios. Las paradas sucesivas de autobuses creaban un doble anillo y el propio pavimento de asfalto limitaban la Plaza Nueva, a un menor tamaño: la de la intervención regionalista de pavimento marmóreo.

La nueva peatonalización consideraría la proporción de Plaza Nueva de fachada a fachada. Se pondría en valor la bandeja central marmórea pero se extendería el pavimento peatonal hasta los edificios. Ello conllevaría una nueva proporción y distribución de los elementos urbanos (trazas, mobiliario urbano) para propiciar una imagen unitaria de la Plaza Nueva.

La pretendida modificación de la distribución de los árboles generó, no obstante, una intensa polémica por la tala de ejemplares de gran porte, por lo que finalmente se optó por modificar este aspecto lo menos posible. El resultado final rescató la idea de Balbino Marrón de "plaza salón" y proporcionó un nuevo espacio perimetral, con pavimento de granito de tamaños diversos:

Otro objetivo expresado, posteriormente apenas conseguido, era el de orientar y situar en este nuevo anillo las sucesivas ferias, y eventos que acontecen en la plaza, orientándolas hacia los bordes de la misma, protegiendo el espacio libre de la parte central.

*- Avenida de la Constitución*

La avenida no tiene un aspecto homogéneo, sino que es una sucesión de estrecheces y dilataciones urbanas, diferencias de escalas, monumentalidad, edificios regionalistas y contemporáneos, representando en sí parte material la historia urbana de la ciudad.

Propuestas iniciales para esta zona, como la de diferenciar distintas áreas (como la “vía sacra” Plaza Nueva-Catedral) mediante diferentes pavimentos e iluminaciones, colocar útiles de “útiles de luz” en lugar de farolas, o incluso establecer un tramo entoldado, fueron finalmente desechadas, optándose por soluciones más convencionales. Finalmente se instaló un pavimento similar en todo el sector, de granito, y farolas de tipo clásico, conocidas como “fernandinas”.

Se tuvo un especial cuidado en minimizar y amortiguar la presencia y escala del tranvía con una intervención que otorgara más presencia visual a la integración urbana que a la maquinaria del Metrocentro (paradas y catenarias).

*- Puerta de Jerez.*

La Puerta de Jerez era un espacio difuso, dominado por la fuente central que actuaba como rotonda del flujo viario. Los acerados eran pequeños y la arboleda caótica.

La actuación y diseño de la Puerta de Jerez era, a priori, la que planteaba una mayor complejidad ya que, sin duda, se trataba del espacio urbano que iba a conocer un mayor cambio en su escena y funcionalidad con la nueva concepción básicamente peatonal. Era difícil configurar un nuevo espacio urbano manteniendo la fuente central pero anulando su papel de pivote de rotonda. Finalmente se creó un espacio mixto, de tránsito y de estancia, con generosidad de bancos y de elementos de iluminación, no centrado en torno a la fuente, que no generaba un espacio circular, sino que aparece como un elemento relevante más del espacio.

Además, este espacio peatonal conectaba directamente con el también peatonalizado paseo del Cristina. A fin de no contaminar este valor urbano de la fuente, se ubicó la parada del tranvía al principio de la calle San Fernando, y no en la misma Puerta de Jerez.

*- Calle San Fernando.*

En esta calle se realizó una intervención de pavimentos homogénea y la instalación de farolas no clásicas.

Cabe decir que desde su apertura, toda esta intervención de reurbanización de espacios peatonalizados estuvo marcada por la presencia de la catenaria del tranvía, y los postes sustentantes. Elementos que desaparecieron del paisaje urbano hacía más de cincuenta años, y que sin duda generaban una contaminación visual y un afeamiento del paisaje urbano, en zonas de la máxima relevancia patrimonial. A pesar de anunciarse su eliminación progresiva una vez se avanzara en los sistemas de energía motora para el tranvía basados en baterías acumuladoras, el resultado fue objeto de críticas por haber empeorado, en ese aspecto concreto, la calidad del paisaje urbano de la zona. Por otra parte el resultado general del proyecto ofrecía nuevos espacios de ocio y paseo, antes no imaginados, como la Plaza Nueva o la Puerta de Jerez, nuevas cuencas visuales, permitiendo una contemplación general de toda la avenida desde sus extremos, y en general una sensación de “calidad” tanto en pavimentos como en el mobiliario urbano, todo el cual se diseñó expresamente para esta actuación.



Imagen 11: Reapertura al público de la Plaza Nueva, diciembre de 2006.  
Fuente: el autor.

El 1 de diciembre de 2006 se abrió la Plaza Nueva reurbanizada y peatonalizada, quedando la avenida de la Constitución en obras. El gobierno municipal quiso realzar su nueva función como espacio público mediante la realización una exposición de escultura monumental del reconocido artista polaco de Igor Mitoraj. La muestra, organizada por la obra social de la Caixa, constaba de 23 piezas de bronce de gran formato, destinadas a ser expuestas en la vía pública de las diferentes ciudades por las que fue pasando. En el caso de Sevilla, la presencia de esta

muestra reforzó el aire de novedad y de nuevo espacio público que era la percepción general de los ciudadanos que en forma masiva pasearon por una Plaza Nueva “recontrada” durante esa apertura del puente de la Inmaculada.

Entre las principales polémicas surgidas durante estas obras, además de las molestias causadas por la extensión de los trabajos (ruidos, polvo, dificultad del tránsito peatonal), cabe señalar la referida a la destrucción de unos hornos almohades en la zona de Puerta de Jerez, antes de recibir el permiso correspondiente de la autoridad patrimonial de la Junta de Andalucía, o el intento de eliminación y sustitución de un conjunto de árboles de gran porte de la plaza nueva. Finalmente, se reformó el proyecto para no hacer necesario el cambio en las alineaciones de estos ejemplares de *platanus hispanica*.

El conjunto de acciones de peatonalización de ese sector culminan en la primavera de 2007 cuando es definitivamente abierta al público la avenida de la Constitución, con vistas a la inminente instalación de las gradas y sillas de la carrera oficial de la Semana Santa.



Imagen 13: Reapertura al público de la avenida de la Constitución, vísperas de la Semana Santa de 2007. Fuente: el autor.

- **Otras peatonalizaciones anexas.**

Durante este proceso, a la peatonalización inicialmente propuesta (avenida de la Constitución y Plaza Nueva) se sumó la de otras vías y espacios adyacentes, decisiones que se fueron adoptando de manera sucesiva sin un aparente plan organizado que mostrara una secuencia ni una visión final de lo pretendido, concluyendo en algunos casos antes de la peatonalización del eje principal. En enero de 2004 se iniciaron unas obras de reurbanización de las plazas de Virgen de los Reyes y del Triunfo, entorno de los principales monumentos de la ciudad, la Catedral, el Palacio Arzobispal, el Alcázar y el Archivo de Indias. Estas obras se basaron en la sustitución del pavimento, por otro más sencillo y continuo, eliminando elementos de carácter más que secundarios como bordillos, acerados, arbolado, pavimento, marmolillos o maceteros que confundían la comprensión y contemplación de lo verdaderamente importante del espacio: sus edificios monumentales. En esta obra de reurbanización se eliminaron varias vías de tránsito rodado que aún existían en este espacio, llegándose a una peatonalización total excepto para vehículos de residentes en ese sector.

Tras la semana santa de 2004 se produjo el corte total al tráfico de la Puerta de Jerez y la calle San Fernando con motivo de las obras del metro, que incluyeron la excavación arqueológica del lienzo de muralla que por ella transcurre. De esta manera todo este amplio sector se incorporaba de facto a la peatonalización. Lo mismo ocurrió con la Puerta de Jerez. La calle San Gregorio, plaza de la Contratación y Miguel de Mañara (entre la Puerta de Jerez y la plaza del Triunfo), también serán objeto de obras de reurbanización que incluyeron la eliminación de bolsas de aparcamiento, la eliminación del acerado y peatonalización excepto para residentes y transporte público.

Además, en Mayo de 2004 se tomó la decisión de unir los jardines de las delicias al palacio de San Telmo, peatonalizando así este tramo de la Avenida de Roma, a excepción también de un carril para servicio público.

En conclusión, la peatonalización del eje principal del centro histórico, si bien era objeto de debate desde hacía años, se realiza finalmente con una mayor extensión de lo previsto, fruto de la agregación de otras calles

y plazas que la existencia de nuevos sistemas de transporte (metro y tranvía) iban revelando como innecesarias para el tráfico rodado.

## 2.2. “LA PIEL SENSIBLE” DE LA ALFALFA

El sector entre la plaza de la Alfalfa y la plaza de el Salvador forma parte del corazón del casco histórico de la ciudad, probablemente el núcleo más antiguo de poblamiento, entre otras razones por formar parte del territorio con la cota más alta del casco histórico (Blanco Frejери, A.,1976)

La característica densidad de ocupación de la ocupación de este sector, de calles estrechas y pequeñas plazas, producía la existencia de bolsas de aparcamiento en la mayor parte de los espacios libres disponibles además de atascos casi permanente en las estrechas vías de acceso que servían de penetración desde la ronda hasta el sector de plaza Nueva.



Imagen 13: Plaza de la Alfalfa antes de la peatonalización.  
Fuente: “Sustainable Seville” Ayuntamiento de Sevilla, 2011.

En 2005 se iniciaron las obras para la reurbanización y peatonalización del eje comprendido entre las plazas de la Alfalfa, del Salvador, del Pan y de la Pescadería. Previamente se convocó, por parte de la Gerencia de Urbanismo un concurso de ideas. La convocatoria del concurso pretendía expresamente que la remodelación de la zona no se quedara sólo en un cambio de pavimentos y aceras.

En el concurso de ideas participaron 14 proyectos. Todos ellos consideraban necesaria la restricción de los aparcamientos y la peatonalización de las 4 plazas y 5 de ellos también consideraban la eliminación de la circulación rodada por la Cuesta del Rosario. En el jurado participaron los vecinos a través del representante del Colectivo Alfalfa, el arquitecto Juan Ruesga, los comerciantes de APROCOM, a través de su directivo Enrique Arias y el Director de las obras de remodelación de la iglesia de El Salvador, el arquitecto Fernando Mendoza. El fallo se produjo en julio de 2004, siendo ganador el proyecto denominado “La Piel Sensible”, del arquitecto José Carlos Mariñas.

Según destacaba el autor del proyecto ganador *“Sevilla posee unos espacios magníficos que no sólo están necesitados de una mejora o reurbanización, sino de nuevos planteamientos que hagan posible una nueva forma de entender, de usar, de sentir, en definitiva de VIVIR dichos espacios, perdidos hace tiempo en pro del transporte privado”*<sup>19</sup>.

Se pretendía un “Programa de Apropiación Cívica” de los espacios públicos de Sevilla, a través de dos grandes líneas de actuación:

- por un lado la reconversión de estos espacios en lugares didácticos de su magnífico pasado, pero exento de tópicos, con la intención de provocar que la cultura y los procesos históricos y urbanos lleguen al máximo número de ciudadanos (no sólo a los conocedores e iniciados), para que así, desde el conocimiento se fomente su respeto.
- por otro lado, a través de la recuperación para lo público de espacios ocupados hasta entonces por vehículos privados y la intención de promover actividades compatibles que, de forma dispersa y espontánea, ya estaban ocurriendo en algunas plazas del centro histórico de Sevilla.

El proyecto para este sector de la ciudad se asentaba, por parte de sus responsables técnicos, en una reflexión urbanística teórica de mayor calado y extensión que en otros proyectos. En este sentido se argumentaba que través de las distintas entradas de información relacionada con este enclave (hipótesis arqueológicas, transformaciones

---

<sup>19</sup> Memoria del proyecto “La Piel Sensible”, José Carlos Mariñas.

urbanas, toponimia y uso), se podría obtener por yuxtaposición una suerte de “piel codificada”, cuya comprensión se podría obtener a través de la instalación estratégica de monolitos divulgativos.

Para la realización del proyecto “La Piel Sensible”, el equipo responsable de llevarlo a cabo visualizó los distintos estratos de especial sensibilidad arqueológica, las distintas informaciones sobre la transformación urbana del área, desde las hipótesis de generación romana hasta las últimas actuaciones urbanas. A esta información de capas profundas se le incorporaron datos disponibles sobre los diversos usos y gremios que las distintas calles y plazas del ámbito albergaron durante siglos y que aún hoy se reflejan a través de su toponimia. Todo ello estaría destinado a formar el aspecto de la piel, el material constituyente y la textura del mismo.

Con respecto a los ámbitos del transporte y la actividad de la zona, la propuesta pretendía invertir el flujo de vehículos, que era de entrada desde la zona de Puerta Carmona en dirección hacia el ayuntamiento y Plaza Nueva, y convertirlo en tráfico de salida. Se pretendía así condicionar el tipo de tráfico que accede al área en la búsqueda de una reducción importante del acceso de vehículos privados, sin entorpecer el acceso a residentes, para que en vez de entrada al centro, lo sean de salida y de esta manera eliminar los flujos de vehículos particulares que pretendían el acceso al mismo.

Esto, por supuesto, debería de ir acompañado de un refuerzo de los transportes públicos que se estaban proyectando para la ciudad, así como con la construcción de aparcamientos disuasorios en los principales accesos al centro histórico de Sevilla.

La propuesta también recogía la eliminación total del acceso rodado a través de la Plaza de la Alfalfa, y la liberación de otras plazas, como la de la Pescadería, de los aparcamientos en superficie.

Como establecía también por el PGOU para el centro histórico con carácter general, se eliminaba la diferencia de cota entre el plano del coche y el del peatón, quedando dirigido el ámbito de rodadura por un cambio en el tamaño y colocación del pavimento de adoquín granítico y elementos disuasorios al paso de vehículos (bolardos).

Para la recuperación cívica de los espacios, se propuso la aparición de actividades espontáneas o coordinadas que actualmente suceden en otros espacios públicos con absoluto respeto de vecinos y lugares, un espacio que permitiera la convivencia de personas de diversas edades, desde los niños y sus “juegos de niños” hasta la estancia de personas adultas.

Como aspecto novedoso dentro del apartado de infraestructuras de los espacios públicos, cabe reseñar que se propuso por primera vez la implantación de emisores inalámbricos para la instalación de un sistema WI-FI en el espacio público, permitiendo el acceso a Internet de forma inalámbrica en ciertos puntos del espacio público.

La actuación total contemplaba una superficie inicial de 12.630 m<sup>2</sup>. Los proyectos técnicos se desarrollaron en tres fases, con continuidad entre ellas.

- Fase 1. Plaza del Pan y calles Alcaicería de la Loza, Herbolarios y Huelva, con una superficie de 1800 m<sup>2</sup> y un presupuesto de estimado en 522.000 euros.

- Fase 2. Plaza de la Alfalfa, plaza de San Isidoro, plaza de la Pescadería y calle Cuesta del Rosario, con una superficie inicial estimada de 6.560 m<sup>2</sup> y un presupuesto estimado en 1.902.000 euros.

- Fase 3. Plaza del Salvador y acceso desde plaza de San Francisco, con una superficie de 4.270 m<sup>2</sup> y un presupuesto de estimado de 1.238.000 euros.

Las plazas y calles se resolverían con diferentes tipos de pavimento, distintos a los que normalmente se encuentran en la ciudad. Para el desarrollo global de las plazas se utilizaron distintos tipos de granito, tipo “amarillo Jara”, blanco y negro, en losas de espesores iguales o superiores a 5 cm y que fueron ensayados por expertos de la Universidad de Sevilla por encargo del redactor del proyecto.

Puntualmente existirían zonas con adoquines de caliza crema Sevilla, y zonas con piezas cerámicas macizas esmaltadas. Otras áreas incorporarían losas de hormigones prefabricados e intrusiones de piedras naturales por determinar, siempre que aseguren un envejecimiento adecuado.

Esta variedad de pavimentos sería una de las características más reconocibles del proyecto.

#### ▪ Estudio arqueológico

El sustrato del sector de la Alfalfa contiene importantes restos arqueológicos prerromanos y romanos documentados desde hace décadas<sup>20</sup>. De ahí la especial importancia que ese le otorgó a los trabajos arqueológicos, aunque que sin ser necesaria a priori en este tipo de obras dada la escasa profundidad de las actuaciones, se consideró de interés aprovechar las obras de reurbanización para obtener un conocimiento mayor de este ámbito de la ciudad de Sevilla.

Finalmente se produjo un importante hallazgo arqueológico que vino a incrementar el conocimiento y el patrimonio existente de la Sevilla antigua. Se trataba de una gran cisterna romana, situada bajo la Plaza de la Pescadería de Sevilla. Esta estructura hidráulica fue interpretada como el *castellum aquae* de un acueducto, es decir, el depósito de agua que se situaba al final del acueducto, en la zona más alta de la ciudad, para abastecer desde ahí a toda la urbe. En este caso se consideró que el trazado de este acueducto correspondía con el de los denominados Caños de Carmona (de época almohade). Los arqueólogos establecieron que esta cisterna databa del s. II d.C., manteniéndose en uso hasta el s. V d.C. La dimensión de la construcción sería de 45 metros de largo y 20,7 metros de ancho, dividida en tres naves. Se excavó una parte de la misma. Con la intención de hacer visitable estos restos arqueológicos, se modificó el proyecto original para generar un espacio acristalado en la plaza de la Pescadería desde el que pudiera verse esta construcción

---

<sup>20</sup> La importancia del sustrato arqueológico de este sector es máxima, habiéndose localizado, por ejemplo, el calle Cuesta del Rosario restos de poblamiento indígena turdetano de la edad del bronce (s. IX-VIII a.c.), y posteriores restos fenicios y cartagineses. La existencia de importantes estructuras romanas también estaba confirmada, como se vio posteriormente en el transcurso de las obras.

subterránea, así como unas escaleras para descender a la misma. (García García, M.A., 2007).

Las obras concluyeron totalmente a final de 2007, generando un nuevo espacio público que fue objeto de manera inmediata de un uso intensivo por parte de la ciudadanía desde el primer momento. La zona de juegos infantiles supuso una de las principales novedades en esta zona.



Imagen 14: Plaza de la Pescadería, antes y después de la peatonalización.  
Fuente: "Sustainable Seville" Ayuntamiento de Sevilla, 2011.

No obstante muy pronto se elevaron críticas de los sectores más conservadores de la opinión pública en referencia al mobiliario urbano utilizado para dotar las plazas: farolas y bancos de diseño contemporáneo y predominio de líneas rectas, alejado de los modelos clásicos locales de hierro forjado y aires barrocos. La polémica fue intensa en los medios de comunicación desde que empezaron a instalarse, con agrias críticas al carácter demasiado vanguardista de dicho mobiliario urbano en un entorno patrimonial como el de El Salvador<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> ABC de Sevilla, 2-5-2006.

- **La plaza del Salvador.**

En cuanto a la tercera fase, correspondiente a la Plaza de El Salvador, la obras de profunda rehabilitación a las que estaba siendo sometido el templo parroquial de El Salvador, con la instalación de un amplio cajón de obra que ocupaba buena parte de la plaza, condicionó el inicio de la reurbanización. De esta manera, si a finales de 2007 se habían concluido las dos fases anteriores, hasta después de la Semana Santa de 2008 no se acometieron las obras en la plaza de El Salvador.

En este tiempo, la tensión con los sectores más críticos con los nuevos elementos urbanos (pavimentos y mobiliario) del proyecto La piel Sensible, e incluso con el mobiliario introducido en la Plaza Nueva, o Puerta de Jerez, o las farolas de La Alameda, llevaron al gobierno de la ciudad a acometer esta obra con elementos distintos a los inicialmente establecidos en el proyecto, aunque oficialmente se siguiera denominando como parte de “La Piel Sensible”. En verano de 2008 ya se anunció que las farolas de esta plaza serían de tipo clásico en atención al valor patrimonial del templo recién restaurado.

La superficie total de la intervención fue de 2.928,00 M2, correspondiente a la plaza del Salvador, calle Villegas, calle Francisco-Bruna y calle Córdoba. La pendiente de esta plaza es muy ligera y uniforme hacia la calle Cuna.

La propuesta tenía como principal objetivo eliminar el aparcamiento incontrolado de vehículos y recuperar la plaza para el peatón, limitando el acceso rodado a la plaza solo a los vehículos de emergencia o especiales. La nueva propuesta para esta plaza pretendía, a través del pavimento y de su geometría, un reconocimiento o referencia a las primeras actuaciones de urbanización de esta plaza, que se realizaron a mediados del siglo XIX y que definieron un paseo de salón en el centro de la plaza, en alto y flanqueado por chopos (sustituidos posteriormente en el año 1970 por los actuales naranjos) y bancos con respaldo hierro.

Posteriormente, esta intervención urbanizadora se deshace en el año 1.861 y la propuesta de proyecto rescata como un referente de apropiación de este espacio para un, uso peatonal y público.

La plaza salón que se diseñaba ahora, se desarrollaba toda a un mismo nivel, sin diferenciación de cota entre la zona perimetral y la zona de salón. Conformaba su perímetro con piezas de granito " alba flameado", siguiendo la sintonía de los acerados que concurren en la plaza. La zona central de la plaza o salón, se reutilizó en la medida de lo posible el adoquín existente mediante el desmontaje del mismo, y su posterior tratamiento y vuelta colocar; toda una concesión a quienes habían criticado los nuevos pavimentos de la plaza de la Alfalfa y colindantes.

En la zona central de la plaza salón no se olvidó la colocación de los pequeños pozos que sirven para la instalación de los mástiles de la vela (toldos) que allí se ponen en las fiestas tradicionales, respetando su trazado acostumbrado.

La propuesta incluía situar bancos en el frente de la Iglesia. Estaban proyectados en granito blanco para una mejor conservación y mantenimiento. En caso de llevar respaldo este haría con elementos tradicionales como el herraje o la fundición.

Para las farolas se decidió la reutilización de las farolas fernandinas que se desmontarían de la avenida de la Constitución, dispuestas alrededor de la zona de salón. Igualmente, se estudiaba la posibilidad del cambio de ubicación de la escultura que se encuentra en el frente de la Iglesia dedicada a Martínez Montañés, en otro lugar de la plaza salón.

En cuanto a la plantación de arbolado se mantenía el arbolado existente de naranjos.

En la zona con tráfico rodado colindante, calle Villegas, se estableció un cambio de pavimento para diferenciar la zona de peatón de la zona de coche, y la colocación de bolardos de acero inoxidable. Igualmente, se colocaron aparcamientos para bicicletas constituido por tubos de acero inoxidable. El resto de mobiliario urbano como papeleras, delimitadores de contenedores de basura, etc. se disponía, expresamente, de tal manera que sea fácil su utilización y "no perjudicaran" el entorno de la Iglesia declarada bien de interés cultural.

Cabe decir que, además de los criterios claramente conservadores que se emplearon para la reurbanización de la plaza, finalmente fueron incluso

descartadas las propuestas que en, principio, podrían ser más novedosas, como la instalación de bancos, que finalmente no se colocaron, o la posibilidad de cambiar el emplazamiento de la estatua del escultor Martínez Montañés.

### 2.3. ALAMEDA DE HÉRCULES

La Alameda de Hércules es un espacio libre de aproximadamente 30.000 m<sup>2</sup> en el casco histórico de la ciudad cuya evolución, incluyendo el último proceso de reurbanización desarrollado a partir de 2007, es muy significativos de la evolución urbanística y social de la ciudad.

En el siglo XVI, el conde de Barajas, asistente de la ciudad, ordenó el drenaje y desecación de la laguna de aguas estancadas que permanecía en esta zona, única reminiscencia ya del paso de un brazo del río por este lugar, de ahí su configuración longitudinal que conserva hasta el día de hoy. Una vez desecado y saneado este lugar, se acometió su embellecimiento, trayendo para ello columnas romanas procedentes de un antiguo templo de la calle mármoles, posteriormente coronadas de estatuas. Se crearon tres fuentes ornamentales, se plantaron 1.700 árboles y se creó un paseo central (Bueno Manso, F. y Elías Bonells, J., 2000).



Imagen 15: 'Vista de la Alameda de Hércules en Sevilla', anónimo de 1650.  
Fuente: colección Abelló.

Fue el primer espacio público de estas características de la ciudad, que en aquel tiempo era un dédalo de estrechas calles, flanqueadas frecuentemente por los muros de palacios y conventos, que ocupaban gran parte del suelo urbano.

Este paseo de salón fue el lugar preferido de la nobleza urbana, si bien con el paso de los siglos fue mudando hacia un componente más popular, hasta llegar al siglo XIX y principios del XX en que se convierte en la zona de los cafés cantantes, cuna de grandes nombres del flamenco y del toreo, y lugar de diversiones callejeras, como los carnavales, cines de verano, kioscos musicales, etc.

Tras la guerra civil la marginalización de este enclave creció de manera simultánea al abandono de sus pobladores populares, debido a la progresiva expulsión desde el centro histórico hacia la periferia, y arruinamiento de los inmuebles, dentro del proceso especulativo del desarrollismo. Prostitución, y posteriormente el tráfico y consumo de drogas dotaron a este enclave de una fama de lugar peligroso y marginal para el resto de la ciudadanía. No obstante, en las últimas décadas del siglo XX, la Alameda fue concitando la atención de sectores sociales jóvenes y de cultura underground que veían en los precios más asequibles de los inmuebles, y en su imagen bohemia, un atractivo contraste con el resto de la ciudad. Se abrieron pubs y clubs, y fue uno de los epicentros de la “movida” alternativa sevillana (Cantero Martín, P.A., y otros, 1999).

Desde el punto de vista urbano, el espacio presentaba en esta época un aspecto de dejadez, con su pavimento de albero poco cuidado, lleno de baches y suciedad, y además no era infrecuente verlo convertido todo en un aparcamiento en superficie. El mercadillo que se celebraba los domingos, si bien para unos sectores tenían su atractivo, otros lo consideraban un enclave de venta incontrolada de objetos de dudosa procedencia. El estado del arbolado tampoco era bueno. En la Alameda existían 194 ejemplares pertenecientes a 7 especies. El mayor conjunto estaba formado por álamos (un 38%), olmos y olmos de Siberia (30%), y plátano de sombra (18,5%). El estado general de la masa arbórea no era bueno, adoleciendo de podas de formación y mantenimiento, existiendo al

menos 28 ejemplares de álamo en estado deficiente, cuyo destino ser eliminados por el riesgo de accidentes por desprendimientos<sup>22</sup>.

En este contexto, en 1998 el ayuntamiento de coalición PP-PA, proyectó la construcción de un parking subterráneo. En ese momento se inició una fuerte protesta contra el mismo, liderada por grupos alternativos, y sectores ecologistas, que logran catalizar a otros sectores urbanos y vecinales en torno a la defensa de la Alameda como un espacio con personalidad propia en la ciudad.

El proyecto, que supondría una transformación del carácter de la Alameda, no se llevó a cabo en ese mandato municipal (1996-1999), ni en el siguiente, cuando quedó paralizado en tanto se desarrollaba el PGOU que establecía, precisamente, la prohibición de construir aparcamientos en rotación en el centro de la ciudad, y su traslado a la periferia.

La nueva composición política del mandato 2003-2007 (coalición PSOE+IU), conlleva una reformulación tanto de la filosofía del proyecto a llevar a cabo en la Alameda como del proceso para hacerlo. El protagonismo político de esta reforma fue asumido por Izquierda Unida a través de áreas municipales de su competencia: distrito Casco Antiguo, Participación Ciudadana y Vía Pública. Entre septiembre y octubre de 2003 se desarrolló un proceso participativo, abierto a organizaciones y ciudadanos denominado “La Alameda que te gusta”, con el objeto de crear un consenso en torno a la remodelación que se pretendía realizar.

Este proceso tuvo cuatro fases:

- Información ciudadana, al objeto de explicar el alcance de lo que se pretendía y la metodología a desarrollar.
- Exposición de estudios, en el que en un espacio público se presentaron los proyectos en estudio y se recogieron propuestas en forma de tarjetas adhesivas sobre un panel.
- Debate de expertos y técnicos y defensa de las propuestas ciudadanas. Fue la fase central del proceso.

---

<sup>22</sup> Informe sobre los árboles de la Alameda de Hércules. Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía. Agosto de 2001.

- Por último se creó una comisión ciudadana para el seguimiento del proceso de reurbanización.

El debate central en la construcción de un modelo para la Alameda se producía entre los sectores que deseaban un espacio más abierto e informal, en todos los sentidos, incluyendo la defensa del mercadillo existente; y otro sector que deseaba un espacio público más ordenado y, en cierto modo, más convencional. La mayor o menor presencia de veladores, o la existencia o no de zonas de juegos para niños (sectores consideraban que se trataba de una segregación espacial por edad, y otros reclamaban espacios seguros y acotados para juegos), también fueron objeto de este debate (García Jerez, F.A., 2009).

Por otro lado también fue interesante la dialéctica entre lo técnico y lo ciudadano. Los responsables del urbanismo de la ciudad, especialmente desde la oficina del PGOU, tenían la intención de dar relevancia al proyecto como motor de cambio y regeneración del casco histórico norte, mediante el encargo del proyecto a un arquitecto de reconocido prestigio, Elías Torres, que quedaba así investido de una importante responsabilidad que, lógicamente, quería llevar a la práctica a través de sus ideas y pericia profesional. Por otro lado, el proceso participativo suponía la obligatoriedad de adoptar las propuestas que fueran acordadas durante el mismo, relegando en cierto modo al arquitecto al papel de ejecutor técnico de las mismas.

Finalmente, en el proceso participaron 666 vecinos/as en las jornadas de debate y asamblea de consenso. La exposición fue visitada por 2.350 visitantes y se recibieron más de 550 propuestas por escrito. De sus conclusiones se dio traslado a las diferentes delegaciones municipales.

En noviembre de 2005 comenzaron las obras de regeneración y adecuación. El proyecto consistía en la recuperación de la uniformidad del espacio a través del mobiliario urbano, la iluminación y el pavimento, en el que se sustituyó el albero prensado por losas de color albero. Se trataba de hacer un espacio más diáfano y peatonalizado excepto en un carril lateral para el acceso al centro de la ciudad. También se incluyó una losa de hormigón bajo este carril para una hipotética incorporación del tranvía Metrocentro. Las obras concluyeron en 2007, suponiendo el presupuesto de las mismas una inversión de 7 millones de euros.



Imagen 16: Exposición de esculturas monumentales de Manolo Valdés, instalada en la reapertura de la Alameda, tras las obras de reurbanización.  
Fuente: autor.

A su finalización, surgieron algunas polémicas acerca del diseño de determinado mobiliario, y la eliminación del tradicional albero. No obstante cabe decir que la recuperación del tono vital del espacio fue inmediata, siendo el espacio utilizado por una mezcla de grupos de edades y culturas diferentes que ha enriquecido el valor de este enclave y su atractivo. La revalorización urbana de este sector indirectamente, ha contribuido qué duda cabe a la gentrificación de este sector, que como se verá en el capítulo correspondiente, se intentaba paliar con políticas de rehabilitación de vivienda y construcción de VPO en la zona.

#### 2.4. CALLES ASUNCIÓN Y SAN JACINTO

Las dos últimas peatonalizaciones de la década se realizaron en 2010, fuera del casco histórico de la ciudad, en dos de las calles principales de los barrios de los Remedios y Triana: Asunción y San Jacinto, respectivamente.

Hasta ese momento, el debate y los proyectos de peatonalización se habían identificado exclusivamente con el casco histórico. La peatonalizaciones de tres vías fuera del casco histórico, pero de gran relevancia para la ciudad como son Asunción, San Jacinto, y en menor medida la avenida de Isabel la Católica (entre la plaza de España y el Parque de María Luisa), supusieron alcanzar la cifra de unos 100.000 metros cuadrados netos de calzada ganada al tráfico y devuelta al peatón, y el cierre de un ciclo que comenzó con la peatonalización de la calle O'donnell en 2005.

La calle Asunción es la principal vía comercial del barrio de los Remedios, surgido a partir de los años 50 al otro lado del río Guadalquivir y colindante con Triana, donde (dependiendo de los sectores), fue a residir la mediana y alta burguesía de la ciudad. La peatonalización de la calle Asunción, a diferencia de la de S. Jacinto, sí se encontraba recogida en el Plan General de 2006, como actuación de mejora urbana de viales, con el código MUV-DR-01, estableciéndose la peatonalización completa de la calle manteniendo la continuidad del viario en las calles transversales; la supresión del aparcamiento en línea; y la realización de la carga y descarga, taxis y plazas de minusválidos en las calles transversales.

Finalmente, la peatonalización y reurbanización de esta calle se realizó de un tramo de 700 metros, de los 900 metros que tiene la calle, desde Plaza de Cuba a Virgen de Lujan, el sector más comercial de esta vía. Las obras también incluyeron la renovación de otras vías perpendiculares de Asunción, con un presupuesto de 7 millones de euros.

Este proyecto fue clave para dotar al barrio de Los Remedios de un nuevo espacio público sin contaminación acústica y atmosférica, segura para los niños y sin barreras arquitectónicas. No obstante, la principal razón de su peatonalización (al igual que Tetuán) o posteriormente O'Donnell, radicaba en las grandes expectativas comerciales de esta vía con la apertura de la línea 1 de metro, con dos estaciones muy cercanas a la misma, Plaza de Cuba y República Argentina.

La peatonalización en 2010 de la calle San Jacinto no se encontraba inicialmente entre los planes urbanísticos establecidos en el PGOU, de hecho la actuación MUV-DT-08 para esta calle establecía sólo la creación de un carril-bus para el transporte público, y la eliminación de una de las

bandas de aparcamiento, dejando la contraria para carga y descarga, taxis, etc.

Esta calle estaba asumiendo un papel creciente como vía de entrada en el centro de la ciudad, por la peatonalización de otras vías, y aunque los estudios de intensidad media de vehículos revelaban una disminución de la intensidad del tráfico en la misma, no ocurría lo mismo con el estrés del tráfico, debido al problema permanente de la doble fila.

En 2009 se llevó a cabo la construcción del carril bici a lo largo de toda la calle. En ese momento surge la iniciativa política que parte de los responsables municipales del distrito, de proponer la definitiva peatonalización del tramo de 300 de los 730 metros de la calle, entre la plaza del Altozano (junto al puente de Triana) hasta Pagés del Corro. Se trata del tramo que transcurre en el sector histórico del barrio de Triana.

El objetivo de peatonalizar el tramo de calle era sosegar el tráfico en superficie, al reducir de una forma natural la atracción de los viajes de largo recorrido en la calle San Jacinto, y reforzar las dos componentes restantes: su carácter comercial y su carácter distribuidor-colector del tráfico del residente en el tramo abierto a la circulación.

Para ello, la propuesta iba acompañada de otras medidas complementarias: asegurar la conexión desde el barrio con vehículo privado con la plaza del Altozano, el mercado y el centro de Sevilla; mejorar la conectividad del barrio a través de transporte público y la búsqueda de plazas de aparcamiento cercanas a la zona peatonalizada. Otro de los objetivos era alejar el viaje de largo recorrido de la calle Pagés del Corro, que actúa como una suerte de “ronda histórica” de Triana, hacia viarios de mayor capacidad, como la Ronda de Triana, actuando en la propia vía y apoyando medidas de ordenación en viarios de mayor capacidad.

De que este proyecto no se encontraba a priori en la agenda urbanística es una buena muestra el que el carril bici que llegó a construirse en su integridad a lo largo de toda la calle, fue finalmente levantado a los pocos meses para acometer la reurbanización y peatonalización de la calle.

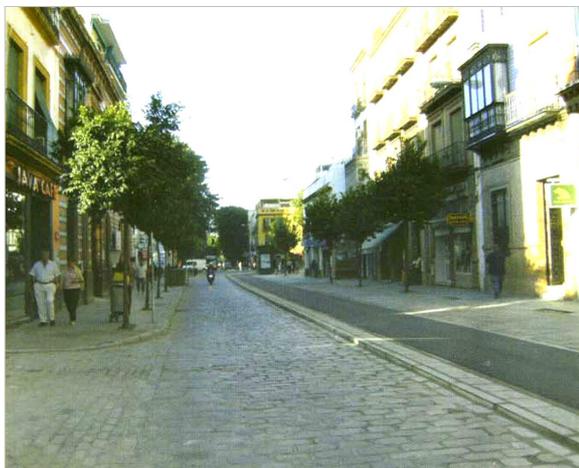


Imagen 17: Calle San Jacinto en 2009, durante el breve período en que contó con carril bici + circulación rodada. Fuente: Ayuntamiento de Sevilla.

Esta peatonalización contó con una acción de oposición más intensa y organizada que otras de las que se produjeron en la ciudad. En octubre y noviembre de 2009 se recogieron más de 5.000 firmas de apoyo a un comunicado bajo el lema “Contra la destrucción de Triana”, impulsado mayormente por asociaciones de comerciantes de los mercados y principales vías comerciales de Triana. En el texto se protestaba por la falta de consenso, de información, la improvisación de las obras, la pérdida de aparcamientos, y las dificultades para conectar con el centro de la ciudad, teniendo en el nuevo carril bici uno de los principales objetos de crítica, además de la propia peatonalización del tramo Altozano-Pagés del Corro de la calle<sup>23</sup>. También se convocó una manifestación que contó con varios centenares de participantes<sup>24</sup>.

Por parte de la alcaldía se respondió por escrito a los firmantes de la carta de protesta poniendo en valor los resultados, ya constatables, del resto de peatonalizaciones llevadas a cabo en los años anteriores en el centro histórico de la ciudad<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> Manifiesto “Contra la Destrucción de Triana”, presentado en el registro municipal el 26-11-2009, acompañado de 5.640 firmas.

<sup>24</sup> Diario de Sevilla, 20-10-2009.

<sup>25</sup> Carta remitida pro el alcalde de Sevilla a los firmantes del manifiesto, con fecha de marzo de 2010.

La polémica referida tuvo seguimiento en la prensa local, pero quedó circunscrita al ámbito del entorno inmediato de estas obras, habida cuenta que en encuestas se reflejaba de manera constante un apoyo mayoritario a la peatonalización de calles. En enero de 2010, el IX Barómetro Socioeconómico elaborado por el Centro Andaluz de Prospectiva, ofrecía el dato de un apoyo del 58,9% de la ciudadanía a favor de la peatonalización de calles, siendo significativamente Triana el distrito que menos valoraba la peatonalización, puntuada con un 3,28 sobre 10.



Imagen 18: Manifestación en contra de la peatonalización de la calle S. Jacinto  
Fuente: diario El Mundo.

El resultado final del conjunto de peatonalizaciones supuso una mejora de la actividad comercial al duplicarse en el 2010, las licencias de aperturas de negocios en las zonas peatonales. Por ejemplo, en la Avenida de la Constitución, las licencias se triplicaron desde el año en que se anunció su peatonalización, 2004<sup>26</sup>. Cabe interpretar también que una buena parte del espacio peatonalizado ha pasado a ser un espacio muy mercantilizado, y que redundaba en una terciarización de la ciudad como mero escaparate y objeto de actividades turísticas y de ocio con, por ejemplo, una extraordinaria proliferación de terrazas de bares (Díaz Parra, I., 2010). No obstante el paisaje de la ciudad conoció en estas zonas una profunda mejora, y un nuevo ambiente urbano.

<sup>26</sup> Fuente: Delegación de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla.



Imagen 19: Calle San Jacinto antes y después de su peatonalización.  
Fuente: Google Street View.

### 3. EL PLAN DE BARRIOS

Las acciones de reurbanización de calles y espacios públicos de la ciudad no se limitaron en este período a las acciones, muchas de ellas de gran relevancia como se ha visto, en el Centro Histórico y Triana. Con el nombre de “plan de barrios” se conoció un amplio conjunto de actuaciones de un plan denominado técnicamente como Plan Especial de Rehabilitación de Zonas Degradadas.

El PGOU había establecido un amplio programa de reurbanización de barriadas, conocidos con las siglas MUR (Mejora Urbana de Reurbanización) destinados a conjuntos residenciales que presentaran deficiencias generalizadas tanto en sus espacios públicos como en sus infraestructuras, requiriendo por lo tanto una actuación integral y obras de urbanización. El PGOU determinaba que en la mayoría de los casos esta mejora fuera dirigida a la dotación de espacios libres a favor del peatón.

Las intervenciones MUR propuestas recaían básicamente sobre dos tipos de sectores urbanos:

**Polígonos residenciales** construidos en las décadas de los 50, 60 y 70, que presentaban generalmente sistemas de espacios

libres desarticulados, faltos de variedad y diversificación de actividades. Éstos espacios tenían generalmente el carácter de zonas residuales de la urbanización, y sin una relación adecuada con el resto de elementos urbanos (viarios y equipamientos). Ello hacía que la gran mayoría de estos espacios hubieran sido apropiados como bolsas de aparcamientos de vehículos, en vez de constituir verdaderos espacios colectivos.



Imagen 20: Utilización de espacios terrazos como aparcamientos en la barriada de Los Ángeles, 2005. Fuente: Gerencia de Urbanismo

Estas barriadas además frecuentemente presentaban un gran deterioro de las edificaciones, que fueron generalmente de mala calidad constructiva. Por eso se determinaba en el PGOU la necesidad de abordar también programas de rehabilitación de las viviendas.

Por otro lado **barrios desfavorecidos** en los que la problemática social y el nivel de vulnerabilidad no alcanzaba las cotas de conflictividad social de las zonas anteriormente descritas. Se trata normalmente de zonas suburbanas de vivienda unifamiliar de autoconstrucción, con enclaves de infravivienda. La propuesta de intervención en estas zonas MUR consistía normalmente en regenerar y configurar espacio urbano racional, que sirviera como lugar de desarrollo de políticas sociales, económicas, culturales y formativas. Para ello se determinaba la introducción de

equipamientos de proximidad que aportaran los servicios adecuados y necesarios.

Otro condicionante a tener en cuenta era la consideración de prioridad política que adquirirían ahora los barrios y distritos periféricos, donde habitan las clases trabajadoras de la ciudad, y que de hecho eran los principales graneros de voto del partido socialista. Desde el principio de la nueva etapa de gobierno local presidido por Alfredo Sánchez Monteseirín, se había hecho de los barrios el eje principal del discurso político, llegándose a autodenominar “el alcalde de los barrios”. La dualización voto conservador en el centro de la ciudad y sectores como Los Remedios y Nervión, y voto socialista, mas abundante en el sector norte y en general en toda la periferia, hacía que fuera tenido como objetivo político mantener e incrementar el apoyo electoral de estas barriadas, que eran las más pobladas de la ciudad, aunque también las más abstencionistas.

El abordaje económico de las amplias políticas urbanísticas que se pretendían fue propiciado por la nueva Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía que incluía ahora la comentada posibilidad de utilizar el patrimonio municipal de suelo para *“La ejecución de actuaciones públicas o el fomento de actuaciones privadas, previstas en el planeamiento, para la mejora, conservación y rehabilitación de zonas degradadas o de edificaciones de la ciudad consolidada”*<sup>27</sup>. Esta fue la puerta que abrió la posibilidad de aprovechar las grandes plusvalías urbanísticas que se estaban generando en esta época de crecimiento urbano para disponer de estos grandes recursos destinándolos hacia la rehabilitación de estos barrios con especiales necesidades (Medina Jurado, P., 2009).

En octubre de 2004 se anunciaba la aprobación de un ambicioso Plan de Regeneración de Barriadas. El primer “Plan de Barrios”, nombre que se le dio, se aprobó unos meses mas tarde<sup>28</sup>, y en su planificación comprendía un total de 66 actuaciones de reurbanización y mejora de barriadas, con un presupuesto estimado en 57,7 millones de euros. Su importe y volumen de actuaciones se incrementó finalmente, con obras en 66 barriadas, que salieron a licitación por importe de 121,6 millones de euros,

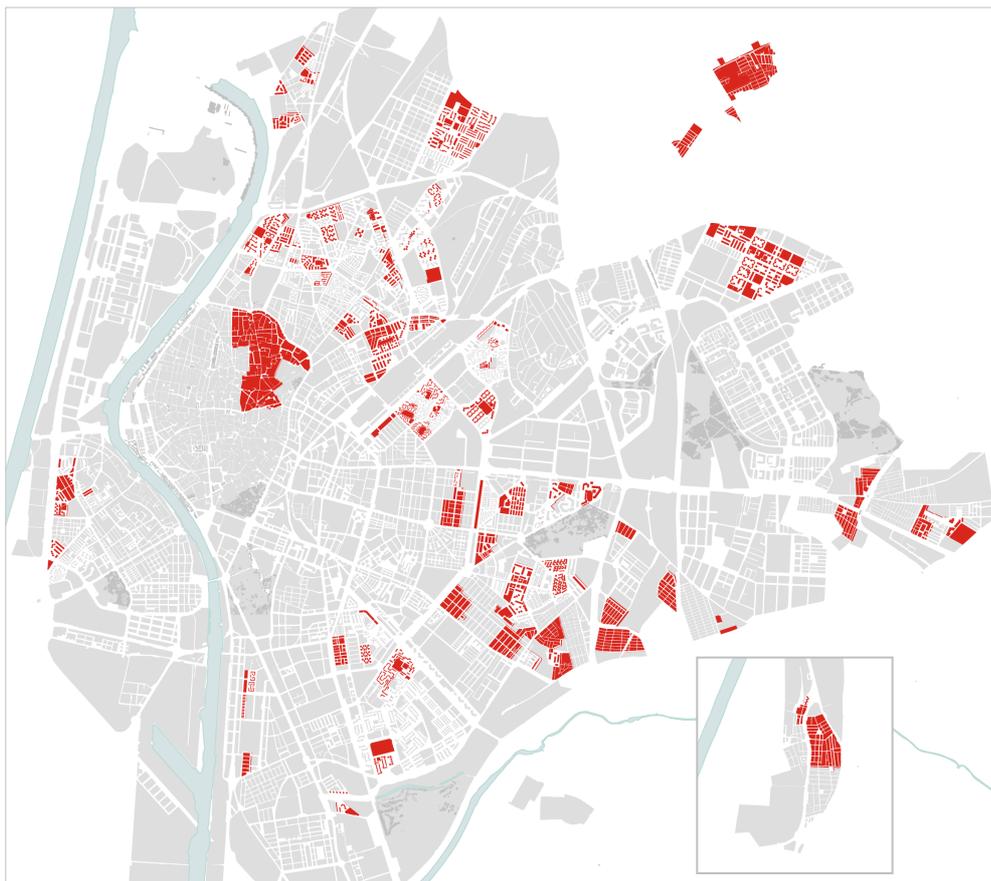
---

<sup>27</sup> Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Artículo 75, apartado. d.

<sup>28</sup> Pleno Municipal celebrado el 17 de marzo de 2005.

y adjudicadas en 108,3 millones de euros, con una baja media del 13,08 %. Este incremento presupuestario provenía de sumar a las obras inicialmente previstas por la gerencia municipal de urbanismo, otras realizadas por la empresa pública de aguas, EMASESA.

El llamado “I Plan de Barrios” supuso globalmente actuar sobre una superficie total de más de 3 millones de m<sup>2</sup>. En este espacio se renovaron más de 1 millón de m<sup>2</sup> de calzadas, más de 1,5 millones de m<sup>2</sup> de acerados, y 890 km. de bordillos. Se acondicionaron 33.000 nuevas plazas de aparcamiento, 50 kilómetros de carriles bici y 4.200 rampas para personas con discapacidad. Se plantaron 17.000 árboles, y se instalaron más de 10.000 farolas, 3.000 bancos y 650 juegos infantiles<sup>29</sup>.



Mapa 2: Sectores incluidos en el Plan de Barrios. Fuente: Elaboración propia.

<sup>29</sup> Fuente: Ayuntamiento de Sevilla, “Atlas Sevilla se ve”.

El “segundo Plan de Barrios” se formula en 2008 administrativamente en forma de modificado del anterior Plan Especial de Rehabilitación de Zonas Degradadas, justificado principalmente por las sucesivas ampliaciones y mejoras que habían ido conociendo los proyectos del anterior plan.

Aprobado el Plan General de Ordenación Urbana de forma definitiva y completado en un alto porcentaje el Plan Especial de Rehabilitación de Zonas Degradadas, el objetivo del modificado era actualizar y completar las actuaciones iniciadas, así como implementar nuevas áreas que, recogidas en el planeamiento o por propias necesidades de la ciudad, tenían que mejorar su estado de conservación, adaptándolas a la nueva normativa y dotándolas de la calidad adecuada. Existía la necesidad de dar continuidad a la regeneración de las zonas degradadas para que así obtuvieran el nivel exigible y cumplieran con las dotaciones y normativas vigentes que se desarrollaban en el nuevo planeamiento.

La estrategia de intervención sería la continuación del plan inicial de actuaciones municipales. La necesidad política de atender las demandas de los vecinos de las zonas en rehabilitación había ido desbordando y ampliando las obras inicialmente previstas en muchos de los proyectos. También se justificaba por la concurrencia de diferentes compañías suministradoras y la aprobación definitiva del Plan General, que suponía la necesidad de desarrollar las actuaciones para cumplir con la ordenación del planeamiento. En esta ocasión también se incluía la creación y expansión de nuevas zonas para el ocio y equipamiento así como la inclusión en los proyectos de viarios especializados como el carril bici.

También se incorporaron nuevos espacios urbanos anteriormente no contemplados. Se había dicho explícitamente que el nivel socio-económico era un aspecto que incidía en la mayor o menor necesidad de actuar. No obstante, una vez atendidas prioritariamente las zonas más necesitadas de rehabilitación. Ahora se incluían barrios como Los Remedios, Bami, El Porvenir o Santa Clara, de nivel socioeconómico medio-alto y alto, que habían sido puestos por la oposición como ejemplo del uso partidista de este programa, dada la ausencia de inversiones en los mismos en el primer plan de barrios. Aún así se mantuvo el argumento de que las zonas más desfavorecidas, tendrían también mayores

necesidades de actuación debiendo actuar sobre las mismas con criterio redistributivo, de modo que alcanzaran el grado de calidad o dignidad igual al del resto de la ciudad, con actuaciones complementarias a las urbanizadoras como es la de equipamiento y dotación de aparcamientos.

Además de ello, este segundo plan incorporaba acciones de rehabilitación de viviendas, dotado con 56,2 millones de euros sumados a los 196,1 millones consignados por la junta de Andalucía para ese fin. También se añadía un plan de construcción de aparcamientos presupuestado en 68 millones, de inversión privada. De ambos programas se tratará en los epígrafes correspondientes.

El modificado del Plan Especial de Rehabilitación de Zonas Degradadas, o “segundo Plan de Barrios”, contaba con un presupuesto de 133,9 millones de € para el capítulo de actuaciones de reurbanización. De esta cantidad, 25,5 millones iban destinados a los modificados de los proyectos del primer plan, y 108,5 a nuevos proyectos<sup>30</sup>.

En la presentación de estas cifras, los responsables políticos insistieron en que suponía el más importante paquete de inversiones en obras de infraestructuras, conservación y renovación urbana que se hubiera acometido en los barrios de la ciudad.

Entre los objetivos de este segundo plan estaban la mejora de la integración interna de los barrios, y entre éstos y el resto de la ciudad, eliminando barreras territoriales, y abriendo nuevos espacios públicos para el uso ciudadano, y la mejora de la accesibilidad y la movilidad, eliminando barreras urbanísticas y arquitectónicas, abriendo nuevos viarios, construyendo nuevos carriles bici, formalizando los aparcamientos en superficie, y reordenando la circulación en determinadas zonas.

Para ello el plan determinaba que se establecerían criterios de reurbanización sostenible, apostando por el paisajismo urbano, el ahorro energético por la reforestación, la creación de espacios ajardinados y la protección de zonas verdes. Además se renovarían y ampliarían las

---

<sup>30</sup> Fuente: Gerencia de Urbanismo, ayuntamiento de Sevilla. Informe “Modificado del Plan de Rehabilitación de Áreas Degradadas. Plan de Barrio II” (dos tomos)

infraestructuras de abastecimiento y saneamiento, actuaciones que dieron un papel muy importante a EMASESA en el desarrollo de este plan.

Las actuaciones de reurbanización se desarrollaron sobre una superficie estimada de más de 500.000 m<sup>2</sup> interviniendo en 77 áreas MUR según la nomenclatura del Plan General de Ordenación Urbana, contenidos en 28 barrios ciudades de los once distritos municipales.

Las obras que se estaban llevando a cabo en el área central de Sevilla necesitaban, de algún modo, de cierta compensación o justificación en el conjunto de la ciudad. El salto cualitativo de la urbanización de los escenarios centrales reclamaba también, por coherencia y equidad, de unos parámetros de dignidad de los espacios públicos y viarios acordes con el desarrollo que se pretendía para el conjunto de la sociedad, cada vez más exigente en la calidad de sus espacios públicos y de convivencia.

Las actuaciones contenidas en el Plan de Barrios eran las siguientes, dependiendo de las necesidades específicas de cada sector:

- Integración territorial de los ámbitos de actuación.
- Eliminación de barreras territoriales, apertura de espacios.
- Accesibilidad y movilidad.
- Eliminación de barreras urbanísticas y arquitectónicas.
- Apertura de viarios.
- Reurbanización sostenible.
- Ahorro energético.
- Reordenación viaria y Ordenación circulación.
- Formalización de aparcamientos.
- Señalización horizontal y vertical.
- Paisajismo, reforestación y creación de espacios ajardinados.
- Plantaciones y protección de zonas verdes.
- Ampliación de servicios públicos.
- Renovación, modificación y ampliación de infraestructuras.
- Implementación de nuevas tecnologías.
- Mejora de mobiliario urbano.
- Adaptación de mobiliario a la nueva normativa.
- Creación de zonas de esparcimiento y recreo para todas las edades.
- Carril bici

## RESUMEN DE ACTUACIONES

### 3.1. DISTRITO CASCO ANTIGUO

#### ▪ **Casco Antiguo, sector norte.**<sup>31</sup>

Aunque el estado general de pavimentación era aceptable, persistían excepciones agravadas por el contraste entre la mejora cualitativa realizada con las recientes reurbanizaciones de la Alameda, plaza de la Encarnación y “Piel Sensible”. Así había calles como Alcoy, Teodosio, Jesús de la Vera Cruz, Santa Clara, Hombre de Piedra, y otras en las que la imagen de calidad aparente se había visto reducida por su incoherencia con las mejoras de su entorno.

Se realizaron, por tanto, actuaciones de formalización y compatibilidad de viarios, reconvirtiendo el uso diferenciado (acera y calzada) en mixto o creando alineaciones adaptadas al nuevo planeamiento y eliminando las barreras urbanísticas.

Persistía en los espacios públicos la necesidad de dotarlos de elementos de ocio y mobiliario adecuado al entorno, así como la mejora paisajística y plantaciones. En esta situación estarían la Plaza de la Locomotora, Blasco de Garay y San Antonio de Padua, en las que se acometieron proyectos de este plan. La inversión, que en el I Plan de Barrios fue de 0,62 millones de €, ascendió a 4,05 millones de € en el segundo.

#### ▪ **Casco Antiguo, sector sur.**<sup>32</sup>

En la zona sur de la ciudad, actuaciones como la peatonalización de Plaza Nueva-Avenida, además de Parasol (Encarnación), y Piel Sensible, también evidenciaban claramente el contraste con calles de su entorno o cercanas, como Antonio Nicolás y Murillo, que no habían sido mantenidas de forma adecuada considerando el entorno histórico-artístico en que se ubican. También se actuó en el Arenal para realizar mejoras y unificar la tipología y calidad del sector. La inversión en este sector fue de 0,24 millones de € en el primer plan y 1,28 millones de € en el segundo.

---

<sup>31</sup> MUR DC-01

<sup>32</sup> MUR DC-SUR



Imagen 221 Actuaciones del plan de barrios en el distrito Casco Antiguo. 1: plaza del Pumarejo; 2: c/ Patricio Sáenz; 3: plaza Calderón de la Barca.

### 3.2. DISTRITO MACARENA

- **La Barzola, Santa María De Ordás, Retiro Obrero/Cruz Roja.**<sup>33</sup>

Los proyectos del primer plan y sus modificados diagnosticaron y corrigieron parte de las deficiencias respecto a pavimentación, mobiliario e infraestructuras sufrían estos barrios, con una inversión de 3,18 millones de €. Estas actuaciones se completaron en la segunda edición del mismo principalmente con la incorporación del carril bici y la mejora paisajística. Se adecuaron también en esta fase algunos espacios como Pío XII y Santa M<sup>a</sup> de Ordás, y se incluyeron nuevas actuaciones en barriadas cuyo estado de conservación no era bueno, como Retiro Obrero-Cruz Roja. Espacios que precisaban además de adaptarse a la nueva normativa eliminando las barreras urbanísticas e interconectando los carriles bici. El importe de esta segunda fase fue de 2,63 millones de €.

- **Barriada de Los Príncipes/Villegas y Cisneo Alto/Campos de Soria/Pino Flores.**<sup>34</sup>

Las actuaciones realizadas en el primer plan mejoraron el estado cualitativo de las zonas, así como las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y alumbrado público, todo ello con una inversión de 1,48 millones de €. No obstante quedaron barriadas como Santa Justa y Rufina cuyo nivel precisaba adaptarse al resto del entorno. En el segundo plan se completaron las actuaciones iniciadas, se mejoró el nivel general del

<sup>33</sup> MUR DM-07, MUR DM-14, MUR DM RETIRO OBRERO/CRUZ ROJA

<sup>34</sup> MUR DM 10-11 y MUR DM 12-13

paisajismo y se reforestaron espacios verdes, con una inversión de 2,47 millones de €.

- **Afán de Ribera, Sánchez Pizjuan, Macarena Tres Huertas, Las Golondrinas, Huertas, La Palma, Hermandades Oeste, y Polígono Norte 2ª fase.**<sup>35</sup>

El Distrito Macarena, en su conjunto conoció mejoras cualitativas sustanciales con el desarrollo del Plan Especial de Rehabilitación De Zonas Degradadas (I Plan de Barrios), con una inversión realizada de 6,39 millones de €. Los proyectos modificados (II Plan de Barrios), que supusieron una nueva inversión de 4 millones de €, completaron en cierta medida todas estas actuaciones, incidiendo en aspectos paisajísticos, de mobiliario, o eliminación de barreras arquitectónicas, que habían adquirido un mayor valor como necesidad ciudadana. Como en el resto del distrito, el resultado de los trabajos puso de relieve que además de los modificados era necesario actuar sobre zonas residuales olvidadas en el plan inicial.



Imagen 22: Actuaciones del plan de barrios en el Distrito Macarena. Plaza en c/ Cazalla de la Sierra, juegos infantiles en c/ Comunidad Canaria, y carril bici en c/ Manuel Villalobos, juegos infantiles en C/ General Chamorro, avda. del Romanticismo y elementos de accesibilidad en plaza de Las Carretas. Fuente: elaboración propia a partir de Gerencia de Urbanismo.

<sup>35</sup> MUR DM 01-02-03-04-05, DM-06, DM09.

### 3.3. DISTRITO MACARENA NORTE

- **La Bachillera y San Jerónimo.**<sup>36</sup>

En este barrio ciudad el plan especial de rehabilitación de zonas degradadas (Plan de Barrios I), cumplió básicamente con los objetivos de mejora de la ciudad y desarrollo del planeamiento vigente. Además se desarrollaron actuaciones por parte de diferentes áreas municipales, como el distrito municipal y la delegación de Vía Pública. Se trató de una suma de esfuerzos para una zona considerada prioritaria, cuya inversión fue de 2,63 millones de €.

El Plan de Barrios II se destinó a concluir espacios no incluidos y renovación de áreas cuya degradación era más evidente ahora en contraste con el resultado de la mejora del entorno. Las líneas de actuación se centraron en el carril bici y la eliminación de deficiencias respecto a cotas de rasante y evacuación de pluviales, así como la mejora de los espacios públicos. También se realizó la mejora del mobiliario urbano, que pervivía en algunos casos desde los años sesenta, y la adecuación e implantación de espacios infantiles y carril bici. La inversión de este segundo plan fue de 1,67 millones de €.

- **Pino Montano.**<sup>37</sup>

Este barrio ciudad de constante desarrollo, conjugaba los estados cualitativos más dispares en cuanto a conservación de la reurbanización y mobiliario de diferentes décadas del siglo pasado, juegos infantiles obsoletos y fuera de norma, junto con actuaciones más recientes. Se diagnosticaron serias deficiencias en pavimentos y en su conjunto. Éstas fueron solventadas en gran medida por las actuaciones del primer plan de barrios, dotado con 7,15 millones de €, si bien éste no cubrió la totalidad de las áreas, quedando zonas pendientes de una mejoría o por completar y adaptar a la nueva normativa y necesidades, como por ejemplo los carriles bici que ampliaron los recorridos ya existentes y unieron el barrio con el resto de la ciudad, con una inversión de 4,10 millones de €.

---

<sup>36</sup> MUR DMN-01, DMN-02.

<sup>37</sup> MUR DMN-03

- **Aeropuerto Viejo y Valdezorras.**<sup>38</sup>

El primer Plan de Barrios en este barrio ciudad cumplió con el proyecto de mejora y desarrollo que Valdezorras y Aeropuerto Viejo precisaban de manera urgente, con importe de 2,44 millones de €. El modificado se utilizó par completar la actuación en el área que relativamente estaba en mejor estado, lo que permitió concluir y pasar de “zonas degradadas” a “estado adecuado de conservación” no solo de los pavimentos, sino también de infraestructuras que en algunos viarios no existían como son el abastecimiento y el saneamiento. La inversión en esta fase fue de 1,23 millones de €.

- **Los Arcos/Las Almenas/San Diego.**<sup>39</sup>

Dadas las necesidades que superaban las probabilidades reales, en determinados barrios, como éstos, las deficiencias diagnosticadas en el primer plan se cubrieron sólo de de forma parcial, aún habiéndose invertido 1,5 millones de €. Quedaron por tanto espacios que no habían sido priorizados en la primera intervención y que el segundo plan incluyó. Trabajos pendientes como la necesaria renovación de mobiliario, eliminación de barreras interterritoriales y urbanísticas, y mejora de infraestructuras y de accesibilidad, con una nueva inversión de 1,87 millones de €.

- **Barriada del Gordillo.**<sup>40</sup>

Este núcleo aislado del conjunto del tejido urbano precisaba de una mejor inserción en la ciudad dotándolo de forma definitiva de servicios adecuados a su calificación urbana. El estado de la zona era deficiente y aunque gozaba de algunas infraestructuras, éstas fueron adaptadas y normalizadas a través de los fondos del segundo plan de barrios, con una inversión de 2,31 millones de €.

---

<sup>38</sup> MUR DMN-07-08

<sup>39</sup> MUR DMN- 04-05-06

<sup>40</sup> MUR DMN-El Gordillo

▪ **Urbanización Vistahermosa, Camino de las Ratas**

Se trataba de vías de escaso uso y dotaciones no adecuadas, cuya formalización y adaptación se realizó en el segundo plan de barrios con una inversión de 0,43 millones de €



Imagen 23: Actuaciones del plan de barrios en el distrito Macarena Norte. 1: pavimentación en c/ Conejo (Valdezorras); 2: zona peatonal en avda. Asociaciones de Vecinos (Los Arcos); 3: juegos infantiles en c/ Corvina (S. Jerónimo); 4: pavimentación en c/ Leñadores (Pino Montano); 5: pavimentación y jardinería en plaza interior de S. Jerónimo; 6: pavimentación en c/ Camino del Almez (La Bachillera); 7: adecuación del aparcamiento, en c/ Ajimez (Los Arcos); 8: juegos infantiles en avda. Mujer Trabajadora (S. Diego); 9: carril bici en c/ Espartero (Pino Montano).

Fuente: elaboración propia a partir de Gerencia de Urbanismo.

### 3.4. DISTRITO ESTE

- **Continente, Entreparkes, Andalucía Residencial, Los Colores, San Idelfonso.**<sup>41</sup>

Estos barrios presentaban mal estado en viarios secundarios y terciarios, así como en los espacios libres, por el deterioro propio de los materiales, mobiliario urbano obsoleto o fuera de norma, y por la ausencia de viarios especializados para transportes alternativos como carril-bici. Estas zonas que no habían sido objeto de actuaciones en el primer plan de barrios, fueron incluidas en el segundo con un volumen de inversión de 18,96 millones de €.

- **Parque Alcosa.**<sup>42</sup>

Las sucesivas actuaciones del *plan especial de rehabilitación de zonas degradadas*, con una inversión de 18,84 millones de €, habían conseguido una notable revitalización urbanística de la zona, a excepción de zonas puntuales cuya degradación se hacía patente en relación a las calidades del entorno en que están enclavadas, para lo cual se acometieron actuaciones complementarias en el segundo plan de barrios por importe de 4 millones de €.

- **Torreblanca Sur y Torreblanca Norte.**<sup>43</sup>

Las actuaciones del plan especial y las modificaciones habían renovado parcialmente esta área, por un importe de 4,75 millones de €. No obstante, dado el estado inicial de degradación de la urbanización de este barrio-ciudad, no se había conseguido atajar completamente la antigüedad y configuración obsoleta de los espacios públicos. Persistían viarios cuya renovación era necesaria así como un estudio en detalle de las infraestructuras que eran deficitarias por su antigüedad, por lo cual se incluyeron nuevos trabajos con una inversión de 3,49 millones de € de fondos del segundo plan.

---

<sup>41</sup> MUR DE-CONTINENTE, MUR DE-ENTREPARQUES, MUR DE-ANDALUCÍA RESIDENCIAL, MUR DE-LOS COLORES, MUR DE-SAN IDELFONSO

<sup>42</sup> MUR DE-01

<sup>43</sup> MUR DE-02 y DE-03



Imagen 254 Actuaciones del plan de barrios en el distrito Este. 1: juegos infantiles en Torreblanca; 2: c/ Ciudad de Paterna y 3: vía ciclista en c/ Ciudad de Liria (Parque Alcosa). Fuente: elaboración propia a partir de Gerencia de Urbanismo.

### 3.5. DISTRITO CERRO DEL ÁGUILA

- **Tres Barrios, Amate, Huertas de Ginés, Juan XXIII/La Rosaleda/Barbero de Sevilla, Bda. Carlos Marx, La Rosaleda, Santa Aurelia/San Fernando, Regiones Devastadas/Virgen de Los Reyes, Cerro del Águila, Las Águilas, Huerta del Águila.**<sup>44</sup>

Como en otros barrios el estado de degradación de los viarios y espacios públicos se redujo notablemente con las actuaciones realizadas en el primer plan de barrios. Se renovaron las infraestructuras y se actuó en paisajismo en los grandes viarios, así como en la implantación del carril-bici. De estas primeras actuaciones quedó un área cuyo estado seguía siendo deficitario, en especial lo relativo a mobiliario, espacios peatonales e infraestructuras, éstas eran Candelaria y Regiones Devastadas. Se diferenciaron estas zonas respecto de otras cuyo diagnóstico era más favorable y se acometieron actuaciones específicas en ellas. La inversión del primer plan de barrios en este sector de la ciudad fue de 25,3 millones de €, y en el segundo de 23,33 millones.

- **Padre Pío/La Doctora.**<sup>45</sup>

El estado, a la conclusión de las actuaciones del Plan de Barrios I en cuanto a pavimentación era aceptable, tras una inversión de 5,93 millones de €, si bien en infraestructuras quedaban zonas que no habían sido

<sup>44</sup> MUR DCA-01-02-06-07-08-09-10, DCA-REGIONES DEVASTADAS/VIRGEN DE LOS REYES, DCA-03-04-05

<sup>45</sup> MUR DCA-14

renovadas en décadas, lo cual fue objeto de nuevos trabajos en el segundo plan por importe de 3,59 millones de €.



Imagen 25: Actuaciones del plan de barrios en el distrito Cerro del Águila. 1: c/ Azor (Los Pajaritos); 2: juegos infantiles en c/ Juan Carvallo (Huerta de Ginés-Rochelambert); Torreblanca; 3: zona de locales comerciales (Santa Aurelia); 4: Parque Estoril; 5: calle Castilleja de la Cuesta (Padre Pío-Palmete); 6: c/ Águila Perdicera (Las Águilas); 7: Vía ciclista u acerado en c/ Luis Alarcón de la Lastra (La Romería); 8: zonas interiores (Juan XXIII); 9: juegos infantiles, c/ Diego Gálvez (Amate). Fuente: elaboración propia a partir de Gerencia de Urbanismo.

### 3.6. DISTRITO SAN PABLO - SANTA JUSTA

#### ▪ **Árbol Gordo/Zodiaco/Carretera de Carmona/La Corza.**<sup>46</sup>

El alcance de las actuaciones iniciales por importe de 2,93 millones de € no habían cubierto plenamente las necesidades de la zona, son necesidades de la zona, permaneciendo algunos viarios invariables desde hacía décadas por lo que su estado era deficiente. El segundo plan de

<sup>46</sup> MUR DSP-01-02

barrios desarrolló intervenciones en materia de eliminación de barreras, adecuación de mobiliario, reforestación y paisajismo, así como renovación de infraestructuras y adaptación de los viarios o integración de carril bici, con una nueva inversión de 3,53 millones de €.

▪ **Polígono de San Pablo, barrios A, B, C, D y E, y barriada de Santa Clara.**<sup>47</sup>

La incidencia del *plan especial de rehabilitación de zonas degradadas* y las numerosas actuaciones realizadas en los distintos barrios de San Pablo, por importe de 10,67 millones de € hicieron que el segundo plan se centrara en bolsas residuales y viarios principales cuyo objeto principal fue la eliminación de terrizos, paisajismo y reforestación, adaptación del mobiliario, eliminación las barreras urbanísticas y unión o creación de nuevos carriles bici. También se acometieron actuaciones en la barriada de Santa Clara, que anteriormente no las había conocido. Aquí se realizaron actuaciones de eliminación de barreras, permeabilidad interterritorial, ampliación y adecuación de espacios peatonales, renovación de infraestructuras y servicios obsoletos, arreglos de varias calles y carril bici. La inversión en esta fase fue de 9,87 millones de €.



Imagen 26: Actuaciones del plan de barrios en el distrito San Pablo - Santa Clara. 1: ordenación de aparcamientos, 2: zonas interiores, 3: juegos infantiles en plaza de Cristo y Alma, 4: zona deportiva en c.p. Pablo de Olavide (Polígono de San Pablo); c/ Argantonio (Carretera de Carmona). Fuente: elaboración propia a partir de Gerencia de Urbanismo.

<sup>47</sup> MUR DSP 04-06, 05, 03 y MUR DSP-SANTA CLARA

### 3.7. DISTRITO NERVIÓN

- **Nervión, Huerta Del Pilar.**<sup>48</sup>

El estado general de este barrio era aceptable, pero requirió puntualmente algunas zonas de actuación reurbanizadora y formalizadora de espacios, ya que el desorden o la no adaptación de los viarios a las nuevas necesidades habían sido la causa del propio deterioro de los mismos. La inversión del primer plan de barrios fue de 1,39 millones de €, y el segundo, al que se incorporó la barriada Huerta del Pila, fue de 3,9 millones de €.

- **Ciudad Jardín.**<sup>49</sup>

Anteriormente, este área era ya reconocida como necesitada de reurbanización. Se actuó en el segundo plan de barrios en la mejora cualitativa de algún viario principal y reurbanización de algunos otros viarios, por importe de 750.000 €.



Imagen 27: Actuaciones del plan de barrios en el distrito Nervión: calles Mariano Benlliure, Marqués de Pickman y Doña Juana de Castilla. Fuente: elaboración propia a partir de Gerencia de Urbanismo.

### 3.8. DISTRITO SUR

- **Plaza del Aljarafe, Bami y El Porvenir**<sup>50</sup>

La transformación de este barrio-ciudad con las actuaciones del Metro, el Metrocentro y la reconversión de espacios como Cros Pirotecnia, Viapol o cocheras TUSSAM, cualificaron en gran medida el mismo. El objetivo del plan en esta zona fue completar algunas actuaciones que igualaran

<sup>48</sup> MUR DN-01, MUR DN-HUERTA DEL PILAR

<sup>49</sup> MUR DN-CIUDAD JARDÍN

<sup>50</sup> MUR DS-05, DS-BAMI, DS-EL PORVENIR

objetivamente la calidad de la urbanización y actuar en espacios que tradicionalmente habían sido considerados privilegiados pero que el paso del tiempo y su uso habían ido deteriorando. No conoció actuaciones en el primer plan, pero en el segundo plan de barrios sí se incorporó al catálogo de obras, por importe de 3,98 millones de €.

▪ **Tiro de Línea, La Oliva, Bda, Murillo, Martínez Montañés, La Paz y Amistad.**<sup>51</sup>

Este barrio ciudad incluye áreas de nivel socioeconómico medio-bajo y bajo. La valoración inicial y la actuación de las administraciones habían ido transformando algunos sectores de dichos espacios degradados en adecuados. El conjunto de actuaciones previas y las desarrolladas con el *plan especial de rehabilitación de zonas degradadas*, con una inversión de 5,9 millones de € supusieron un cambio en la situación que fue preciso completar con nuevas actuaciones no solo en el aspecto urbanizador y edificatorio, sino también con la dotación de equipamientos. El segundo plan de barrios, al que se incorporaron los barrios de Martínez Montañés y Paz Y Amistad, supuso inversiones por importe de 7,11 millones de €.



Imagen 28: Actuaciones del plan de barrios en el distrito Sur. 1: c/ Tenor Manuel García y 2: c/ de la Grana (Tiro de Línea); 3: juegos infantiles en los interiores de la bda. Sidero; 5: calle de nueva formación y c/ Manuel Fal Conde (bda. Martínez Montañés); 6: interiores de la bda. de La Oliva. Fuente: Fuente: elaboración propia a partir de Gerencia de Urbanismo.

<sup>51</sup> MUR DS-01-02-03-04, MUR DS LA PAZ Y AMISTAD.

### 3.9. DISTRITO BELLAVISTA – LA PALMERA

- **Calle Tarfia, Heliópolis, Pedro Salvador, Pineda y Guadaira.**<sup>52</sup>

Este barrio ciudad, en su mayoría, estaba considerado a mediados del siglo pasado como privilegiado en cuanto a conformación y nivel socioeconómico. no obstante, la falta de atención durante mucho tiempo provocó que la situación real de la misma no coincidiera en cuanto a estado cualitativo y de conservación con la descrita. Las actuaciones del primer plan de barrios (2,65 millones de €) y del segundo, al que se incorporaron Heliópolis y a barriada de Guadaira (7,91 millones de €) fueron una necesidad de adaptación para alcanzar el estado adecuado de urbanización, mobiliario y espacios así como la eliminación de barreras, dotación de carril bici y renovación de infraestructuras.

- **Bellavista.**<sup>53</sup>

A diferencia del otro sector del distrito anteriormente descrito, esta zona es de nivel socio-económico medio-bajo, con estructura urbana deficitaria en cuanto a dotación, equipamiento y espacios de ocio. Además de una obra clave en la recualificación del barrio, como fue la transformación de la antigua travesía de la N-IV en el Bulevar de Bellavista, el *plan especial de rehabilitación de zonas degradadas* también propició parte de la transformación y desarrollo de la misma, con una inversión de 4,49 millones de €.

Las segundas actuaciones realizadas en edificación y en reurbanización completaron las necesidades de renovación hasta el nivel infraestructural, interviniendo no solo en el nivel más interno o de mayor uso por el ciudadano, sino también lo nexos o viarios que de conexión con el resto de la ciudad. La inversión del segundo plan fue de 2,34 millones de €.

---

<sup>52</sup> MUR DBP-01 CALLE TARFIA, DBP-02 HELIÓPOLIS, DBP-03-04, DBP-BDA. DE GUADAIRA)

<sup>53</sup> MUR DBP-05



Imagen 29: Actuaciones del plan de barrios en el distrito Bellavista-La Palmera. Calle Tarfia (sector Reina Mercedes), calle Roque Barcia y juegos infantiles en Fernando VI (Bellavista).

### 3.10. DISTRITO LOS REMEDIOS

#### ▪ **Tablada y Los Remedios.**<sup>54</sup>

La funcionalidad y reconocimiento que ha tenido este barrio-ciudad, no han impedido el deterioro de algunos sectores. La transformación social y las necesidades de calidad de vida no han acompañado a la configuración de un espacio que fué válido en su momento (mediados del siglo pasado).

Aunque el diagnóstico general no era negativo, la antigüedad de algunas infraestructuras hicieron que algunos sectores precisaran de su inclusión en el segundo plan de barrios, con actuaciones vinculadas a ampliar la adecuación de espacios peatonales con la peatonalización de la calle Asunción, renovación de infraestructuras en diversas calles de los Remedios, y sobre todo un intenso programa de reurbanización integral de la barriada de Tablada, con una inversión de 11,61 millones de €.

### 3.11. DISTRITO TRIANA

#### ▪ **Turruñuelo, Barrio León, Patrocinio, Ronda Triana/San Vicente.**<sup>55</sup>

En este barrio-ciudad se mezcla un núcleo histórico, que forma parte del casco histórico de Sevilla como arrabal de Triana, con elementos

---

<sup>54</sup> MUR DR-BDA.TABLADA y MUR DR-LOS REMEDIOS.

<sup>55</sup> MUR DT-03-04-01-02.

patrimoniales y de identidad muy acusados, y sectores de expansión y periferia. La transformación del tejido urbano, no queda reflejado en toda su dimensión en la calidad deficiente de algunas zonas que en su día se consideraron aceptables pero que en la actualidad tendrían una valoración negativa.

El plan de barrios centró sus actuaciones en la eliminación de terrizos, renovación de infraestructuras en especial abastecimiento y saneamiento, renovación de mobiliario y adaptación de los espacios con la máxima accesibilidad y sin barreras. En especial los grandes viarios precisaron de una reordenación que permitiera la convivencia con el transporte sostenible, y la dotación de mayor espacio al peatón. Referente al carril bici la actuación desarrollada pretendió que éste se considerara parte del espacio propio en que se ubica y no delimitador o una interconexión ajena que sobrepasa el propio espacio en que se encuentra. Para ello se realizaron actuaciones para la mejor integración mediante reordenación, mejora paisajística y conexión o continuación de los carriles bici. La inversión en el primer plan fue de 3,15 millones de €, y de 3,91 en el segundo.



Imagen 30: Actuaciones del plan de barrios en el distrito Triana. Calle Roba d elos Tejares (sector Patrocinio), juegos para mayores en bda. de Los Ángeles, y c/ San Vicente de Paúl.

Las inversiones en materia de rehabilitación de espacios urbanos de decenas de barriadas, muchas de ellas periféricas, en el contexto del Plan de Rehabilitación de Zonas Degradadas, expresado en los “planes de barrios” (I y II) supuso una inversión global de 242,33 millones de € entre los años 2005 y 2010. El resultado fue un adecentamiento generalizado del escenario ciudadano donde la mayor parte de la población desarrolla su vida cotidiana. Pequeños equipamientos, como parques infantiles, zonas ajardinadas, bancos donde sentarse, fuentes, zonas de aparcamientos pavimentados y ordenados, espacios peatonales iluminados, etc. no forman parte de los “catálogos” de proyectos estrella que las ciudades y sus gobernantes suelen exponer al exterior como señal de pujanza urbana y acierto en la gestión, ni siquiera suelen formar parte del debate político y mediático local, centrado también en los proyectos más relevantes y “a la vista de todos”. Y sin embargo tienen una incidencia crítica en el estado de bienestar comunitario y personal, escasamente estudiado, como elemento ineludible (junto con otros de carácter socioeconómico) de la equidad social.

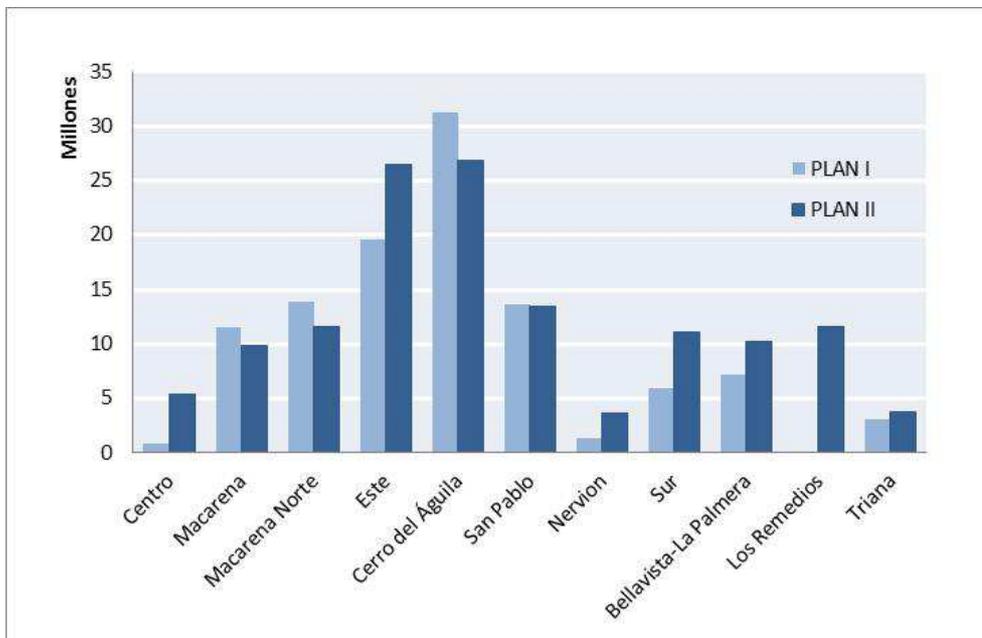


Figura 9: Inversiones del I Plan de Barrios (2005-2007) y del II Plan (2008-2010) por distrito. Fuente: elaboración propia a partir del informe “Modificado del Plan de Rehabilitación de Áreas Degradadas. Plan de Barrio II” (dos tomos) Gerencia de Urbanismo, Ayuntamiento de Sevilla.

#### 4. DESARROLLO DE LA RED DE ESPACIOS VERDES

El Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla había establecido como “objetivo irrenunciable”, la superación del estándar legal de los 5 metros cuadrados de zonas verdes por habitante y *tender* hacia el estándar europeo de 20 metros cuadrados por habitante. Claro que esta pretensión entraba en cierta contradicción con el otro objetivo de no hacer una ciudad demasiado extensiva.

El Plan duplica los Sistemas Generales de Espacios Libres existentes de Parques Urbanos, y se sitúa en el entorno de 13,28 m<sup>2</sup>/hab. Si se añaden al cómputo los Sistemas Generales de Espacios Libres de carácter metropolitano (Tablada, principalmente) la dotación se situaba en la cifra de 19,97 m<sup>2</sup>/hab.

Se establecía la creación un sistema continuo y conectado de espacios libres (una red) dedicados al ocio, al esparcimiento o al fomento de los aspectos naturales, que permitieran acentuar la variedad urbana, y potenciaran los desplazamientos peatonales y el uso de los espacios libres ya existentes (red fluvial, vías pecuarias, caminos rurales, infraestructuras hidráulicas e, incluso, el viario convencional, convenientemente tratado). Se obligaba a completar la red de parques de distrito existentes, para garantizar el acceso a espacios públicos de calidad y cercanos para gran parte de la población de las barridas más periféricas.

A este sistema local de zonas verdes, se le sumaría la construcción de un auténtico sistema de espacios libres de ámbito metropolitano en torno a la ciudad, que permitiera recuperar las señas de identidad del territorio y recuperar su histórica calidad paisajística y ambiental.

Estas ambiciosas propuestas se vieron finalmente llevadas a cabo en buena parte gracias al hecho de que Sevilla hubiera podido acceder a un programa de fondos europeos de considerable dotación, dirigidos a la recalificación de las redes fluviales.

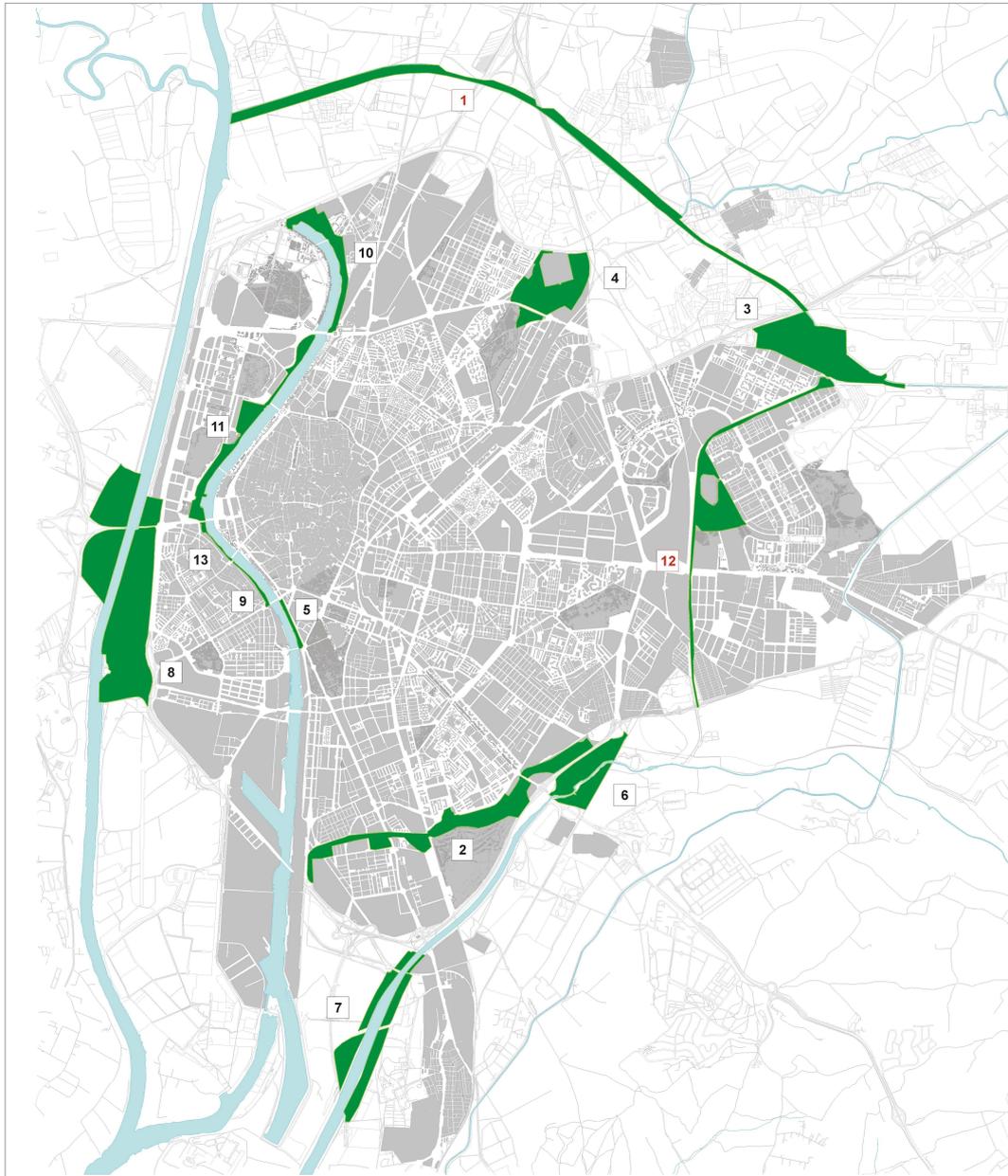
De este modo, sobre la trama de los cauces fluviales existentes en el municipio, se diseñó buena parte de la red de nuevos espacios verdes y parques de Sevilla.

#### 4.1. LOS PARQUES DEL PLAN DE RESTAURACION HIDROLOGICO-FORESTAL Y DE PROTECCION DE CAUCES.

La financiación se gestionó a través de un convenio de colaboración entre la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y la Gerencia de Urbanismo de Sevilla, al objeto de realizar un amplio plan de restauración hidrológico-forestal y de protección de cauces, que se firmó en 2003, y del que formaban parte inicialmente trece actuaciones por un importe inicial de 131,5 millones de €, financiado al 75% por fondos FEDER, un 25% por el ayuntamiento de Sevilla, y gestionado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

La importancia, extensión y el carácter estratégico y estructural de estas actuaciones hizo que estos proyectos de verdes se integraran en el Plan General de Sevilla, que los incluyó ya en su aprobación inicial.

En 2009 se realizó una revisión del convenio entre el Ayuntamiento y la Confederación Hidrográfica, en el que se evaluaron los sobrecostes, y se decidieron diversas supresiones de algunas de las actuaciones inicialmente previstas. De esta manera se suprimió el más costoso de los proyectos, el del nuevo canal para los arroyos Miraflores y Ranillas, el aplazamiento del parque lineal del Ranillas (vinculado funcionalmente al anterior proyecto), se eliminan las actuaciones en la margen derecha del Guadalquivir contempladas en el Parque del Charco de la Pava, y se asumen de las actuaciones en la calle Betis directamente por el ayuntamiento.



Mapa 4: Programa de regeneración de cauces fluviales. 1. Nuevo cauce de los arroyos Miraflores y Ranillas. 2. Parque sobre el antiguo cauce del río Guadaira. 3. Parque del arroyo Tamarguillo. 4. Ampliación norte del parque de Miraflores 5. Parque del muelle de Nueva York. 6. Parque de las riberas del río Guadaira 7. Parque de Palmas Altas-Cortijo del Cuarto. 8. Parque del Charco de la Pava y margen derecha 9. Paseo de ribera de calle Betis: puente de San Telmo-puente de Triana. 10. Parque de San Jerónimo 11. Parque de las riberas de la Cartuja: tramo puente de Chapina – puente del Alamillo. Margen derecha. 12. Parque lineal del Ranillas 13. Paseo de Nuestra Señora de la “O”.

### ▪ **El nuevo canal de los arroyos Miraflores y Ranillas**

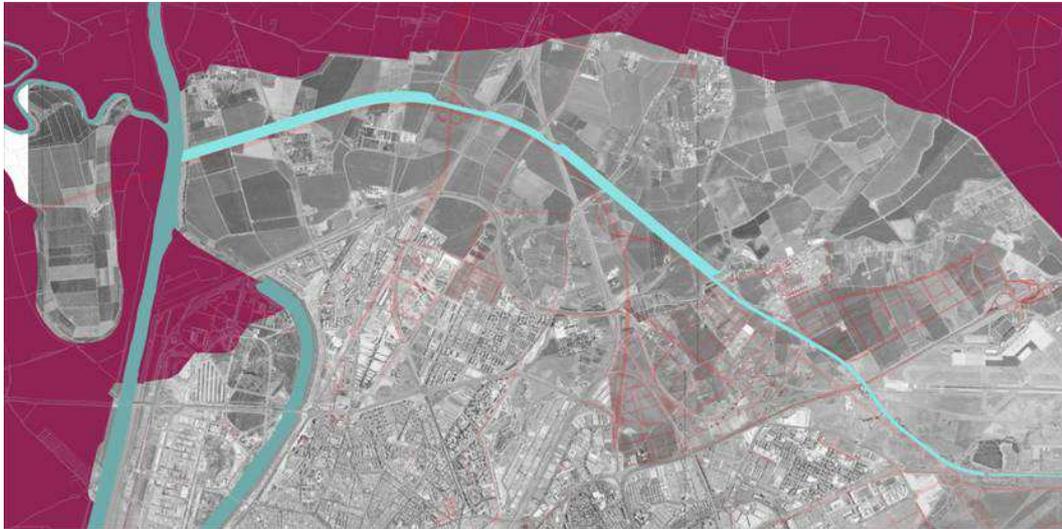
El objetivo central de esta actuación era dar solución a la inundabilidad del sector norte de la ciudad frente a posibles avenidas. Además, se perseguía la integración paisajística y ambiental del cauce en la nueva estructura urbana de la ciudad definida por el PGOU para este sector de la ciudad. Esencialmente se trataba de una obra destinada a garantizar los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en este sector norte.

Para todo ello se proyectó la construcción de un nuevo canal que conectara los arroyos Miraflores y Ranillas con el cauce vivo del Guadalquivir más al norte del actualmente existente. Esta actuación tenía un presupuesto de 65 millones de euros e incluía, la construcción de 9 puentes (ferrocarril y diversas carreteras), y la necesidad de acometer la expropiación de 20 fincas, en su mayoría agrícolas.

Este nuevo cauce se completaría con la construcción de un parque metropolitano en la zona de dominio público hidráulico del cauce de avenidas.

El diseño del parque se presentaba basado en conceptos de nueva cultura del agua y la sostenibilidad. Y se buscó promover una imagen de diversidad medioambiental en el diseño: con lagunas de inundación interiores, para favorecer la biodiversidad; plantación de arbolado en el interior del cauce; y carriles para bicicleta y ecoturismo, además de caminos de servicio laterales.

La contestación y críticas al proyecto fueron intensas, por parte de colectivos ecologistas, que acusaban al gobierno municipal y a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir de acabar con “los últimos suelos agrícolas” del municipio de Sevilla, en pos de interés urbanísticos. También existió una fuerte contestación por parte de los agricultores sobre los que pendía la expropiación de sus fincas (Morales Carballo, L., y García García, A., 2006).



Mapa 5: Proyecto del canal Miraflores-Ranillas por el sector norte del término municipal. Fuente: Presentación del convenio marco de colaboración para el desarrollo del plan de restauración hidrológico-forestal y de protección de cauces. Ayuntamiento de Sevilla y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Finalmente, dicho proyecto, a pesar de que suponía inicialmente casi el 50% de la inversión prevista, fue descartado en la revisión del convenio realizada en 2009, oficialmente por razones económicas<sup>56</sup>.

#### ▪ **Parque sobre el antiguo cauce del río Guadaira**

Esta actuación, presupuestada en 23,9 millones de euros, se extendía por los terrenos públicos del antiguo cauce abandonado del Guadaira, a lo largo de una banda de 3.000 m de longitud y 63 Has de superficie.

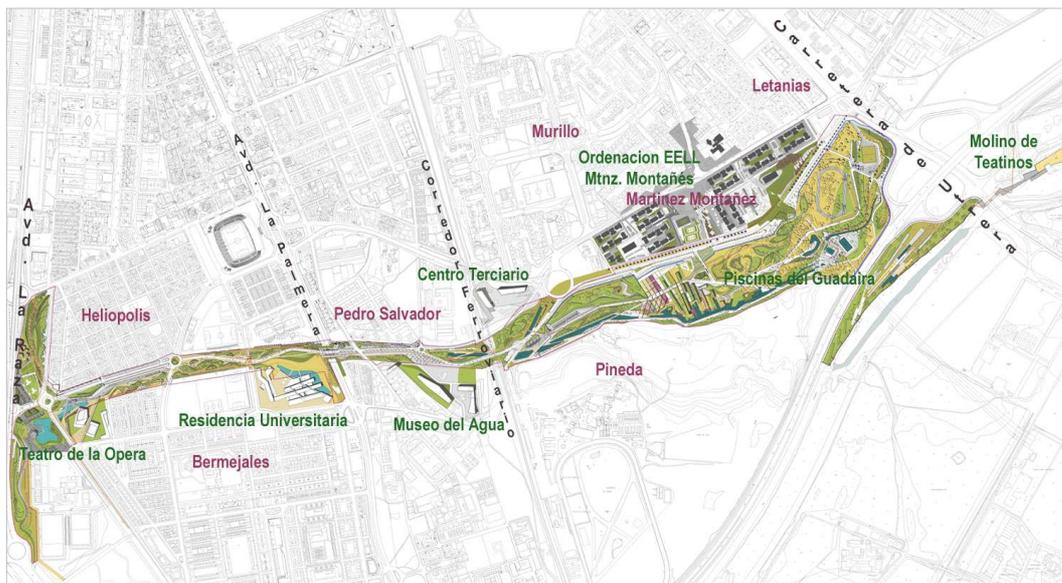
Los objetivos de este proyecto estaban centrados en la regeneración y puesta en valor del ámbito, posibilitando la cohesión urbana y social. Se incorporaría el agua en la ordenación del ámbito y se realizaría una revegetación, respetando las formaciones vegetales existentes.

La incorporación al sistema de espacios libres de la ciudad buscaba expresamente incidir en la recualificación del sector sur, usando el parque como elemento de integración urbana y social.

---

<sup>56</sup> ABC de Sevilla, 31-08-2011.

Entre los elementos de ordenación se encontraban la ejecución de itinerarios longitudinales y pasos transversales singulares, la definición del nuevo borde del cauce, redefinición paisajística de la topografía, dotar de significación al arbolado, y la formación de islotes como miradores sobre el parque. Se buscó la creación de hitos de interés paisajístico.



Mapa 6: Diseño del parque sobre el antiguo cauce del río Guadaira y su relación con los barrios del sur de la ciudad. Fuente: (id. mapa 4).

La finalización y apertura final del parque se produjo en 2014, con quejas de los vecinos y el comisionado del Polígono Sur por la dificultad de acceso desde este sector al parque, del que lo separa una vía rápida. De esta manera difícilmente se podría cumplir su función social. Finalmente se realizaron actuaciones para mejorar estos accesos.

#### ▪ Antigo cauce del arroyo Ranillas y acondicionamiento ambiental del parque Tamarguillo

Este espacio ocupa una superficie de 93 hectáreas, entre la barriada de Parque Alcosa y los terrenos del aeropuerto de Sevilla. La intervención fue presupuesta en 9,6 millones de €, y tenía por objeto la recuperación del cauce natural del Arroyo Tamarguillo, y la adecuación de los márgenes del proyecto del nuevo encauzamiento de los arroyos Miraflores y Ranillas.

El proyecto incluía la mejora y revalorización de los espacios verdes existentes y el acondicionamiento de espacios sin cualificación en ese momento. Entre los elementos a desarrollar estaban la creación de una lámina de agua, el desarrollo de Itinerarios ambientales, y la puesta en valor de los espacios próximos al barrio, mediante el diseño de espacios multiusos y los huertos vecinales, abiertos a la gestión social y la participación ciudadana.



Mapa 7: Parque del Tamarguillo, entre el borde de la ciudad y el aeropuerto. Fuente: elaboración propia a partir de imagen Digital Globe.

- **Cauce del arroyo Miraflores.**

El Parque de Miraflores, en el distrito norte de la ciudad, es fruto de una larga acción de lucha vecinal. Su origen está en la existencia de dos fincas, la Albarrana y el Cortijo de Miraflores, que sumaban unas 90 hectáreas. El proceso de intensa urbanización desarrollada en este sector de la periferia de Sevilla durante desde los años 60, siguiendo el modelo constructivo de “colmenas humanas”, relegó este espacio a la condición de gran escombrera, utilizada por todas las constructoras del entorno. Y

ello a pesar de que ya en el Plan General de 1963 estos terrenos aparecían calificados como “zona verde”.

La lucha del movimiento vecinal por tener equipamientos dignos, tuvo en la reivindicación de un parque equipado, objeto de cultura y salud, un signo de identidad. La creación en 1983 el Comité Pro-Parque Educativo Miraflores fue un paso más en este proceso que desembocó, en acciones autogestionarias, bajo la premisa de que: "si el Ayuntamiento no construye el parque, los vecinos lo hacemos" (Puente Asuero, R., 2004).

Finalmente, el PGOU de 1987 incluye Miraflores entre los equipamientos generales de la ciudad y se procede a la construcción y dotación del parque, si bien en los 90, la ronda urbana norte generó una división del mismo en dos partes.

La inclusión del parque de Miraflores en este convenio se justificaba por la recuperación del cauce del antiguo arroyo de Miraflores como elemento integrador de la ordenación. Contaba con un presupuesto de 16,9 millones de euros, y suponía la actuación sobre 16,8 hectáreas, plantando 85.000 unidades de árboles y arbustos, y generando un cauce permanente de 19.800 m<sup>2</sup> y una superficie inundable en época de lluvias de 13.500 m<sup>2</sup>.

La actuación más emblemática de este proyecto fue la reconexión de las dos zonas del parque, mediante la construcción de una plataforma sobre la ronda urbana norte, solucionando de esta manera la segregación causada por un proyecto, el del cierre de la SE-30 mediante esta vía rápida, que no había tenido sensibilidad con este espacio verde tan relevante.

De igual manera, se solucionó el contacto de borde con las edificaciones y cerramiento del hospital de Miraflores, y se realizaron actuaciones para el mejor mantenimiento, integración y puesta en valor de los restos arqueológicos, algunos procedentes del calcolítico.

Se integraron las huertas familiares y de ocio, de gran tradición en Miraflores, y se generaron nuevas topografías, sendas peatonales, praderas y espacios con funciones de ocio diferentes.

Las obras, con algunas actuaciones ampliadas mediante los fondos del plan de empleo de la Junta de Andalucía “Proteja”, concluyeron en 2010.



Imagen 31: Vista aérea del parque de Miraflores, con los huertos en primer plano, y la plataforma sobre la autopista. Fuente: objetivofotografico.com.

- **Riberas del Guadalquivir, margen izquierda, tramo: puente de san Telmo - puente de los Remedios**

La mejora del cauce urbano histórico es una constante en todos los planes urbanísticos, proyectos y programas que se refieren a la ciudad. Sevilla cuenta con una perspectiva interior de gran valor gracias, precisamente, al gran espacio abierto que es el río, al que se abren el casco histórico y Triana, así como el barrio de los Remedios y la isla de la Cartuja.

La superación de barreras entre la ciudad y el río, así como la continuidad de la ribera, en ambas márgenes, como espacio público transitable están

expresadas en el PGOU. Por eso era lógica su inclusión en este convenio, con diversas actuaciones.

La actuación sobre la margen izquierda, entre los puentes de San Telmo y Los Remedios, donde se encuentra el muelle de Nueva York, estaba dotada con un presupuesto de 7,7 millones de euros, al objeto de tratar 21.000 m<sup>2</sup>, a lo largo de 700 metros de margen a reforestar.

El proyecto contemplaba la protección y puesta en valor de los elementos de márgenes y riberas por sus condiciones arquitectónicas, históricas y paisajísticas en el ámbito fluvial, teniendo en cuenta que existían determinadas zonas verdes que habían degenerado en espacios descuidados y sucios. Por ello ahora se apostaba por mantener el carácter esencialmente vacío y continuo del espacio, acercándolo a su imagen histórica de muelle. También se pretendía mejorar la continuidad y conexión entre el muelle, los jardines y la ciudad, potenciando el carácter de paseo fluvial y mirador hacia el río. Para ello se introducirían plantaciones en las márgenes para facilitar esta relación con los jardines y el espacio de las avenidas.

Las actuaciones comprendían la recuperación de la zona como paseo fluvial en continuidad con las riberas existentes, la estabilización y seguridad del entorno, nueva vegetación y pérgolas, nuevas rampas de acceso y también espacios de estancia y acogida turística. Estos espacios quedaron pendientes para una realización posterior con cargo al plan de turístico de Sevilla. Tampoco se instalaron las previstas plataformas-mirador sobre el río, sustituidas por otras de menor tamaño, y con menor ocupación de la lámina de agua.

- **Parque de las Riberas del río Guadaira.**

Esta actuación, para la que se contaba con un presupuesto de 16,6 millones de €, suponía la regeneración de los suelos situados al inicio del cauce del Guadaira en el término municipal de Sevilla, en un sector de fuerte desagregación territorial. Se trataba de un territorio periférico, colindante a los barrios de La Plata y las 3.000 Viviendas, atravesado o colindante de varias importantes infraestructuras de transporte (SE-30, viaducto de la línea 1 del metro, vías del ferrocarril,...). Además era un

territorio vinculado a los procesos de exclusión social que tienen lugar en el Polígono Sur.

Por ello, se plantearon como objetivos de la intervención la integración unitaria de las distintas unidades del proyecto segregadas por las infraestructuras, y la creación de un parque como sirviera como espacio público multifuncional, dando soporte de actuaciones futuras de reequipamiento urbano y contribuyendo a la mejora de las condiciones sociales del entorno.

Las actuaciones consistieron en la reforestación mediante masas arbóreas compactas con especies autóctonas, identificando colores, especies y variedades, fluoración, combinaciones de matices heterogéneos según formas de la copa, etc.

También se desarrollaron labores de rehabilitación de la Infraestructura Hidráulica de los azudes del Guadaira, manteniendo una lámina de agua constante en el río, y también la adecuación e integración de los canales preexistentes (antiguo canal del Molino de Judea y el desagüe de la Universidad Pablo de Olavide) como principal Infraestructura Hidráulica del Parque.

Este parque contaba con la presencia de elementos patrimoniales, como algunos elementos hidráulicos del molino de Judea, ya demolido, y sobre todo los restos del el molino de San Juan de los Teatinos. Bajo la premisa del aprovechamiento de las huellas históricas preexistentes, se realizó la recuperación del propio molino como punto de actividades recreativas y culturales. Además se construyó una pasarela sobre el azud reconstruido, para poder cruzar peatonalmente el río, conectando las dos orillas.

Se crearon caminos y pasarelas, y balsas destinadas para la regulación del agua de riego a través de los canales.

Entre los principales elementos para la integración y participación social de los vecinos del entorno de este parque se encuentran los huertos vecinales. Estos huertos vecinales son concesiones por un tiempo determinado, gestionados por la asociación de vecinos para garantizar el buen uso de los mismos. Se han realizado con la intención de que la

población haga suyo el parque y se convierta en un elemento de identidad para el barrio. Del mismo modo se utilizó el espacio más cercano a la zona urbana para generar un suelo equipado para la celebración de un mercadillo.

La actuación en el Parque de las Riberas del Río Guadaira, obtuvo una Mención Especial en la tercera edición del premio mediterráneo del paisaje, otorgado por la iniciativa europea PAYS.MED.URBAN, en la categoría de obras realizadas del catálogo de buenas prácticas de paisajes en áreas urbanas.



Imagen 32. Riberas del Río Guadaira 1: estanques con vegetación acuática; 2: espacios arbolados entrono a los caminos peatonales; 3: rehabilitación hidráulica del molino de San Juan de los Teatinos; 4: panorámica de la intervención del molino de San Juan de los Teatinos. Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Informe de presentación del proyecto a la iniciativa europea PAYS.MED.URBAN.

▪ **Nuevo cauce del río Guadaira: entorno de Palmas Altas – Cortijo el Cuarto**

La actuación sobre el sector final del nuevo cauce del Guadaira contó con un presupuesto de 9 millones de €. Se trata del parque que culmina el continuo de espacios libres que supondrá un reconocimiento territorial del río Guadaira.

Sus objetivos eran la regeneración paisajística y ambiental de las márgenes y cauce del río Guadaira, la creación de zonas de transición entre lo natural y lo urbano, y la ordenación de espacios para el uso colectivo y regeneración de zonas para disfrute de la población. Todo ello además de mantener la protección contra avenidas del casco urbano de Sevilla.

Entre las actuaciones a realizar estaban la modificación de los taludes del cauce artificial existente para mejorar la accesibilidad al espacio interior, la creación de de dos Azudes en el río para crear una lamina de agua continua, el ajardinamiento general de márgenes y entorno. Se crearían dos Pasarelas Peatonales aguas a bajo de los azudes fuera del alcance de las avenidas, así como plataformas miradores del río ocupando las cuatro esquinas del espacio.

Abengoa construyó una pasarela sobre la SE-30 que permitía la conexión peatonal y ciclista entre la ciudad y sus instalaciones de Palmas Altas, así como con el parque.

▪ **Riberas del Guadalquivir: parque del Charco de la Pava y zonas verdes y espacios libres de la margen derecha.**

Con un presupuesto de 25 millones de euros, se trataba de una de las mayores proyectos de este convenio, al actuar sobre 180 hectáreas de terreno, con la plantación de 3.800 árboles y 700.000 m<sup>2</sup> de zonas verdes.

El futuro de este espacio, entre la periferia de Triana y el cauce vivo del río Guadalquivir, estuvo propuesto como nuevo emplazamiento de la Feria de Abril, cuando fuera trasladada desde los terrenos de Los Gordales, destinados por el PGOU a otros usos urbanos. No obstante,

ese traslado no se llevó a cabo, y en cambio sí la generación de un gran parque que incorporaba los equipamientos deportivos ya existentes en la zona.

Las actuaciones comprendían la regeneración ambiental como espacios libres forestados y de uso público, la adecuación topográfica de los bordes de ribera y soluciones de integración paisajística del entorno, la construcción de caminos y sendas peatonales y carril-bici, y la forestación general del espacio interior y riberas con especies autóctonas de arbustos y arbolado del hábitat bajo Guadalquivir. También se crearon amplios espacios de pradera natural.

El proyecto también comprendía la expropiación de los suelos de propiedad privada dentro del ámbito del proyecto en la margen derecha del río. No obstante esta parte del mismo no se llevó a cabo, limitándose la intervención a la margen izquierda del cauce vivo.



Mapa 8: Proyecto del parque del Charco de la Pava incluyendo la actuación en los terrenos de la margen derecha, posteriormente descartada. Fuente: (id. mapa 4).

- **Riberas del Guadalquivir. Tramo: puente de san Telmo – puente de Triana**

Este proyecto consistía en la adecuación del tramo urbano del Guadalquivir colindante con la calle Betis. El presupuesto destinado era de 8,9 millones de €. El objetivo principal era dar continuidad al tramo de ribera, para lo que se generarían una serie de pantalanés sobre la lámina de agua.

Finalmente se construyó uno de los mismos, si bien su acceso permaneció cerrado posteriormente por decisión del ayuntamiento.

- **Riberas del Guadalquivir: parque de San Jerónimo**

Esta actuación suponía la adecuación ambiental de 2,3 kilómetros de ribera del Guadalquivir, sobre un total de 22,67 hectáreas, desde la corta de S. Jerónimo hasta el puente del Alamillo. El presupuesto era de 11,5 millones, y supuso la adecuación y recualificación ambiental del espacio del parque como margen fluvial del río Guadalquivir, la integración y continuidad en el conjunto de espacios libres y zonas verdes del Plan General de Sevilla y la conexión con el Parque Metropolitano del Alamillo mediante nueva pasarela peatonal sobre la dársena.

Se pretendió en todo momento la integración del proyecto en las estrategias urbanas del barrio de San Jerónimo. Mediante la incorporación de los caminos y paseos intercalados con áreas de estancia, alterando ligeramente su cota y su proximidad a la lámina de agua, se consiguió la sustitución de las divisiones y fracturas existentes hasta entonces en el parque. También la recuperación de las márgenes históricas del río y su integración en el entorno urbano de San Jerónimo.

Se integró en la ordenación el hábitat natural de la reserva de aves protegidas del Tapón de San Jerónimo, contando con un informe del valor ambiental del entorno del CSIC Doñana. La repoblación se realizó con especies arbustivas y arbóreas de reconocida implantación para la mejora de la biodiversidad.



Imagen 33: Pasarela sobre el río Guadalquivir, entre el parque del Alamillo y el parque de San Jerónimo. Fuente: autor.

- **Parque lineal sobre el encauzamiento del arroyo Ranillas.**

La construcción de esta actuación resultante de la realización del nuevo cauce de los arroyos Miraflores y Ranillas. Ello produciría la desconexión del cauce actual y la posibilidad de generar en ese ya antiguo cauce un corredor verde dentro del encauzamiento, integrando su trazado con la ciudad consolidada. Este parque lineal tendría una longitud de 5,8 kms, eliminando la cubrición actual del encauzamiento a lo largo de 2,7 kilómetros. Contaba con un presupuesto de 16 millones de euros y supondría una nueva zona verde de gran importancia para los barrios de Parque Alcosa, Sevilla Este, y Palmete.

Finalmente no se llevó a cabo ya que no se realizó el nuevo encauzamiento de los arroyos Miraflores y Ranillas y este canal seguía dando su servicio.

Un proyecto mas modesto se realizó a partir de 2013, en un en un tramo de 2.320 metros en el sector del Parque Alcosa y Sevilla Este, incorporando un carril bici, pasarelas y diversas actuaciones de reforestación, pero manteniendo y reforzando la actual estructura de cubrición del canal. Todo ello presupuestado en 7,6 millones de euros.

▪ **Riberas del Guadalquivir. Margen derecha. Tramo: puente del Patrocinio – puente del Alamillo**

La fachada ribereña de la isla de la Cartuja no fue adecuadamente puesta en valor en el diseño de la Exposición Universal de 1992. La planificación de la Expo se hizo volcada hacia su interior, teniendo como núcleo central el lago de España. En ese sentido, podemos afirmar que el recinto tenía centro (o centros) y periferia. La ribera del Guadalquivir en su cauce histórico era una periferia, cuyo principal uso era el de sustento de la vía de circunvalación por la que transitaba el autobús circular que permitía el transporte en un recinto tan amplio como el de la Expo. Se produjo la paradoja de que mientras que la ciudad recuperaba su río en la margen izquierda y se abría a él, después de una centuria de separación (derribo del muro de torneo), en la margen derecha la Expo permanecía ahora ajena al Guadalquivir, a excepción de las pasarelas y puentes, y las espectaculares vistas que se generaban desde el teleférico.

En ese tramo de la margen derecha se encontraban los Jardines del Guadalquivir, concebidos como lugar de descanso y tranquilidad para los visitantes, y el Jardín Americano, verdadera joya de la botánica que se había generado a partir de los trabajos de aclimatación y transplante de especies vegetales procedentes de América con destino a la forestación del recinto expositivo.

Tras la clausura de la Expo, estos jardines no fueron asumidos por la gestión municipal y, formando parte de la sociedad pública que gestionaba los activos de la Expo, permanecieron en estado de abandono y creciente degradación.

Los Jardines del Guadalquivir ocupan aproximadamente 8 hectáreas, y cuentan con un elaborado diseño de jardinería y una importante colección monumental de artistas contemporáneos internacionales. A pesar de ser el mayor espacio verde colindante con el centro histórico de la ciudad, especialmente con el sector norte, carente de espacios abiertos a excepción de la Alameda de Hércules, estos jardines permanecieron cerrados e ignorados durante más de una década.

Mucho más visible que el anterior, el Jardín Americano que, junto con el pabellón de la naturaleza, habían representado muy dignamente su

función de recordar a la ecología y la vinculación de Sevilla con la botánica americana, con su recordado umbráculo, era objeto permanente de queja ciudadana por el abandono y dilapidación de un activo de tal potencial urbano.

Finalmente, aprovechando el contexto favorable del convenio con la CHG, con un presupuesto de 9,3 millones, se elaboró un programa de rehabilitación y regeneración de estos dos jardines y de todo el espacio de la margen derecha del Guadalquivir, entre el Pabellón de la Navegación y el puente del Alamillo.

Las actuaciones se pusieron en marcha a partir de 2007 y conllevaron la restauración de espacios libres junto al Pabellón de la Navegación, la restauración del Jardín Americano, incluyendo el umbráculo, los canales y el lago, la rehabilitación del pabellón de la Naturaleza, los Jardines del Guadalquivir, la creación de un paseo peatonal y un carril bici a lo largo de la ribera, así como la creación de pantalanes y pasarelas flotantes, y la continuidad con parque del Alamillo y entorno del CAR de remo.

Posteriores actuaciones complementarias del municipio y de otras entidades colaboradoras incrementaron las inversiones en dichos espacios hasta llegar a un total aproximado de once millones de euros. Entre esas actuaciones estuvo la creación de un aula bioclimática.

El Ayuntamiento de Sevilla recepcionó la finalización de las obras efectuadas y asumió la gestión y mantenimiento de dichos espacios que inmediatamente fueron abiertos para uso de la ciudad y sus visitantes. Para ello se convenió la gestión con la entidad Naturalia XXI, organización ciudadana que había desarrollado un proyecto para recuperación, la puesta en valor ambiental y el uso público de todo este legado de la Expo 92.

Numerosas actividades y proyectos ambientales, sociales, culturales y educativos fueron desarrollándose en ellos impulsados por diversas entidades públicas y privadas, con una estimación de público cercano a las doscientas mil visitas anuales.

Entre los temas no resueltos por el proyecto quedaron una mayor facilidad en el acceso a los Jardines del Guadalquivir (cuya entrada principal se

encuentra en las traseras de una discoteca), o la continuidad con el paseo de la O, interrumpida por las exigencias de cierre del Pabellón de la Navegación.



Imagen 34: Umbráculo del Jardín Americano. Fuente: Antonio Miguel Delgado.

- **Riberas del Guadalquivir. Tramo: reurbanización del paseo de la “O”**

Esta fue la primera de las actuaciones desarrolladas en el marco de este convenio, iniciándose las obras en 2005, con un presupuesto de 818.000 euros.

Se trataba de un proyecto de actuación meramente urbano, que se basaba en el respeto las circunstancias ambientales, históricas y arquitectónicas del enclave.

Los objetivos principales de la intervención fueron la potenciación de la utilización del paseo de ribera y la lámina de agua, la regeneración paisajística y ambiental de las márgenes del río, la construcción de un nuevo carril-bici, un nuevo alumbrado, la sustitución de los pesquiles de pescadores por nuevas instalaciones mas modernas y seguras, así como eliminación del aparcamiento irregular en la zona.

Se dio una especial importancia a la pavimentación, con distintas modalidades en función de los diferentes tramos del Paseo.

Fueron objeto de un tratamiento especial determinados enclaves singulares del Paseo: la explanada bajo Puente de Triana; el acceso por Callejón de la Inquisición y el acceso por Callejón de la O. En ellos se sustituyeron los pavimentos existentes por modalidades más nobles de granito de calidad.

#### 4.2. LA DEHESA DE TABLADA, OBJETO CENTRAL DEL DEBATE URBANO.

La historia contemporánea de la dehesa de Tablada es la de un territorio que ha atraído importantes intereses inmobiliarios, y cuyo destino decidido parece el de convertirse en parque periurbano, pero que aún no ha completado de manera efectiva este proceso, y que al finalizar la primera década del siglo seguía en manos de sus propietarios privados, y sin conocer la efectiva declaración que compete a la Junta de Andalucía en el marco de la ley de espacios naturales protegidos.

- **Tablada en la historia: de dehesa a aeródromo.**

Esta gran llanura aluvial, colindante con el Guadalquivir y situada al sur de Sevilla, está vinculada a la historia y la dinámica de la ciudad desde la edad media. Estos terrenos eran pastos públicos titularidad del ayuntamiento de Sevilla. En ellos se guardaba el ganado destinado al matadero municipal. A finales del XIX y principios del XX también se guardaban las reses bravas destinadas a la plaza de toros. El origen de la aviación hace que esta amplia llanura cobre relevancia como lugar de aterrizaje y despegue de los primeros aeroplanos. El primer vuelo en Tablada se realiza en 1910. En 1914 el ayuntamiento otorga 24 hectáreas al Ramo de Guerra en concesión sin posible acción demanial por el concesionario, al objeto de que dichos terrenos volvieran al propietario municipal cuando cesara el uso aeronáutico del mismo. En 1921 se amplían las instalaciones, y se crea la primera línea comercial española: Sevilla-Larache. En 1923 se inaugura la Base Aérea de Tablada.

La situación de quiebra que afrontaba el ayuntamiento de la ciudad consecuencia de los gastos de la Exposición Iberoamericana de 1929, hacen que la corporación municipal venda los terrenos al ejército en 1934,

venta que se completará en 1946, añadiéndose la expropiación de varias fincas colindantes.

Desde finales de los años 60, la base aérea disminuye en importancia estratégica para el ejército del aire. Nuevas bases aéreas en todo el territorio nacional, y las limitaciones de estar cerca de la ciudad, contribuyen a esta decadencia.

#### ▪ **El destino residencial escrito para Tablada**

En 1997, el Ministerio de Defensa decide poner fin a la base aérea de Tablada y saca a pública subasta una primera parcela de 160,9 hectáreas. Se trata de terrenos calificados en el PGOU de 1987 como no urbanizables. En ese momento IU, en la oposición, reclama la paralización de la subasta, ya que dichos terrenos deben de ser devueltos a la ciudad. El Partido Andalucista, que en ese momento forma parte del gobierno municipal gestionando, entre otras, el área de urbanismo, también reclama en ese momento la paralización de la subasta y la reversión de dichos suelos a la ciudad. El Partido Popular, que en ese momento ostenta la alcaldía, además del gobierno de la nación, sí apoya la operación. Ello genera una polémica ante lo que ellos estiman es un cambio de postura de los andalucistas. El PSOE se mantiene en un segundo plano en este asunto, no pronunciándose previamente a la subasta. La subasta se celebra conforme a lo previsto. La adjudicación de los terrenos corresponde finalmente a las dos cajas de ahorro de Sevilla por 30 millones de euros (5.000 millones de pesetas).

En diciembre de 1998, los propietarios de Tablada elaboran una propuesta de ordenación a nivel de avance de planeamiento que contempla la reclasificación del suelo de Tablada como Urbanizable no Programado. Se prevé la construcción de 15.000 viviendas, el 43% de las cuales irían en bloques de 8 y 9 plantas y el resto en manzanas de 5 o 6 plantas. Las previsiones son las de construir un barrio de 50.000 habitantes, poniendo como modelo los Bermejales o las zonas de Carretera de Carmona y Catalana de Gas. También se propone la instalación de la Villa Olímpica en este sector. La edificabilidad global propuesta es de 0,82 M2t/M2s. Se propone una construcción por fases, con un número medio de 1.250/1.500 viviendas anuales durante 12 ó 15 años, con las que se calcula hacer frente a la tercera parte de la demanda

residencial de la ciudad. El plan reconoce la necesidad de construir nuevos muros de defensa ya que Tablada es una zona inundable.



Mapa 9: Imagen del proyecto de ordenación de Tablada, propuesto por la U.T.E. Tablada. Fuente. Avance de Propuesta de Ordenación de Tablada, y elaboración propia.

No obstante, se menciona expresamente que la urbanización de Tablada no debe de quedar circunscrita únicamente a la parcela de 360 has. de la que es propietaria el Consorcio Tablada (todo el sector al norte del antiguo cauce del Guadaira), sino que se argumenta que todo los suelos entre el cauce vivo del río y el canal del puerto forma parte de una misma entidad territorial, por lo que los suelos al sur del antiguo cauce

(aproximadamente otras 350 has. de la finca Torrecuellar), también se contemplan dentro de la misma propuesta de reclasificación. Por lo cual, el escenario final planteado sería el de la construcción de aproximadamente 30.000 viviendas, destinadas a una población de 100.000 habitantes<sup>57</sup>.

En febrero de 1999, en el mismo Consejo de Gerencia de Urbanismo en el que se aprueban las recalificaciones de los terrenos de Uralita y Coca-Cola, se aprueba la firma de un convenio con los propietarios de los terrenos de Tablada. Se trata de un protocolo de intenciones por el cual el ayuntamiento se compromete a clasificar estos suelos como urbanizables. El convenio no incluye ninguna propuesta de futura edificabilidad, y los partidos de la coalición de gobierno insisten en que será el futuro PGOU el que establezca en detalle lo que se realizará en Tablada. El primer Teniente de Alcalde, Alejandro Rojas Marcos, afirma que “Urbanizar una zona no significa construir pisos”.<sup>58</sup>

La oposición sigue siendo radical en el caso de IU. Ahora también se opone el PSOE, cuyo nuevo candidato a la alcaldía, Alfredo Sánchez Monteseirín, afirma que aprobar este convenio a pocos meses de unas elecciones no es procedente, sino que habría que esperar a que el nuevo gobierno de la ciudad acometiera la elaboración de un nuevo PGOU.

El debate es intenso en el contexto de fuertes tensiones en el urbanismo de la ciudad del final de la década. El presidente de una de las cajas de ahorros propietarias, declara: “Parece que de la noche a la mañana nos hemos convertido en especuladores porque pretendemos una recalificación.”<sup>59</sup> Algunos medios de comunicación se muestran favorables al proyecto de urbanizar Tablada, publicitándolo como “el barrio del futuro” o “la Sevilla del siglo XXI”<sup>60</sup>.

Con la existencia de un nuevo gobierno de coalición de la ciudad, PSOE-PA, salido de las elecciones de mayo de 1999, el proyecto entra en un impasse, habida cuenta de que la opinión de los socios de gobierno no es la misma, y se da la prioridad es la redacción de un nuevo PGOU, durante

---

<sup>57</sup> Avance de propuesta de ordenación de Tablada. Diciembre 1998. U.T.E. Tablada.

<sup>58</sup> ABC de Sevilla, 17-2-1999

<sup>59</sup> ABC de Sevilla, 29-1-1999

<sup>60</sup> ABC de Sevilla, 21-2-1999

el cual uno de los debates centrales será precisamente el futuro de Tablada. Además se produce un importante cambio en la titularidad de éstos terrenos. El Banco de España insta a las cajas de ahorro de Sevilla a deshacerse de esta inversión por el excesivo riesgo que afrontan con la misma. Éstas venden sus 356 hectáreas a un consorcio denominado Tablada Híspalis por 81 millones de euros, según afirman los compradores, Tablada Híspalis está formada por 14 inmobiliarias, entre otras Prasa, Inmobiliaria Osuna, Sando, Arenal 2000, Idisa y Level.

#### ▪ **Tablada no urbanizable**

La autoridad de ordenación del territorio de la Junta de Andalucía, apunta ya en dirección a la protección de Tablada en el Documento de Objetivos del Plan de Ordenación Subregional de la Aglomeración de Sevilla (Enero 2000). En él se reconoce a la Dehesa de Tablada como un área con riesgo de inundación por avenidas y por consiguiente como área sujeta a cautelas de usos por ese riesgo. En cuanto a la Directrices para la protección de los recursos naturales, culturales y paisajísticos, el citado documento dispone que los terrenos de la dehesa de Tablada: *"...se delimitan como áreas de paisajes agrarios a cautelar, incluyendo la protección de inmuebles de interés existentes, como el cortijo de Gambogaz. La condición de zona inundable y los valores paisajísticos de la zona no permiten la ampliación de zonas defendidas mediante el rellano en continuidad de los muros de defensa existentes"*. En lo que respecta a la Ordenación del Cauce Central del Guadalquivir como Centro Metropolitano, este documento señala: *"La zona central del cauce del Guadalquivir debe constituir el gran espacio libre central de la aglomeración, en el que se ubicarán equipamientos compatibles con su condición de inundable, destinados al ocio y al turismo e instalaciones náuticas, y se mantendrán y reforzarán los usos agrícola, forestal y ganadero."*

En abril de ese año, un informe elaborado por la Oficina del Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla denominado "Iniciativa para la delimitación de terrenos clasificados en la actualidad como no urbanizables no programados para su incorporación al Patrimonio Municipal del Suelo" plantea y justifica la delimitación y reserva de las 356,8 hectáreas de terrenos no urbanizables de Tablada para su incorporación al Patrimonio Municipal del Suelo. De todo ello deriva la

idoneidad de proponer la incorporación de estos espacios al Patrimonio Municipal de Suelo mediante su adquisición a través de la fórmula de la expropiación.

El documento de pre-avance del PGOU aprobado en 2002 aún mantenía ambigüedad respecto al destino final de los suelos de Tablada. Tablada se calificaba en los primeros documentos como Sistema General de Espacios Libres, lo que requeriría dotar a los terrenos de Tablada de una clasificación urbanística diferente a la de no urbanizable. El portavoz del PP y el de IU discreparon acerca de si permitía o no una futura construcción de viviendas, y ambos votaron al favor de dicho documento.

No obstante, ya en el documento de aprobación inicial del PGOU, en 2004, se establece como clasificación urbanística para los terrenos de Tablada, la de Suelo No Urbanizable de Especial Protección, manteniendo así la clasificación urbanística que tenía y reforzando las cautelas sobre él. Las razones en que se fundamentan en primer lugar en su carácter de llanuras inundables, que confirmaban diversos estudios técnicos, incluido el estudio de impacto ambiental del propio Plan General. Tablada es vista como un espacio anfíbio, sometida históricamente a inundaciones, ya del río Guadalquivir, del Guadaira o del Tamarguillo.

También reconoce el PGOU grandes valores ambientales a este territorio, cuyos bosques de Ribera, la fertilidad de los suelos y los ecosistemas que posee, en conexión con otros espacios de gran valor natural (Corredor del Guadiamar o el propio Guadalquivir), lo convierten en un foco de biodiversidad escala local y metropolitana, cumpliendo la función, para determinadas especies, de fuente desde la que los individuos son enviados a colonizar otros espacios verdes de la ciudad, como el Alamillo, Miraflores o el Parque de María Luisa.

A ello se añade una situación geográfica estratégica, situado como un corredor en el centro del área metropolitana de Sevilla. Un territorio que podría jugar un importante papel de vertebración del territorio en lo referido al uso público y recuperación de la calidad ambiental y paisajística, tan degradada en algunos sentidos, de la región urbana de Sevilla.

Además del carácter inundable, sus valores naturales y su situación geográfica en el eje central del área metropolitana, el PGOU argumenta acerca de la innecesidad de incorporar estos suelos a la oferta de suelos urbanos de la ciudad. Además de las necesarias obras hidráulicas que deberían de acometer las administraciones públicas, las necesidades de suelos urbanos quedan plenamente cubiertas

También en 2004 el pleno municipal acuerda la incorporación al Patrimonio Municipal del Suelo de estos terrenos, al objeto de preservar sus valores naturales de estos, pero principalmente para asegurar su utilización efectiva para realizar actuaciones públicas de usos recreativos conforme a su naturaleza y su posición territorial estratégica en la vertebración del territorio municipal y metropolitano.

En 2005 la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía encarga a un grupo de profesores doctores del Departamento de Biología Vegetal y Ecología y licenciados en Biología, todos de la Universidad de Sevilla, dirigidos y coordinados por D. Fernando Sancho Royo.

El objeto del Estudio es sacar a la luz las características biológicas, culturales y paisajísticas que justifiquen la creación de un gran parque periurbano en los terrenos de la antigua Dehesa de Tablada, así como plantar los principales criterios de actuación que deben seguirse. Estos criterios, a la manera de fundamentos previos a toda actuación en Tablada, establecidos en el documento son:

1. Sostenibilidad: El diseño de Tablada debiera asumir los procesos ecológicos actuantes, de forma que el espacio final resultante no supusiera una quiebra de las tendencias naturales del territorio.
2. Defensa del paisaje: el paisaje de Tablada revela su pasado aeronáutico, su historia rural como dehesa de la villa, los sistemas tradicionales de riegos en las huertas, etc. También los paisajes contemporáneos y una amplia cuenca visual, desde el puente del V Centenario y hacia la cornisa del Aljarafe. Es preciso, por tanto, preservar los paisajes para evitar la pérdida de estos referentes históricos.

3. Defensa de la biodiversidad. No solo de la existente, sino estableciendo condiciones para el incremento de especies de fauna y flora.
4. Garantizar la conectividad del sistema de espacios libres. Tablada representa una gran oportunidad para la conexión ininterrumpida del sistema de espacios libres del área metropolitana de Sevilla, funcionando como corredor ecológico garantice la conexión y permeabilidad de la ciudad a los elementos naturales.
5. Contención en las intervenciones. La propuesta huye de grandes intervenciones que exijan costosos mantenimientos de por vida. En su lugar la estrategia se debe basar en no apartarse considerablemente de la evolución natural de sus ecosistemas, manteniéndolo en un estado natural.
6. Contención en el gasto. Como corolario lógico de los criterios anteriores, el modelo final de Parque deberá superar un análisis de contención económica, no alejándose del equilibrio para no implicar grandes más cargas en su mantenimiento.

Las directrices de zonificación y las propuestas realizadas se presentan como fruto de las aportaciones del personal técnico de la Consejería de Medio Ambiente y de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla. Se proponen seis zonas con los siguientes contenidos:

Zona 1: zona de acogida y uso público. Sería el acceso principal del parque y área preferente de uso público. Para esta zona se proponen:

- Infraestructuras de acogida: puerta de acceso norte, estación de metro, embarcadero, zona de aparcamiento, puntos de información.
- Equipamientos de uso público: mirador, estación hidrológica, red de senderos, áreas recreativas.

Zona 2: zonas de rentabilidad social. Espacios para realizar actividades deportivas y de ocio activo. Para estas zonas se proponen:

- Infraestructuras de acogida: puertas de acceso este y sur, vía de servicio interna, zonas de aparcamiento.
- Equipamientos: miradores, estaciones hidrológicas, huertos colectivos, viveros municipales, Escuela Municipal de Deportes Aéreos, Escuela Municipal de Equitación.

Zona 3: zonas forestadas. Son espacios donde se garantiza el contacto con la Naturaleza a través de la diversificación del paisaje, la creación de zonas de sombra y el incremento de la biodiversidad. Estas zonas incluyen:

- Bosque de ribera
- Bosquetes mixtos de olmos y fresnos
- Cordón de monte mediterráneo.

Zona 4: el humedal. Este espacio de importancia paisajística y ornitológica, sería un instrumento esencial para la educación y sensibilización ambiental. Se propone:

- La creación de un humedal artificial a partir del colector de la estación depuradora de aguas residuales (EDAR) de Tablada.
- Itinerarios y puntos acondicionados para la observación de aves.

Zona 5: la pradera. Se trata de un espacio óptimo para la percepción de la llanura aluvial inundable que constituye la unidad paisajística dominante de Tablada. Para este espacio, el mayor del parque, se propone:

- Conservación de hábitats esteparios y perfiles edáficos inalterados.
- Interés ornitológico como zonas de alimentación de avifauna.
- Área de interés para la investigación y el conocimiento científico.

Zona 6: naranjal. Zona para garantizar los usos tradicionales e incorporar los valores históricos y patrimoniales. Se proponen:

- Localización del centro de interpretación del paisaje del Área Metropolitana de Sevilla.
- Recuperación de los sistemas de riego tradicionales.
- Localización de equipamientos de uso público: mirador, estación hidrológica y embarcaderos.



Mapa 10: Modelo propuesto para Tablada Parque Periurbano. Fuente: “La Dehesa de Tablada Parque Periurbano. Directrices de Desarrollo”. Fernando Sancho Royo (dir.)

En 2009, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla determina la inclusión de Tablada dentro del sistema de parques metropolitanos, determinando en su artículo 39 la preservación

de la llanura de inundación para garantizar su funcionalidad en caso de avenidas, la creación de un gran espacio naturalizado para usos públicos y dotacionales, y la consideración de este espacio como un “pulmón verde” metropolitano en el sector de mayor densidad poblacional del área metropolitana.

- **La compleja ruta judicial de Tablada.**

En septiembre de 2004 se puso en marcha el expediente de expropiación forzosa para la adquisición de los terrenos incluidos en la Reserva de Suelo no Urbanizable de la Dehesa de Tablada. El importe de la tasación realizada por el ayuntamiento ascendió a 6,99 millones de euros. Se inicia en ese momento un largo periplo judicial para Tablada, ya que este expediente de expropiación y otro posterior fueron anulados por el TSJA, mientras que los propietarios tasan los terrenos en 210 millones de euros.

También se producen sentencias favorables a la administración municipal. En 2013 se produce una sentencia del Tribunal Supremo que ratifica definitivamente la declaración de la antigua dehesa de Tablada como suelos no urbanizables de especial protección, establecida en el PGOU.

En 2015, la Audiencia Nacional, en un auto de aclaración de una sentencia anterior, ordena expresamente al Ministerio de Medio Ambiente devolver al dominio público una franja de terrenos de 200 metros paralela al río en la dehesa de Tablada, devolviendo la condición de necesaria para el dominio público marítimo terrestre a esta parte de la dehesa.

En conclusión, el proyecto para la creación del mayor parque de la región urbana de Sevilla, calificado de parque metropolitano y “pulmón verde” por el POT AUS, como futuro Parque Periurbano por la Consejería de Medio Ambiente, y como zona de especial protección por el Plan General de Sevilla, transcurre a lo largo de la década sin desentrañar su principal impedimento: el asunto de la propiedad de los terrenos. Por su parte de la Junta de Andalucía no ha iniciado el proceso para la declaración como parque periurbano, posiblemente debido al carácter aún privado de estos suelos, si bien la Ley de Inventario de Espacios Naturales Protegidos no establece ninguna limitación de esta especie en cuanto a esta figura de protección. Tablada no es urbanizable, pero tampoco es un parque periurbano, y sigue siendo un proyecto no resuelto de la ciudad.

## 5. LA PLAZA DE LA ENCARNACIÓN: PROYECTO METROPOL-PARASOL O “LAS SETAS DE LA ENCARNACIÓN”.

La renovación de la imagen de la ciudad fundamentada en cambios de su espacio público tuvo como uno de los principales referentes de la década la realización de la obra de arquitectura-monumental del proyecto Metropol Parasol del arquitecto alemán Jürgen Mayer (Webb, 2011), proyecto conocido popularmente como “las Setas”. Situado en plaza de la Encarnación, el espacio libre de mayores dimensiones existente en ese momento el casco histórico, este edificio integra una pasarela mirador en la planta alta, una plaza a la altura de un primer piso, a la que se accede por una escalinata, un mercado de abastos en la planta baja y una cripta arqueológica con restos arqueológicos de gran valor, romanos y almohades, en la planta sótano.

La creación de este complejo arquitectónico en pleno centro es fruto de un proceso complejo y rico en vicisitudes y debates, que va desde 1973, cuando se derriba el antiguo mercado declarado en ruinas, hasta 2011 en que se inaugura el Metropol-Parasol, y cuyo análisis es revelador de las diferentes dinámicas, intereses y percepciones que configuran los cambios en la ciudad en las tres últimas década del siglo del XX y primera del XXI.

El resultado final no estuvo tampoco exento de polémica ciudadana, por el contraste que suponía con el escenario esperable en el casco histórico de una ciudad como Sevilla. Por otra parte conllevó sobrecostes de la obra cuya justificación, o no, dependiendo de las perspectivas empleadas, alimentaron una fuerte polémica política. Además, su desarrollo siguió un modelo diferente del de la peatonalización de otros espacios, distante de las formas participativas de la Alameda, en este caso convocando un concurso internacional de ideas. No obstante, poco tiempo después de su inauguración ya constituía un lugar apreciado y de gran relevancia urbana, que ha obtenido numerosos elogios internacionales. Además, ha servido también para redirigir los flujos comerciales y turísticos hacia el sector norte de la ciudad, históricamente el más depauperado del casco antiguo.

## 5.1. LA GÉNESIS DE UN PROBLEMA URBANO

La plaza de la Encarnación, concretamente el solar dejado por el derribo del antiguo mercado, fue un problema urbano no resuelto durante las décadas de los setenta, ochenta y noventa. Este espacio está situado en lo que tradicionalmente se consideraba el centro geográfico de la ciudad<sup>61</sup>. El gobierno de la ciudad, ejercido de facto por las tropas de ocupación francesa en 1810, ordenó el derribo del monasterio de Agustinas Recoletas de la Encarnación que aquí existía, y varias casas colindantes, al objeto de levantar un gran mercado de abastos. Formaba parte del ímpetu racionalista y modernizador del urbanismo de la ciudad por el que entre la fecha mencionada y 1812 se realizaron varios derribos de templos (la Magdalena o Santa Cruz, por ejemplo) al objeto de crear plazas que abrieran y despejaran una ciudad tan densa como Sevilla. No obstante, la construcción del mercado no se produce hasta 1820, ocupando éste no sólo el solar actual, sino extendiéndose por la plaza de la Encarnación hasta casi la entrada de la calle Puente y Pellón. Se trataba de una construcción de madera, reemplazada en 1839 por la definitiva construcción de material. Se trataba de un mercado que fue puesto como calificado por Pascual Madoz como “el mejor de su clase en España”.



Mapa 11: Plaza de la Encarnación y mercado. Plano de Sevilla de Álvarez Benavides, 1860. Fuente: Instituto de Estadísticas y Cartografía, Junta de Andalucía

<sup>61</sup> En sus inmediaciones se localiza la reproducción de una venera o concha del peregrino donde, según el historiador José Gestoso, se localizaba el centro del casco histórico

Pasado un siglo, la situación del edificio se había degradado mucho. El ensanche de las calles Imagen y Laraña en 1948 llevó a derruir un tercio del mismo. Ya entonces se pensó en su derribo y reconstrucción, sin embargo siguió funcionando 25 años más en un estado cada vez más ruinoso. En 1973 es declarado en ruinas y demolido. Los placentos se trasladaron a una instalación “provisional” en un solar aledaño, y en donde estaba el mercado quedó un enorme solar de casi 8.000 m<sup>2</sup>.



Imagen35: Años 80, el solar de la Encarnación usado como aparcamiento.  
Fuente desconocida.

### ▪ **Tres décadas de proyectos sucesivos**

A partir de entonces, y hasta la inauguración del edificio final, transcurren 39 años en los que se sucederán iniciativas y proyectos que nunca pasaron del papel, debates y polémicas políticas y ciudadanas que son un reflejo muy fehaciente de las distintas concepciones y tendencias del urbanismo, y de la evolución de la manera de entender y gobernar la ciudad.

En esa primera etapa, la operación correría de cuenta de la propia cooperativa de comerciantes de la Encarnación, quedando el ayuntamiento al margen. El proyecto inicial era el de la construcción de un

edificio de seis plantas, con un hotel, situando el mercado en planta subterránea. Se trataba de una iniciativa propia del desarrollismo, coherente con lo realizado en el ensanche Imagen-Laraña, y que relegaba significativamente al elemento que daba origen a todo, el mercado, a una posición subterránea y residual, como si se tratara de un vestigio de una época pasada, cuando se estaban abriendo los primeros centros comerciales y supermercados, y pocos años después las primeras grandes superficies.

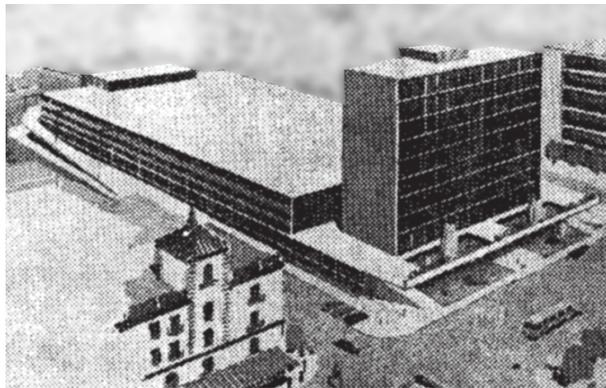


Imagen 36: Proyecto de mercado y centro comercial, 1973. Fuente: ABC de Sevilla

En 1978, ante la incapacidad de la cooperativa de comerciantes de llevar adelante el proyecto, el primer ayuntamiento democrático rescata la concesión y convoca un concurso público para la licitación del edificio y la explotación del mercado, el cual queda desierto, entre otros motivos por la cantidad de 31 millones de pesetas a abonar a los cooperativistas en concepto de indemnizaciones a aquellos comerciantes que no querían seguir en la cooperativa. Esa cantidad, sumada los costes de construcción del nuevo mercado, dejaba márgenes dudosos de rentabilidad. En 1980, la cooperativa de comerciantes de nuevo llega a un acuerdo con el ayuntamiento para volver a hacerse cargo del proyecto.

En 1982 los arquitectos Guillermo Vázquez Consuegra e Ignacio de la Peña elaboran por encargo del ayuntamiento una propuesta de Plan Especial de la Encarnación, que contemplaba que el vacío urbano que constituye la Plaza de la Encarnación fuera entendido como un todo, prevaleciendo la idea de unidad frente a la de fragmentación o especialización de sus partes. Ese objetivo se conseguía en buena parte gracias a que los dos edificios propuestos como alternativa desarrollaban

un vuelo sobre la calle imagen, uniendo el solar de la Encarnación con la Plaza de la Encarnación. Esta idea es significativamente similar a la finalmente realizada 25 años después. Se proponía que este espacio fuera lugar de mercado, uso que podría ser compartido con otros pero que había de primarse como principio unificador. Se favorecía el uso peatonal del espacio y se mantenía su carácter de terminal de transporte público. El coste estimado era de 600 millones de pesetas (3,6 mill. de €)

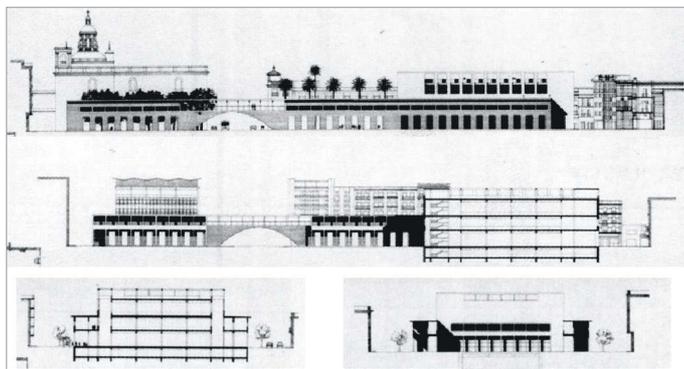


Imagen 37. Alzados de la propuesta de Plan Especial de Guillermo Vázquez Consuegra  
Fuente: Catálogo de la exposición sobre la plaza de la Encarnación, 2003.

La propuesta no es considerada abordable y es retirada en junio de 1982 por el pleno municipal, con los votos de PSOE y UCD para “pedir un mayor estudio del mismo”.

Tras la elecciones locales de 1983, el debate en torno al proyecto entra en una fase de polémica política, en la que influye la circunstancia de que el presidente de la cooperativa de comerciantes, es a su vez concejal del PP en la oposición. Durante lo que queda de década, el proyecto de ordenación realizado conoce sucesivas paralizaciones y discrepancias entre el ayuntamiento y los comerciantes, tanto por la lenta tramitación administrativa, como por diferencias de criterio en las características mismas del proyecto, como por ejemplo la creación de 1 planta de aparcamientos subterráneo, que propone el proyecto municipal, o 2 plantas, como exigen los comerciantes. También existen divergencias sobre los equipos de arquitectos designados al efecto.

Mientras tanto, la cooperativa de comerciantes de la Encarnación acomete el proyecto de construcción de un nuevo mercado en el barrio de

Pino Montano, inaugurado en 1987 y al que se trasladan unos 40 vendedores de la Encarnación.

En 1989 se puede afirmar que el problema de la Encarnación está cronificado. El solar ha sido usado como lugar para la instalación de atracciones de feria, del ambulante circo de Bruselas, y otras propuestas no llevadas a cabo como instalación de canchas deportivas o de un cine de verano. Finalmente se establece en el solar un aparcamiento rotatorio en superficie y un área de estacionamientos de autobuses de Tussam. Ha pasado la década de los 80, en que la ciudad y sus gobernantes han estado centrados plenamente en el proyecto de la Exposición Universal del 92, y sus infraestructuras y reformas urbanas, fuera del casco histórico. De este modo, cuando la ciudad está desarrollando la mayor transformación en décadas, los dos espacios públicos más emblemáticos del casco histórico, la Plaza Nueva y la de la Encarnación, son grandes solares rodeados de vallas. El otro gran espacio libre del casco histórico, la Alameda de Hércules, es un territorio urbanamente degradado y socialmente conflictivo, en el que el Grupo 10 de la brigada de Seguridad Ciudadana de Sevilla libraba su guerra contra el tráfico de drogas.

En septiembre de 1989 se anuncia que será el arquitecto Enrique Haro quien desarrolle el proyecto del mercado. Ya en ese momento se habla de la necesidad de ir más allá del concepto de un mercado tradicional y se tiende más bien hacia un centro comercial que integre diversas funciones.

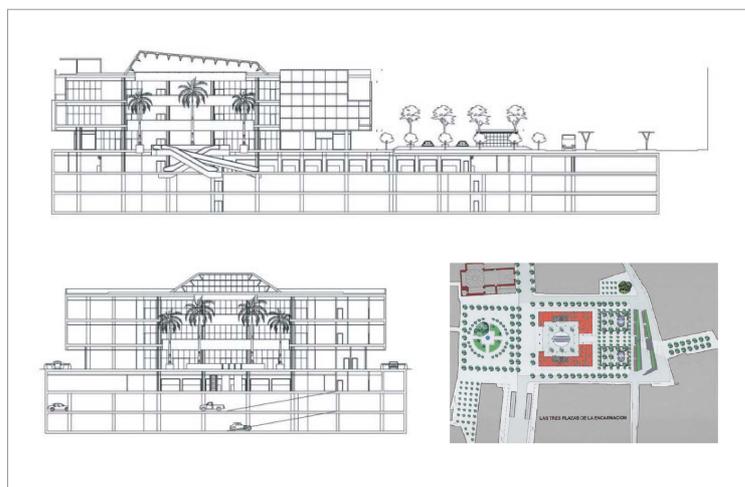


Imagen 38: Proyecto de E. Haro. Secciones norte-sur, este-oeste, y ubicación del edificio en la plaza. Fuente: Catálogo de la exposición sobre la plaza de la Encarnación, 2003.

El proyecto redactado por Enrique Haro contempla la creación de tres plazas dentro de la gran plaza mayor de la Encarnación. La primera y la tercera, como espacios libres en ambos extremos. El del norte (colindante con calle Regina) acogería además la terminal de autobuses, que anteriormente ocupaba la plaza sur del sector. La segunda sería la plaza del mercado, cubierta por una montera de cristal, con un tradicional toldo o vela en verano. Desde esta plaza se accedería al mercado, que estaría en la planta sótano. Esta plaza estaría enmarcada por un edificio de tres plantas. Se preveía una planta de aparcamiento subterráneo en rotación con unas 400 plazas.

## 5.2. LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA. EL SOLAR COMO VENTANA AL PASADO.

En los noventa un nuevo factor entra en escena en la Encarnación: el valor patrimonial del subsuelo arqueológico. Durante octubre de 1991 y enero de 1992 se llevaron a cabo las primeras excavaciones prospectivas en el solar de la Encarnación, consistente en una gran profundización estratigráfica, hasta los 9 metros, obteniendo el registro desde el siglo I d.C hasta el presente. Los resultados de esta campaña ofrecieron la primera evidencia de la potencial importancia de lo que guardaba el subsuelo de la Encarnación. En concreto se pudo documentar la siguiente secuencia estratigráfica:

- Fase I: muros y pavimentos de fines del siglo I d.C.
- Fase II: vertidos, siglo II d.C.- siglos IV-V d.C.
- Fase III: periodo islámico, muros datados provisionalmente en época almohade.
- Fase IV: periodo bajomedieval, siglo XIV.
- Fase V: casas de los siglos XV-XVI
- Fase VI: convento de la Encarnación. 1591-1810.

El nuevo gobierno municipal de coalición PP y PA, procedente de las elecciones de 1991, anuncia el inicio de las obras para 1992. No obstante, en 1994 las mencionadas obras no han comenzado y el concejal delegado de urbanismo habla de problemas económicos de los concesionarios del proyecto. En esa época se amplía la concesión, de 22 a 38 años, al objeto de facilitarle a la cooperativa de comerciantes su

negociación con las constructoras, pero el proyecto sigue estancado. La gerencia municipal de urbanismo afirma en 1997 que sigue estudiando el proyecto de Haro, al que le piden reformas y cambios en materia de seguridad. No obstante era evidente que el proyecto no era bien visto por las autoridades municipales, que en 1998 rescatan la concesión, al objeto de asumir la responsabilidad total del mismo.

Termina la década de los 90 con los mismos resultados que la década anterior. Los gobiernos de coalición popular-andalucista tampoco han sido capaces de desarrollar el proyecto. La crisis económica de la segunda mitad de los 90, con la consecuente retracción de los mercados inmobiliarios, ha influido también en la dificultad de financiar el proyecto. La principal novedad aportada en esta etapa ha sido el desarrollo de campañas arqueológicas, que van revelando la riqueza histórica del subsuelo del solar.

El nuevo gobierno municipal de coalición PSOE-PA, con los andalucistas al frente del urbanismo de la ciudad por tercer mandato consecutivo, ponen sobre la mesa un nuevo proyecto para la Encarnación. El avance del PGOU recoge la idea de la unidad de la plaza, configurada como un gran espacio libre, con el mercado en subterráneo (o semi-subterráneo), y edificios de tipo lineal en los lados sur y oeste, de uso comercial y administrativo. Contaría además con un parking de 500 plazas, en gran parte rotatorias. El proyecto es encargado al arquitecto José Antonio Carbajal. En enero de 2002 se adjudica el proyecto de construcción a la UTE Martín Casillas-Ficoán.



Imagen 39: Proyecto de mercado de la Encarnación, Antonio Carbajal.  
Fuente: Catálogo de la exposición sobre la plaza de la Encarnación, 2003

Desde las primeras excavaciones arqueológicas, se habían sucedido nuevas campañas arqueológicas. La campaña II (1997) había completado el desescombro de los restos del derribo de convento y casas aledañas realizado en 1810. La campaña III (2001), se desarrolló en un área de 4.000 m<sup>2</sup> en el centro del solar. La contradicción entre el interés de los contratistas, que sufragaban la excavación que podía dar al traste con las 3 plantas subterráneas que sustentaba financieramente el proyecto, con los resultados esperables de dichas excavaciones, era una evidencia. Por eso la campaña IV (2002), que se consideraba la definitiva, desató todas las polémicas al ser rechazados contundentemente sus resultados por la Comisión Provincial de Patrimonio de la Junta de Andalucía, que los tildó de incompletos y arriesgados. Los expertos criticaron duramente los fallos metodológicos de esta campaña de excavación (Jiménez Sancho, 2011). Finalmente, en septiembre de 2002 la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía ordena la paralización inmediata de dichos trabajos y asume directamente la realización de los mismos. El efecto inmediato supone la detención del proyecto y una polémica en la opinión pública, entre instituciones y entre los dos socios del gobierno municipal de coalición.

Una plataforma formada por entidades vecinales del casco histórico, asociaciones culturales y conservacionistas, y expertos, se oponía a la realización del parking subterráneo, para evitar atraer más vehículos al centro histórico, y por la conservación de los restos arqueológicos. A nivel político, la polémica se tradujo en un enfrentamiento abierto entre el socio mayoritario de gobierno, PSOE, con el alcalde Alfredo Sánchez Monteseirín, y el grupo Andalucista, responsable del área de urbanismo y defensor del proyecto presentado. Por otra parte se trataba de una polémica más de las que llevaban minando la coalición de gobierno casi desde sus primeros meses, y que revelaba una dura competencia por el poder real en la ciudad, y visiones distintas y contradictorias, en muchos casos, sobre el urbanismo y el modelo de ciudad.

En 2003, tanto en declaraciones del alcalde a los medios y respuestas a los grupos que se oponían al proyecto, como posteriormente en el programa electoral de las elecciones locales de mayo, los socialistas había concretado su postura en la Encarnación en tres puntos:

- Habría un mercado en el antiguo solar, que no sería subterráneo.

- Se respetarían los restos arqueológicos que determinaran los expertos, y se garantizaría el equilibrio en los aparcamientos y la configuración urbana como espacio público.
- Se solucionará en la primera parte del mandato 2003-2007, con debate y consenso ciudadano y sin supeditar la financiación del proyecto a la posterior explotación del parking o las zonas comerciales.

En este tiempo, durante la campaña V de las excavaciones del solar de la Encarnación, acometida por encargo directo de la Consejería de Cultura, se excavó en profundidad la zona central del solar, descubriéndose un importante complejo urbano de la época tardoantigua (s. IV). Éste el hallazgo determinante que motivó el dictamen de la Comisión de Patrimonio de la Consejería de Cultura por el que se rechazaba definitivamente el proyecto de parking subterráneo, y exigiera la conservación de dichos restos.

En definitiva, el solar de la Encarnación se había convertido en 2003 en la principal ventana al pasado de la ciudad. La posibilidad de excavar 7.000 m<sup>2</sup> a una profundidad de hasta 10 m., había revelado una secuencia de ocupación ininterrumpida de 2000 años, con especial interés en todo un urbanismo que va desde el siglo II al VI. Las repercusiones para la documentación y el conocimiento de la Híspalis romana fueron trascendentes, pero más allá, los expertos afirmaron claramente que hay un antes y un después de la excavación de la Encarnación en la investigación del mundo romano de Hispania. (Jiménez Sancho, 2011)



Imagen 40: El solar de la Encarnación como ventana al pasado de la ciudad.  
Fuente: Ortofoto, 2002. Instituto de Estadísticas y Cartografía, Junta de Andalucía

En Junio de 2003 la Comisión Provincial de Patrimonio dictamina la obligatoriedad de conservar gran parte de los restos romanos encontrados. A partir de ese momento, el ayuntamiento define una nueva estrategia respecto a al Encarnación, que llevará a cabo en los años siguientes. En esos días, y debido a la magnitud de los hallazgos, casi la totalidad de la opinión pública y publicada apoyaba la opción Mercado en Superficie + Cripta Arqueológica, opción pedida expresamente por la plataforma cívica de expertos que se opusieron al anterior proyecto. Ni siquiera el PP, como principal partido de la oposición, se pronunció claramente acerca del tema del parking. Solo un grupo de comerciantes de la zona y el PA defendían el Parking en rotación. Este último grupo político acusaba a la administración andaluza de tener un doble criterio de protección del patrimonio, por partidistas.

Finalmente, el nuevo gobierno de la ciudad define el modelo y su desarrollo. El proyecto ya no se fundamentará financieramente en la existencia de un parking, y se abordaría la creación de una cripta arqueológica. Cada vez se va abriendo paso la posibilidad de crear un hito arquitectónico en el epicentro del casco histórico. Ya en febrero de 2003, el arquitecto Carlos García Vázquez había pedido, en unas jornadas del Colegio de Arquitectos, la creación en ese lugar de un icono, un hito arquitectónico, algo universal y no localista.

### 5.3. EL CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS.

Ante la tesitura de adaptar el anterior proyecto a las nuevas condiciones (prescindiendo del parking), o desarrollar un nuevo proyecto, los nuevos responsables del urbanismo sevillano optan en julio de 2003 por aprovechar la circunstancia y abordar una obra ambiciosa y de carácter “emblemático”. Para ello ese mismo año se anuncia la convocatoria de un concurso internacional de ideas.

El concurso fue organizado por la Gerencia Municipal de Urbanismo, y llevado a cabo técnicamente a través de la Oficina del Plan de Sevilla. El plazo de presentación de propuestas al concurso finalizaba en febrero de 2004. El jurado, estaba compuesto de la siguiente forma:

Presidente: Alcalde de Sevilla, Alfredo Sánchez Monteseirín.

Vocales designados por la alcaldía:

- Rector de la Universidad de Sevilla, Miguel Florencio Lora.
- Rector de la Universidad Pablo de Olavide, Agustín Madrid Parra.
- Representante de la Consejería de Obra Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Carmen Imbernon, Arquitecta.
- Representante de la Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, Román Fernández-Vacas, Arquitecto, director del Instituto Andaluz del Patrimonio.

Vocales designados por la Gerencia de Urbanismo:

- Estudio HERZOG & DE MEURON: J. Herzog, P. De Meuron, Ch. Binswanger, H. Gugger.
- Estudio TOYO ITO ASSOCIATED. SPAIN: Toyo Ito, J. Torres Nadal.

Vocales designados por el Colegio de Arquitectos de Sevilla:

- Estudio FOREIGN OFFICE ARCHITECTURE: Alejandro Zaera, Farshid Musahabi.

Vocal designado por las Asociaciones Vecinales:

- Víctor Pérez Escolano. Catedrático de Arquitectura.

Vocal designado por la Cámara de Comercio:

- Manuel Álvarez Pérez. Arquitecto. Presidente de la Asociación de Arquitectos Empresarios de Sevilla

Secretario

- Pedro García del Barrio, arquitecto (con voz pero sin voto)

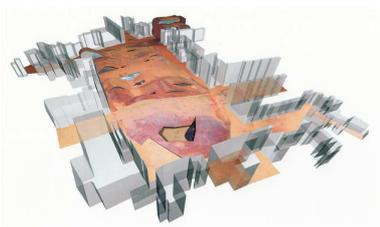
En una primera fase de seleccionaron 10 proyectos de los 65 presentados. Estos proyectos daban una visión global del entorno, no limitándose sólo al aspecto arquitectónico, sino que buscaban soluciones a este espacio tan complejo. Eran los siguientes:



SAHEL, presentado por Fernando García Pino, de Madrid. Dibujaba una gran cesta que cubriría el solar y la plaza de La Encarnación, que crearía varios espacios para los distintos usos. Incluía la conversión del actual edificio administrativo municipal en hotel de cuatro estrellas.



*SPATIUM*, presentado por Héctor García Sánchez, de las Palmas de Gran Canaria. Este proyecto proponía una plaza de líneas rectas. El mercado se quedaría en la actual ubicación y los restos se verían desde la superficie. El agua adquiriría un papel protagonista.



*NO\_DO'S*, presentado por el grupo de investigación Composite de la escuela de Arquitectura de Sevilla. Este proyecto dibuja una plaza con ondulaciones para crear diferentes espacios y los restos se verán por los huecos. Plantea la peatonalización de Regina.



*METROPOL PARASOL*, presentado por Jürgen Mayer, de Berlín. Este proyecto proponía la cubrición de la plaza, donde se ubicaría el mercado, con gigantescos parasoles de cobre perforado. A la plaza superior resultante se le darían otros usos culturales y de ocio. Los parasoles se iluminarían de noche con miles de pequeñas luces.



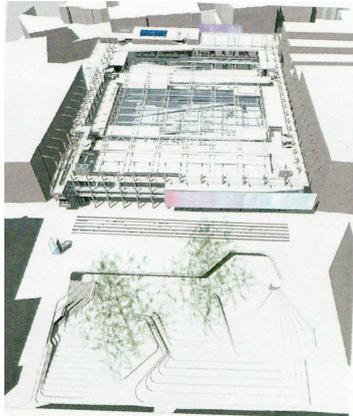
*VIRIDIANA*, presentado por el estudio UNDEND gmbh, de Zürich. Proyectaba dos mercados, uno de superficie, con una gran cubierta inclinada y otro junto a los restos, con exposiciones, cafeterías y tiendas. Incluía un balneario público, un cine y un hotel.



*ESTRATOS HISTÓRICOS*, presentado por Manuel Sánchez-Vera, de Madrid. Este proyecto contemplaba rellenar el hueco que hay entre el yacimiento y la superficie e incluir una gran cantidad de vegetación.



*RELIEVE*, presentado por Francisco Javier Sáenz Guerra, de Madrid. Este proyecto recogía la construcción de tres torres de 74 metros de alto, que se estructuraban a modo de triángulo. Prevé un sistema de patios internos.



*IL Y AURA L'AGE DES CHOSES LÉGÈRES*, presentado por Andrés Perea Ortega, de Madrid. Esta propuesta incluía dos grandes pasarelas de 70 metros que cruzarían la plaza, que tendría un gran foso para ver los restos con un cerramiento traslúcido. En el proyecto figura la construcción de un polideportivo.



*UMBRAJE*, presentado por Francisco Cifuentes Utrero, de Barcelona. En este proyecto estaba previsto que los puestos se abrieran a la calle a modo de zoco islámico, con una gran pérgola de masa vegetal. Una vía soterrada uniría el tráfico entre las calles Imagen y Laraña.



*THIS IS TOMORROW*, presentado por el estudio Union Office Barcelona. El proyecto contemplaba la realización de una gran estructura convexa que se levanta sobre el solar de modo que se duplicaba su superficie y se creaban dos plazas, la de la planta superior destinada a la noche y la de la planta inferior, para el día y protegida del calor.

La decisión final del jurado se tomó en su reunión de junio de 2004. Las deliberaciones fueron intensas, ya que casi todos los trabajos finalistas presentaban aspectos atractivos. El proceso de selección final, según explicó el concejal delegado de urbanismo<sup>62</sup> fue el siguiente: en primer lugar, de los 10 finalistas se descartaron aquellos que no respondían totalmente a todos los aspectos exigidos. Estos primeros 5 descartados fueron *Sahel*, *Spatium*, *Estratos Históricos*, *Relieve*, y *Umbrage*.

Los otros cinco proyectos restantes se clasificaron en dos grupos: aquellos que incidían especialmente en aspectos arquitectónicos y teóricos, que fueron *No-Do's*, el único proyecto sevillano, e *Il Aura L'age des Choses Légères* (ha llegado la hora de los tiempos ligeros), y por otro lado los que destacaban por su espectacularidad e impacto visual, que eran *Viridiana*, *Metropol Parasol* y *This is Tomorrow*.

A continuación el jurado decidió que este segundo grupo era el preferido. De entre éstos tres finalistas, finalmente eligieron el proyecto *Metropol Parasol* como el ganador por delante de *This Is Tomorrow*. El jurado optaba así por el proyecto de mayor coste económico estimado de todos los de esa fase final. Los autores estimaban su presupuesto en 33 millones de euros, mientras que el finalista tenía un coste estimado de 10 millones de euros.

---

<sup>62</sup> El País, ed. Andalucía, 13-6-2004

#### 5.4. METROPOL-PARASOL, LA COMPLEJIDAD DE UN PROYECTO ÚNICO.

La construcción del proyecto Metropol-Parasol fue adjudicada mediante concurso público a la constructora Sacyr en octubre de 2005, con un presupuesto de 51,2 millones de euros.

En esa cantidad se incluían los 7 millones de euros que la adjudicaria debía de hacer llegar a la empresa constructora adjudicataria de los trabajos del anterior proyecto paralizado. La empresa adjudicataria también estaba obligada a encargar la redacción del proyecto de ejecución al arquitecto redactor del proyecto ganador del concurso de ideas, Jurgen Mayer.

El esquema de financiación de la obra por parte del ayuntamiento se basaba, por una parte, en una aportación municipal de 25.421.166 € (en dos pagos, 2007 y 2008). El resto, incluido el mantenimiento, se financiaría mediante la concesión administrativa de la explotación comercial por cuenta del contratista de la propia obra y del edificio de propiedad municipal situado en Plaza de la Encarnación 24 durante un plazo de cuarenta años<sup>63</sup>, lo que supone:

- Ingresos procedentes del alquiler de oficinas del edificio municipal, que será rehabilitado por cuenta del contratista.
- Ingresos procedentes del alquiler de la superficie que ocupará la tienda – museo junto a la cripta arqueológica.
- Ingresos procedentes del alquiler de las superficies comerciales en la Plaza del Mercado.
- Ingresos procedentes del alquiler de la superficie del restaurante – mirador (que se ubicará sobre la estructura de los parasoles), de un quiosco – bar, y de la terraza de este quiosco.
- También fueron incluidos por Sacyr en el plan de viabilidad económico-financiera los ingresos procedentes de las visitas al Mirador, y de la explotación de diversas superficies verticales publicitarias.

---

<sup>63</sup> Fuente: contrato de obra pública con Sacyr para la renovación de la plaza de la Encarnación y su entorno

Las previsiones iniciales de las obras eran que en verano de 2006 se procedería a la ejecución de las cimentaciones previstas en los extremos norte y sur de la plaza, y a finales de agosto de ese año se completaría la construcción de la estructura (plaza y mercado), tras lo cual se procedería a la ejecución de instalaciones (electricidad, fontanería, climatización, saneamiento), y a su impermeabilización y solado.

El montaje de los parasoles comenzaría en diciembre de 2006, y en septiembre de 2007 el proyecto estaría completamente terminado.

- **Los problemas de ejecución del proyecto.**

La propuesta de erigir unas estructuras fungoides de varios pisos de altura fue sorprendente e inédita a esa escala. Su complejidad técnica quedó patente a la hora de pasar de la idea de Jurguen Mayer a la redacción de un proyecto realizable. Una parte esencial el proyecto era la estructura tanto de los troncos como de los parasoles. La construcción real del diseño ganador en el concurso de ideas requirió la colaboración de la ingeniería alemana OVE ARUP, uno de los estudios más importante del mundo.

Se llevaron a cabo investigaciones experimentales enfocadas al desarrollo de una solución adecuada para construir los parasoles, como por ejemplo "estructuras de espuma". En el marco de dichas investigaciones previas necesarias, se estudiaron geometrías estructurales complejas respecto a la posible realización de dicha estructura en acero, hormigón o material plástico.

Todas estas investigaciones fracasaron no sólo en cuanto al presupuesto estimado sino también a problemas referidos a su verificabilidad estructural. Finalmente, las reflexiones tanto económicas como técnicas, condujeron a la decisión de desarrollar la estructura con madera micro-laminada (Kerto) con un recubrimiento de poliuretano impermeable.

No obstante, un informe de esta empresa concluyó en mayo de 2007 que la estructura del proyecto básico, tal y como estaba concebida era irrealizable. Entonces se plantearon dos alternativas por parte del Arquitecto y de OVE ARUP: La primera pasaba por incrementar el peso de la estructura, proyectando unas vigas de madera más potentes y unas

uniones también más potentes y por tanto más pesadas. Ello se consideró inviable por la dirección técnica de la Gerencia de Urbanismo, habida cuenta de que la cimentación ya estaba ejecutada previamente. Además, la existencia de restos arqueológicos y la obligatoriedad de conservación de los mismos impedían la ejecución de nuevas cimentaciones.

La segunda alternativa consistía en modificar la estructura, cambiando a una estructura de madera pretensada. Ésta fue la opción elegida por el equipo redactor del proyecto, desarrollándose entre junio de 2007 y septiembre de 2008. Finalmente, dicha opción también resultó del todo inviable, ya que el peso final de la estructura excedía las capacidades de la cimentación existente y además en ciertas zonas (25% de la cubierta) se agotaba la capacidad resistente de la madera.

Es a partir de enero de 2009 cuando se considera otra solución, que será la definitiva, a partir de una nueva tecnología desarrollada y homologada en Alemania, que permitiría construir la estructura de madera mediante uniones de barras encoladas con resinas. Así se hizo posible que las citadas uniones aguantasen los esfuerzos a los cuales es sometida la estructura por su diseño orgánico. Y además no afectaba a la cimentación ya ejecutada con anterioridad al inicio de las obras adjudicadas a Sacyr S.A.U.

De esta manera, la cubierta de los parasoles queda definitivamente conformada como una estructura de vigas de madera tipo KERTO Q de diferentes dimensiones, ejecutada mediante nudos rígidos con conexiones mecánicas, la cual se montaba en el suelo y se izaba hasta su definitivo emplazamiento mediante grúas.

Todo este complejo proceso técnico de investigación, repleto de pruebas, errores y cambios de modelo, se hizo con la máxima reserva de manera que apenas trascendió a la opinión pública, lo que hubiera minado gravemente la confianza pública en la solvencia de los técnicos, gestores y responsables políticos del proyecto.

Estos cambios, y otros de menor cuantía que también se realizaron respecto al proyecto original, además de un gran retraso respecto a las previsiones iniciales, ocasionaron que en 2010 a la solicitud de un

proyecto modificado al presupuesto ampliando éste por importe de 29,95 millones de €, que se desglosaban de la siguiente manera <sup>64</sup>:

- (i) Estructura de madera definitiva. Incremento en 21,35 millones de €.
- (ii) Pavimentos de la Urbanización, modificación de la tipología y espesores de las losas de granito que conformaban el acabado de la pavimentación de la plaza y su entorno. Incremento en 0,91 millones de €.
- (iii) Puestos del Mercado e Instalaciones de los mismos. Cambios en relación a lo previsto en el proyecto básico, con nuevos equipamientos como vitrinas, cámaras frigoríficas, encimeras, etc, así como instalaciones de refrigeración individualizada por puesto. Incremento en 4,93 millones de €.
- (iv) Modificaciones y ampliación de Instalaciones, como un nuevo transformador eléctrico así como nuevas líneas eléctricas, y nuevas instalaciones de protección contra incendios. Incremento en 1,18 millones de €.
- (v) Otras obras adicionales relacionadas con la seguridad, como cambios en las bases de parasoles y la altura de las barandillas de la plaza, y realización de una prueba de carga de cada uno de los elementos estructurales de la obra. Incremento en 1,56 millones de €.

Hay que reseñar que anteriormente, en julio de 2008, ya se había realizado un modificado del proyecto para la musealización de los restos arqueológicos, por importe en aquella ocasión de 8,49 millones de euros. Con esas modificaciones, el presupuesto total del proyecto se situaba en ese momento en 89,66 millones de €.

---

<sup>64</sup> Fuente: dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía en relación al "procedimiento tramitado por el ayuntamiento de Sevilla, sobre modificación n1 2 al proyecto de ejecución de renovación urbana de la plaza de la encarnación y su entorno (Metropol-Parasol)". Julio, 2010.

La situación deviene en una intensa polémica política ya que el Consejo Consultivo de Andalucía en junio de 2010, realiza un dictamen preceptivo (al haberse superado por los diferentes modificados el presupuesto inicial en un 50%, superior al 30% que obliga a la realización de este tipo de dictámenes). Este órgano dictamina negativamente dichas ampliaciones de presupuesto, al no considerar que se trate de mejoras, sino, sobre todo en el caso de los parasoles, de un nuevo proyecto al ser el anterior técnicamente irrealizable, Por lo tanto en consejo consultivo instaba a no aprobar la modificación del contrato, y a seguir un procedimiento de resolución y liquidación del mismo, redacción de proyecto y nueva licitación.

Por su parte, el gobierno de la ciudad no está dispuesto a asumir el coste político que supondría asumir esta circunstancia. Además, el ayuntamiento argumentó<sup>65</sup> que de procederse por esta vía, eso supondría desde el punto de vista económico multiplicar por 2,3 el coste de dicha modificación, se pasaría de los 29,95 millones de euros a 68,88 millones<sup>66</sup>. Además se produciría un retraso la finalización prevista de las mismas en diciembre de 2010, al menos hasta el mes de junio de 2012. A todo ello habría de sumársele los costes económicos indirectos, y los costes sociales y de imagen para la ciudad.

El gobierno municipal argumenta también que el dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía es preceptivo pero no es vinculante. De esta manera, en un pleno extraordinario celebrado en julio de 2010, el alcalde obtiene el acuerdo de proceder a la modificación del proyecto por importe de 29,95 millones de euros, con el voto favorable de la coalición de gobierno (PSOE-IU), y el voto contrario del grupo de la oposición, el PP. Posteriormente la cantidad se incrementó en 500.000 € mas por la subida del tipo de IVA del 16 al 18%, llevada a efecto en de 2010. Además, procedente de los fondos del Plan de Impulso para el Desarrollo Económico Sostenible del Gobierno de la Nación (Plan E), se destinaron 5 millones de euros a la realización del centro de interpretación del Antiquarium.

---

<sup>65</sup> Informe emitido por el Servicio de Contratación y Gestión Presupuestaria de la Gerencia de Urbanismo, de fecha 19 de julio de 2010.

<sup>66</sup> Esta cifra incluía una estimación de indemnización de 22 millones por la resolución del contrato a la constructora SACYR

- **Descripción del proyecto Metropol-Parasol.**

Finalmente, el edificio se inaugura en marzo de 2011<sup>67</sup>, poniendo fin a un proceso urbano que había durado 38 años.

El resultado final es una obra arquitectónica sorprendente, que llama la atención internacionalmente por su espectacularidad y complejidad técnica, y que supone un elemento único e inesperado en el contexto del casco histórico de Sevilla.

El proyecto Metropol-Parasol despliega la estructura de los parasoles construidos en madera, de una forma no definida tipológicamente y que por ello quedaba abierta a todo tipo de interpretaciones: sombrillas, setas, nube, grandes árboles, las bóvedas y nervaduras de la catedral. Se trata realmente de una escultura arquitectónica, que supone la creación de un nuevo icono identificativo de la ciudad de Sevilla.



Imagen 41: Metropol-Parasol. Autor: Anual. Licencia CC.

Los parasoles, dada su disposición, generan un juego de sombras cambiantes según la hora del día o la época del año, un espacio que favorece la estancia y la realización de actividades. Sobre los parasoles

---

<sup>67</sup> En diciembre de 2010 se había inaugurado el mercado de abastos.

se ofrece un mirador formado por un paseo curvo, a una altura de entre 21 y 28 m, que ofrece una perspectiva hasta entonces poco conocida del casco histórico, presidido por la mole de la catedral y de la Giralda. En ese nivel se sitúa también un restaurante con capacidad para 300 personas.

Debajo de los parasoles se sitúa el nivel de la plaza elevada, a unos 5 metros por encima de la cota de la calle. Se nominó como Plaza Mayor. Se trata de un espacio público abierto de más de 3.000 m<sup>2</sup>, al que se accede desde la calle a través de unas amplias escalinatas, que resultaron desde el primer momento un lugar para sentarse y observar el entorno. También se accede a través de escaleras mecánicas al aire libre. Las instalaciones de luz y sonido así como la iluminación nocturna preparaban este lugar para la celebración de eventos nocturnos al aire libre.

Debajo de la plaza se sitúa el mercado, en la cota 0. Cuenta con 40 puestos de 19 metros cuadrados cada uno. Su distribución se hizo mediante islas cuadradas cuádruples para carnicería, ultramarinos, pescadería y frutas. El mercado cuenta zonas comunes en el sótano para carga y descarga, con capacidad para 19 vehículos, oficina, tres grandes cámaras frigoríficas, almacén de envases y sala para la preparación de alimentos. Al igual que ocurrió en 1820, de nuevo se trataba del mercado de abastos más moderno de la ciudad, y su valor se incrementaba al formar parte del conjunto arquitectónico Metropol-Parasol.

Bajo el nivel del mercado, se sitúa la cripta arqueológica, finalmente denominada Antiquarium, como nuevo museo interactivo que explica la historia de la ciudad a través de los restos arqueológicos hallados en lo que es el principal área arqueológica de la ciudad. La gran inversión realizada fue superior a los 13 millones de euros, de los cuales 8 se destinaron a la recuperación de restos arqueológicos, y 5 más al proyecto de musealización.

Antiquarium muestra vestigios romanos y almohades. Los restos arqueológicos están ubicados en un espacio diáfano de 4.879 metros cuadrados, con los restos de la ciudad romana a la cota -5.45 metros. Este espacio está diseñado para evitar que el visitante sienta la sensación de estar en un sótano limitado por muros de hormigón. Las zonas

arqueológicas conservadas son la factoría de salazones (s. I), conservada in situ en su totalidad, y un conjunto de casas romanas y calles (ss. II-VI), en la que se han personalizado las siguientes:

- Casa de La Columna (s. V): la más extensa y completa de todas, compuesta por dos patios distribuidores (de la Diadema y de Océano) y sus estancias pavimentadas con mosaicos, y elementos arquitectónicos como basas, fustes y capiteles;
- Casa de Baco (s. III): conservando estancias de triclinium con mosaico, otras laterales con y parte del patio.
- Hospitium de Los Delfines (s. III): se conserva su mitad norte, en la que se distingue un patio con mosaico, un gran triclinium con mosaico, estancias laterales y un pozo. Debido a sus dimensiones se ha identificado como un Hospitium o albergue;
- Casa del Sigma (s. VI): en un primer momento se pensó que era un templo cristiano, pero la excavación completa demostró que se trataba de una vivienda. Consta de un gran salón con estructura de sigma, un patio con pozo.
- Casa de las Basas; Casa romana (s. III): restos de un patio y dos estancias pavimentadas con mosaico geométrico;
- Casa almohade de La Noria (ss. XII/XIII): conservada en su mayor parte in situ.

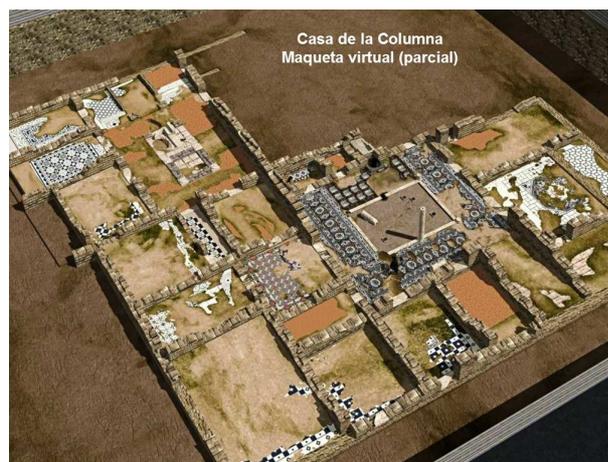


Imagen 42: Maqueta virtual de la casa de las columnas.

Fuente: Antiquarium, Fernando Amores y Felipe Palomino. Presentación ppt.

Además del paseo arqueológico, el Antiquarium se completa con una sala arqueológica, de unos 3.300 metros cuadrados donde se sitúan los restos

arqueológicos encontrados, y una zona multiusos, de casi 1.000 metros cuadrados, destinada a exposiciones de todo tipo.

#### 5.5. DE METROPOL-PARASOL A LAS SETAS DE LA ENCARNACIÓN.

Las reacciones locales a este proyecto estuvieron marcadas por la diversidad y división de las opiniones. Por una parte, principalmente la oposición política, se criticó duramente el desmesurado coste del proyecto, que finalmente superó en más de un 50% los 51 millones de euros inicialmente presupuestados. Y todo ello cuando ya se había iniciado la profunda crisis económica que hundiría las finanzas públicas españolas durante los siguientes años. El modelo de financiación también fue objeto de polémica. Por una parte, el edificio de oficinas de cuatro plantas, situado en la misma plaza, que iba a servir como parte del pago a la constructora del proyecto, finalmente no fue desalojado por los departamentos municipales al no haberse completado ningún proyecto para buscarles una nueva ubicación. De esta forma, el ayuntamiento entregaba la propiedad a Sacyr y desde ese momento empezaba a pagar un alquiler por el mismo de 60.000 euros mensuales. De igual modo, el alquiler fijado por la constructora concesionaria del mercado era de 680 euros mensuales por puesto, superior a los 360 euros acordados entre los placentinos y el ayuntamiento. De esta forma, el ayuntamiento se comprometió a abonar la diferencia, lo que de extenderse este pago en el plazo de la concesión de 40 años supondría unos 6 millones de euros.

Por parte de sectores de la izquierda se criticó, además del coste del proyecto, el hecho de que finalmente se hubiera privatizado un espacio que debería de ser público, merced a la concesión por 40 años de la explotación del mismo. También se criticó que el proyecto no hubiera seguido los cauces participativos que se iniciaron, por ejemplo, en la rehabilitación de la Alameda. De hecho un grupo de entre 50 y 100 personas se manifestaron en los alrededores del Metropol-Parasol el día de su inauguración oficial.

Colectivos y asociaciones de defensa del patrimonio, como ADEPA o Ben Baso, fueron muy críticos con el proyecto arquitectónico, calificado de sobredimensionado, e impropio por sus formas contemporáneas, del entorno del casco histórico donde se sitúa. Incluso se recogieron

comentarios, de sectores cofrades, de que las hermandades no deberían de procesionar por esa zona en Semana Santa.

Algunos colectivos ciudadanos, como la asociación Sevilla Se Mueve, sí fueron entusiastas defensores del proyecto, pero por lo general no hubo muestras de apoyo explícito durante la construcción del mismo, tanto de entidades como de expertos.

Las encuestas que preguntaron sobre el mismo, mostraban una opinión general negativa hacia el proyecto Metropol-Parasol pero rápidamente creciente a favor del mismo una vez que fue concluido y pudo conocerse en su mayor parte. El Barómetro Socioeconómico del Centro Andaluz de Prospectiva de la Universidad de Sevilla, publicado en enero de 2011, reflejaba que los encuestados le otorgaban una puntuación de 3,59 sobre 10. Seis meses después, en junio de 2011, esa puntuación había crecido hasta el 4,41. Otros medios que en aquellos días se realizaron encuestas al respecto detectaron la misma tendencia<sup>68</sup>. No existen datos de encuestas posteriores sobre la valoración ciudadana de Metropol-Parasol.

La visión exterior fue mucho más favorable con el proyecto. En el ámbito arquitectónico supuso un relevante y positivo impacto, posiblemente la obra que elevó la fama de su autor Jurgen Mayer a los primeros niveles internacionales. Ya en sus inicios Metropol-Parasol había obtenido la medalla de bronce en el Concurso de Proyectos Sostenibles Holcim Awards 2005. Posteriormente, fue expuesto en el MoMA de Nueva York como muestra de la arquitectura del siglo XXI, siendo uno de los 35 proyectos internacionales seleccionados. También fue finalista en 2013 del premio de la Premio Mies Van der Rohe de arquitectura contemporánea que concede la Unión Europea. Decenas de medios de comunicación de todo el mundo se hicieron eco de este nuevo edificio, haciendo hincapié en lo novedoso de su estructura y materiales, siendo la mayor construcción en madera del mundo. Revistas y guías turísticas también recogieron con frecuencia la existencia de este edificio-monumento en la ciudad. Posteriormente Metropol-Parasol empezó a ser utilizado como escenario de publicidad de productos nacionales e internacionales de manera muy frecuente.

---

<sup>68</sup> Diario de Sevilla, 2-5-2011. Encuesta de Commentia para el Grupo Joly.

El 15 de mayo de 2011, cuando se iniciaron las manifestaciones que se denominaron movimiento 15M, el lugar elegido por los jóvenes manifestantes sevillanos para exteriorizar su desacuerdo con la situación política y social del país y sus deseos de cambio, fue (sorprendentemente en cierto modo), el espacio Metropol-Parasol, o “las setas de la Encarnación”, como empezaba a conocerse popularmente. Podría decirse que este hecho, por sí sólo, sirvió para producir una apropiación de dicho lugar como espacio ciudadano. Anteriormente, las procesiones de la Semana Santa de 2011, muchas de las cuales pasan justo por debajo del dosel de la calle Imagen, habían producido imágenes de atractivo contraste, y de hecho las escalinatas se habían convertido en un lugar muy estimado para contemplar las cofradías. En 2012, las pantallas para el seguimiento de la Eurocopa de fútbol, que finalmente ganó la selección española, también habían sido situadas en la Plaza Mayor, bajo los parasoles, con una gran afluencia de aficionados para ver los partidos, y numerosas conexiones de los medios de información nacional en dicho escenario.



Imagen 43. Concentración de protesta del “15-M” en el nuevo espacio Metropol Parasol.  
Fuente: El Correo de Andalucía.

Todo ello sirve para ejemplificar cómo, en muy poco tiempo, ese lugar central devino en un espacio público relevante, de especial calidad, en el centro de la ciudad.

Desde el punto de vista turístico, las setas de la Encarnación incorporaban nuevos recursos al catálogo de la ciudad, tanto el propio edificio-monumento, como el mirador superior sobre los parasoles, y el Antiquarium. De los datos fragmentarios publicados por el ayuntamiento, se extrae que el Antiquarium recibió unas 50.000 visitas anuales, lo cual no está muy alejado de las 60-70 mil visitas que viene recibiendo el museo arqueológico de Sevilla, por ejemplo<sup>69</sup>. Con el objetivo de ampliar el territorio turístico más visitado de la ciudad (eje Catedral-Alcázar-plaza de España) hacia el norte, el ayuntamiento presentó el proyecto “Cardo” que pretendía conformar una ruta turística norte-sur, sobre la base de los restos romanos y otros recursos turísticos, que finalmente no pasó de ser un planteamiento.

Otro efecto positivo de esta construcción fue la rehabilitación comercial y sobre todo hostelera de calles del entorno, como Puente y Pellón y sobre todo Regina.

Como conclusión cabe decir que la resolución del “problema urbano” de la Encarnación fue también, como el proceso de las décadas anteriores, una expresión fidedigna de los temas imperantes en el urbanismo y la visión de la ciudad de su momento. Por un lado, la construcción de un hito, y los elevados costes, incluyendo ampliaciones y modificados, fue la tónica común en muchas ciudades y regiones en una época en que las administraciones locales gozaron de amplias finanzas gracias al momento álgido que vivía el sector de la construcción. Faraónico fue un adjetivo muy utilizado para definir el proyecto, muy de la época en que en toda España se construyeron grandes edificios, y equipamientos cuya rentabilidad resultaba más que dudosa. La propia complejidad de su construcción (con cambios en el proyecto original para tratar de hacer viable la idea), estuvo acorde con lo complejo que fue también todo el recorrido de este espacio desde que se convirtió en solar en 1973. Cabría pensar que la solución de un problema tan “complicado” no podría ser sencilla.

Por otra parte, la misma consideración del problema como oportunidad es lo que motivó a las autoridades municipales a darle una solución

---

<sup>69</sup> Sistema de Información Turística de Sevilla. Consorcio de Turismo de Sevilla. Informe del cuarto Trimestre de 2014.

espectacular a la Encarnación. Quedaba implícita la consideración de incrementar el patrimonio monumental de la ciudad con una obra de arquitectura-espectáculo del siglo XXI, dejando en cierto modo la huella de un modelo de gestión local y de una época de crecimiento y transformaciones en la ciudad. La Plaza de la Encarnación, por su ubicación y sus dimensiones, tiene un papel central en la estructura urbana de Sevilla. El objetivo de que la Encarnación se convierta en un espacio urbano abierto, lugar de encuentro ciudadano, con variedad de actividades culturales, comerciales contemporáneas y tradicionales como la plaza de abastos, y también de recreación y de conservación del Patrimonio Histórico, y la rentabilidad social, turística y comercial de la enorme inversión realizada será cuestión de análisis más profundos y a medio plazo.

## V. NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD.

La movilidad constituye sin duda una de las claves definitorias de la dinámica urbana. La calidad del desarrollo de la ciudad, el éxito o fracaso de los procesos urbanos, la capacidad para generar procesos de innovación y estrategias de futuro tienen en la movilidad uno de sus retos principales. La ciudadanía percibe también la movilidad como una de las principales cuestiones urbanas, si no la principal. Es en numerosos casos, por lo tanto, la primera reclamación que se le hace a las autoridades responsables del gobierno de la urbe. No es de extrañar si tenemos en cuenta el tiempo medio que dedica una persona en España a realizar trayectos con algún propósito es de 1 hora y 10 minutos diarios, superior por ejemplo a los 59' dedicados a la vida social y la diversión o los 41' dedicados a deportes y actividades al aire libre, o los 33' dedicados a aficiones e informática. Estamos pues ante una de las principales actividades del día, además del trabajo o los estudios.

Un sistema de movilidad bien estructurado es sin duda CLAVE la calidad de vida en una ciudad. Transportes públicos eficientes, rápidos y asequibles son un elemento de equidad social de primer orden. Además, sin un sistema racional de transporte y distribución inter e intra urbano, las relaciones económicas deben de soportar sobrecostes que repercuten finalmente en la competitividad (Jim, C. Y., 2013). Por otra parte, como se ha acreditado en los últimos años, el transporte es uno de los sectores que realiza mayores emisiones de gases de efecto invernadero. Si las emisiones de gases de efecto invernadero comenzaron a estabilizarse en 2006, las provenientes del transporte, en cambio, han aumentado considerablemente.

No es de extrañar, por tanto, que las ciudades y las áreas metropolitanas se enfrenten a la movilidad como uno de sus problemas principales y de más costosa resolución. Con frecuencia los efectos de una movilidad ineficiente y contaminante, que hacen perder horas y horas a miles de ciudadanos atrapados en colapsos circulatorios, llegan a ser presentados como una consecuencia inevitable del desarrollo urbano, ante lo cual poco puede hacerse.

Por supuesto, esta visión es en muchos casos interesada. Afrontar un verdadero cambio en los sistemas de movilidad implica a la vez cambios en costumbres y hábitos, inversiones públicas, acciones regulatorias de lo que antes no estaba regulado, y en definitiva tomar, por parte de las autoridades responsables, decisiones que conllevan un riesgo político, sobre todo a corto plazo, y en ocasiones romper “status quo” asentados en el tiempo, pero con frecuencia injustos y favorecedores de privilegios.

## 1. CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD EN SEVILLA DURANTE EL SIGLO XX.

### 1.1. CONDICIONANTES TERRITORIALES E HISTÓRICOS.

La situación geográfica de Sevilla, situada en el centro del valle del Guadalquivir, no presenta a priori dificultades ni barreras físicas que condicionen la vertebración de su sistema de movilidad. A excepción del propio río Guadalquivir, y la existencia del puerto fluvial, que sí puede considerarse una barrera interna, pero que actualmente se sitúa al sur de la ciudad y es atravesado por el puente del Centenario.

Además, la ciudad de Sevilla ha heredado uno de los mayores cascos históricos de Europa en extensión, con una extensión de 335 hectáreas. Ello unido a que parte del mismo conserva la trama urbana de origen medieval, y que sigue desempeñando actualmente importantes funciones comerciales y de servicios, da como resultado uno de los condicionantes clave de la movilidad en la ciudad.

- **Un crecimiento escasamente planificado.**

En segundo lugar, la ciudad absorbió el aumento de la población durante el siglo XX, cuando pasó de 150.000 habitantes a los 700.000, y se expandió en base a la yuxtaposición de barrios, que no siguieron en general una planificación previa que articulara una trama suficientemente coherente y jerarquizada de vías urbanas. Los sistemas ferroviarios, los espacios industriales, las instalaciones militares, crearon frecuentes discontinuidades y, de cara a la movilidad, transmitían la impresión de

que el laberinto urbano del casco histórico no se aclaraba en la nueva ciudad periférica.

A ello se une desde los años 60 un amplio crecimiento de los municipios del área metropolitana. En una primera fase en los grandes núcleos (Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, Mairena del Aljarafe), y en una segunda, desde los años 80, un crecimiento extensivo, que generó amplias conurbaciones de viviendas unifamiliares. Si el crecimiento de la ciudad fue víctima de la carencia o debilidad de una planificación general, el crecimiento del área metropolitana en general repite y multiplica la intensidad en este problema, debido a la ausencia total de coordinación urbanística entre los diferentes municipios.

El esquema de movilidad resultante de este proceso, en las últimas décadas del siglo XX, presenta una realidad problemática, una urbe de casi 700.000 habitantes, un área metropolitana de 500.000, cuya movilidad se fundamenta en un sistema radial de carreteras, frecuentemente colapsados, y en una circulación masiva por determinadas vías y sectores de la ciudad, incluido su centro histórico.

El transporte público en autobús conoce en las décadas finales del siglo XX un proceso de crecimiento de líneas y mejoras de vehículos de la compañía municipal de transportes, TUSSAM, si bien apenas se crean plataformas reservadas, por lo que el autobús urbano compite permanentemente con el vehículo privado y sufre las mismas retenciones y colapsos circulatorios. Peor es la situación del área metropolitana, donde la fragmentación de numerosas compañías privadas que actúan en régimen de concesión de líneas en las diferentes zonas y municipios, y la ausencia de una estaciones centrales de autobuses, sobre todo para el sector oeste, produce inconexiones y desarticulación, y en la práctica la inexistencia de un sistema metropolitano de transportes públicos.

▪ **La movilidad en las transformaciones urbanas de la Exposición Universal de 1992.**

La gran transformación urbana que la ciudad conoce de cara a la Exposición Universal de 1992 tiene también su reflejo en una mejora sustancial de las vías de comunicación. Se crean nuevas rondas urbanas que articulan la ciudad interior, circunvalaciones como la SE-30, y hasta

cinco nuevos puentes sobre el Guadalquivir en su tramo urbano. En aplicación del Plan General de Ordenación Urbana de 1986, cuyos proyectos urbanos y de infraestructuras se desarrollaron en tiempo record, la ciudad y su entorno metropolitano mejoran sustancialmente su articulación. Las inversiones realizadas por la Junta de Andalucía y el Estado con motivo de la celebración de la Expo'92 y el Ayuntamiento de Sevilla en desarrollo de su Plan General de Ordenación Urbana, incrementaron la longitud del viario principal de la ciudad en un 70%.

Pero son en casi su totalidad actuaciones destinadas a mejorar la circulación del vehículo privado. A excepción de la creación de la estación de autobuses de Plaza de Armas y la posterior constitución del Consorcio Metropolitano de Transportes<sup>70</sup>, no se producen en las últimas décadas del siglo apenas actuaciones tendentes a potenciar realmente el transporte público frente al privado. De hecho, la construcción del metro de Sevilla, con algunos túneles excavados a finales de los años 70, había sido suspendida sine die por problemas técnicos y falta de compromiso financiero de las administraciones públicas.

Este escenario de predominio del transporte privado, puede entenderse a la vez como causa y consecuencia del aumento experimentado por la motorización. En Sevilla y su área metropolitana, siguiendo una tendencia compartida a escala nacional y global, el número de automóviles casi se triplicó, pasando de 161 automóviles por cada 1000 habitantes en 1983, hasta 450 automóviles en 2007. La tendencia de crecimiento de la motorización, además, ha ido progresivamente acelerándose, conforme aumentaban las condiciones de renta de la población, y se extendían las áreas residenciales metropolitanas.

Por todo ello, la situación en la primera década del siglo XXI presenta un colapso creciente de las grandes infraestructuras viarias desarrolladas en años anteriores. Esta importante red viaria presentaba ya déficits de gestión y explotación que limitaban su funcionalidad y que era evidentemente necesario corregir (jerarquización viaria, optimización semafórica, señalización de intersecciones, etc.).

---

<sup>70</sup> ,El Consorcio Metropolitano de Transportes del Área de Sevilla se crea en el año 2001, y coordina las concesiones privadas de líneas de autobuses.

Prácticamente en menos de una década se vino a ratificar la teoría de que los problemas de movilidad no encuentran solución cuando se actúa exclusivamente desde el despliegue y ampliación de las vías circulatorias. Es más, esa mejora sustancial producida a principios de los 90, fue también un incentivo para vivir más lejos y utilizar más el automóvil. El reparto modal del transporte en todo este tiempo fue evolucionando a favor del transporte privado y en detrimento del transporte público.

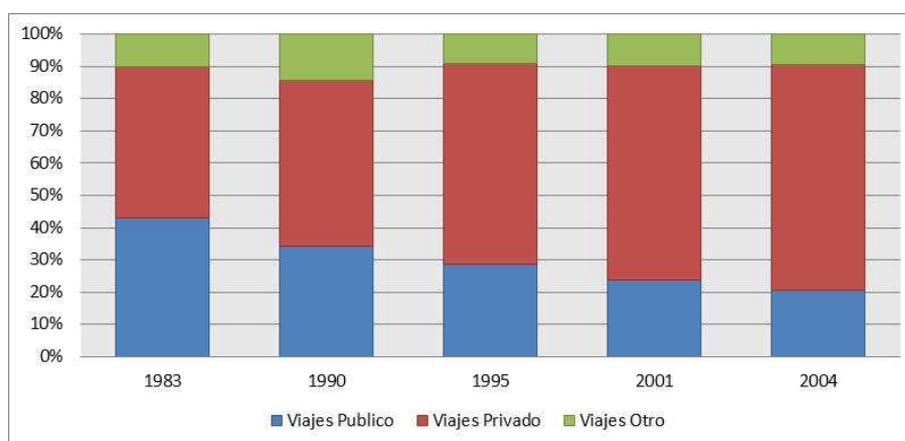


Fig. 10: Evolución de la distribución modal de los viajes realizados en el área metropolitana de Sevilla. Fuente: Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla y elaboración propia.

El escenario, por tanto, a mediados de la primera década de siglo, vuelve a reproducir la situación de colapso circulatorio en muchas vías similares a los de quince años antes, la única diferencia es el incremento de vías y el de vehículos.

Era evidente la insostenibilidad de esta situación, que estaba conllevando un aumento del tiempo de transporte y de las emisiones, y en definitiva una disminución de la calidad de vida y la competitividad económica de la región urbana de Sevilla. Existía una insatisfacción ciudadana por la situación de la movilidad, en la que las personas obligadas a usar el transporte público por carecer de medios privados de transporte, se sentían cautivos de la lentitud de los servicios, mientras que los usuarios de sus vehículos vivían el disgusto permanente de los grandes atascos en las entradas, salidas y rondas de la ciudad, y la dificultad de encontrar aparcamiento para el coche.

En el movimiento iniciado a principios de la década para repensar el diseño de la ciudad, fue el sistema de movilidad en la ciudad y su área metropolitana uno de los primeros temas que se plantearon como debate en su integridad, por parte de las autoridades locales y regionales, así como de los colectivos ciudadanos más comprometidos o afectados por esta problemática.

## 2. BASES PARA UNA NUEVA MOVILIDAD

### 2.1. EL PLAN INTEGRAL DE ORDENACIÓN VIARIA.

El Plan Integral de Ordenación Viaria (1999) y el posterior Pacto Ciudadano por la Movilidad (2000), son documentos anteriores al establecimiento del modelo de movilidad de la ciudad, que estableció el Plan General, pero contienen las bases de la nueva manera de entenderla y, en general, marcan los principios para el establecimiento efectivo de una nueva planificación de la accesibilidad y el transporte en la ciudad.

Hasta ese momento el planteamiento tradicional del problema del tráfico se basaba en ajustar el desequilibrio existente entre la necesidad de movilidad y la infraestructura necesaria, es decir demanda contra oferta, por lo que la solución había sido la adopción de soluciones que pasaban por incrementar la oferta, bien por la vía constructiva, bien por la mejora de la gestión del viario existente.

Ahora se pasa a enfocar el problema buscando soluciones basadas en la gestión de la demanda, lo que abre nuevas posibilidades de actuación. En esta línea estaban las políticas encaminadas a resolver la problemática del transporte público y a potenciar su uso frente al vehículo privado, o las políticas de aparcamiento, que se veían como fundamentales para lograr los objetivos deseados. Medidas para reducir el uso ineficaz del coche y sus impactos negativos (tranquilización del tráfico), y potenciar los medios de transporte alternativos (accesibilidad no motorizada) se establecían como fundamentos básicos para alcanzar la movilidad sostenible.

Para ello se proponía al “debate público” una serie de principios que resumen el P.I.O.V. aprobado unos meses antes, y se define dicho texto como *documento estratégico*, destinado a ser consensuado por los

agentes sociales y entidades relacionadas con la movilidad. Más que el hecho en sí de esta firma, que no fue realmente fruto de un amplio proceso de participación ni generó a posteriori la existencia permanente de mesas de diálogo social sobre la movilidad, lo relevante es la existencia en sí de un documento que definía de manera clara los principios en los que debería basarse la planificación y las políticas de movilidad en la ciudad. Se manifestaba también el deseo político de que dichas estrategias deberían basarse en un pacto entre sectores con intereses diferentes y un compromiso ciudadano sobre la movilidad en la ciudad para los próximos años, aunque en la práctica eso no ocurriría sino, de manera indirecta, en los procesos de planificación urbanística y estratégica posteriores..

La movilidad no es ya sólo una circunstancia que facilita la calidad de vida, sino un elemento estratégico importante en la actividad económica, la competitividad y el empleo. También se asume que la planificación y la gestión de la movilidad sólo es eficaz y realista si se formula desde la escala metropolitana.

- **Principio general: "Calmar el tráfico".**

Los problemas como la congestión, la seguridad vial o la calidad ambiental, lleva a plantear con carácter general la necesidad de "calmar el tráfico". Por tal se entiende todo el conjunto de actuaciones destinadas a hacer posible la coexistencia del tráfico de vehículos con el resto de las funciones y actividades que se desarrollan en la calle: paseo, estancia, convivencia, compra, juego, etc. Entre las actuaciones a desarrollar están la protección al transporte colectivo en el viario, la restricción de la velocidad urbana en determinadas áreas o la mejora de las condiciones de circulación de peatones y ciclistas.

Otras medidas de carácter técnico para evitar los atascos y retenciones eran la de sincronización y coordinación del sistema semafórico, que favoreciera los itinerarios prioritarios, y así canalizar del tráfico por ellos a una velocidad media relativamente elevada y minimizando las detenciones. Y también la actuación contra el aparcamiento ilegal y la doble fila que, además de otros problemas, es origen de congestión al reducir el espacio de circulación. Esta corrección se realizaría desde el

centro hacia periferia y empezando por los ejes funcionales de viario principal.

Uno de los aspectos fundamentales de esta pacificación del tráfico estribaría en la mejora de la seguridad vial. A la política de control de la velocidad y de áreas tranquilas en la ciudad, deberían de sumarse otras acciones sectoriales dirigidas a la comunicación sobre normas de comportamiento en el tráfico urbano, y sobre todo de educación vial sobre determinados colectivos: niños, ancianos, motoristas, ciclistas, etc.

- **Acciones sobre el territorio.**

Para lograr el buen funcionamiento del sistema viario de la ciudad es preciso adoptar medidas de jerarquización y especialización del viario que permita adecuar las distintas vías que integran el viario de Sevilla a la función que cumplen en la canalización de la movilidad.

Se propone también la reestructuración física y funcional de las intersecciones básicas que posibilite un aumento de su capacidad y en consecuencia la eliminación de estos cuellos de botella dentro de la red viaria.

Era una evidencia la relación de la movilidad y el transporte con la Planificación Urbana. Por eso se fijaban unas directrices para que el Planeamiento y la Ordenación del territorio en fase de inicio tuvieran tener en cuenta como criterio básico la resolución de los problemas de movilidad y la prioridad para el transporte público.

El Planeamiento Urbanístico (Plan General) debe incluir planes complementarios de circulación, transporte público y aparcamiento que consideren las circunstancias concretas de la ciudad y su evolución previsible. La planificación urbana no debe situar actividades de entidad, ni grandes zonas residenciales, industriales, de ocio, comerciales, etc. que supongan la generación de un importante número de desplazamientos, en puntos desenclavados de los ejes de transporte público (autobuses, trenes...).

Asimismo en las zonas donde el déficit de aparcamiento sea más fuerte, y donde las nuevas plazas de aparcamiento sean utilizables para un uso

prioritariamente residencial, hay que aumentar los estándares de plazas de garaje (fuera de la vía pública) en las nuevas edificaciones, con el objetivo de reducir sensiblemente el espacio necesario para el vehículo privado en el viario público.

Se plateaba además la necesidad de una política de equipamientos y servicios de proximidad a la población, de manera que esta no deba recurrir a largos desplazamientos, sobre todo en lo que atañe a niños y ancianos.

### *El transporte privado.*

El objetivo de una ciudad sostenible exige como una premisa fundamental el conseguir un uso más racional del automóvil. El automóvil es el modo de desplazamiento motorizado por excelencia, y al que tiene acceso una franja cada vez más amplia de la población. No obstante, sus exigencias en el consumo de energía y sobre todo de espacio, y sus efectos contaminantes, obligan a propiciar la reducción de su uso para el mejor funcionamiento del resto de los medios de transporte.

Por ello se marcan objetivos en materia de seguridad vial y de funcionamiento del viario destinados a ejercitar acciones coercitivas previstas legalmente (dobles filas, carga- descarga, estacionamientos en las aceras y carriles bus, cumplimiento estricto de los límites de velocidad en vías urbanas, etc.). Se estima imprescindible ahora ser capaces de garantizar un procedimiento administrativo ágil, que permita al Ayuntamiento incentivar el pago voluntario de las multas así como el cobro efectivo de las mismas para que no pierdan el carácter especialmente preventivo y también coactivo.

Se concluye que la posibilidad de dejar aparcado el coche, tanto al inicio como al final del viaje, es uno de los factores claves que influirán decisivamente en la elección del vehículo privado o del transporte público como modo de transporte. En consecuencia, la adopción de un conjunto de medidas tendentes a influir en esta decisión será uno de los factores claves de la política global de Tráfico y Transportes de esta ciudad. Esta medida es coherente en el cambio de paradigma que se anunciaba: de generar cada vez más oferta de infraestructuras para favorecer la

movilidad en vehículo privado, a actuar sobre la demanda para favorecer a unos modos de transportes (colectivo, no motorizado,... ) sobre otros (vehículos privados).

Por tanto se estima que es necesario alcanzar en determinadas zonas de la ciudad un equilibrio entre la dotación de plazas de aparcamiento y la capacidad de la red viaria, dentro de un marco de diálogo y consenso con todos los sectores afectados. Los criterios de actuación en los que habrá de basarse la política de aparcamiento son:

- Restringir el estacionamiento de larga duración en el casco histórico a los no residentes, y control aparcamiento de corta duración.
- Construir aparcamientos de rotación la periferia del casco en zonas como: Avenida de Roma, Prado de San Sebastián, Avenida de Cádiz, José Laguillo y Paseo Colón, impidiendo la construcción en el interior.
- Construir aparcamientos para residentes en sectores densamente pobladas, como Los Remedios, Pío XII, Pino Montano, Avenida Cruz del Campo, Alcalde Juan Fernández, y otros...
- Establecer aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad: Puerta Triana, Parque de Los Príncipes, Los Bermejales, que contribuyan a reducir el tráfico. Estos aparcamientos para que funcionen, deben estar bien conectados con la red de transporte público, además de estar urbanizados, vigilados y tener un precio razonable.

Respecto a las motocicletas, las especiales características de Sevilla ciudad hacen de la moto un modo de transporte, con una participación en la movilidad global, muy superior a la de otras ciudades. La moto es un medio de transporte más sostenible que el automóvil, por su menor consumo energético y de espacio, que lo hacen “deseable” y debe de ser favorecido. Para ello, se determina la suficiente dotación de aparcamientos en toda la ciudad. También se contempla la necesidad de

terminar con indisciplinas frecuentes en este medio de transporte, como el estacionamiento incorrecto de motos en aceras y plazas.

#### Transporte público.

Disponer de un sistema eficaz de transporte público urbano de viajeros es esencial, tanto para la economía de la ciudad como para calidad de vida de los ciudadanos. En este momento se consideran como pilares básicos de este sistema el futuro metro y los autobuses públicos, a los que habrá que conceder la máxima prioridad y calidad para que su uso sea atractivo y competitivo frente al vehículo privado.

El elemento clave de la mejora del sistema de movilidad es la consecución de este transporte público competitivo, y a la vez generar una menor necesidad de los desplazamientos motorizados privados. A su vez, el aumento de la utilización del transporte público contribuiría a mejorar los rendimientos de explotación del sistema. Para ello se hace necesario adaptar la red de Transporte Público a los actuales deseos de movilidad de la población proporcionando una adecuada cobertura espacial a toda la ciudad.

Se plantea el establecimiento, tras los oportunos estudios y debates, de una red de carriles reservados para independizar la circulación de los transportes colectivos (autobuses y taxis) de la del tráfico, mejorando así la velocidad, regularidad y capacidad de los servicios.

Además, la incorporación al transporte público de nuevas tecnologías en aspectos como Sistemas de Ayuda a la Explotación, Sistemas de Prioridad en las Intersecciones, conexión con el Centro de Control de Tráfico, Información al Usuario o Nuevos Sistemas de Billetaje, contribuirían a mejorar su eficacia.

Un elemento fundamental es la potenciación del ferrocarril de cercanías, para ello se marca como imprescindible la inversión de Renfe en el cierre del anillo ferroviario de la ciudad, y la creación de nuevos apeaderos (Universidad Pablo de Olavide, Padre Pío, Palacio de Congresos, etc.).

Se determina como fundamental la constitución del Consorcio de Transportes del Area Metropolitana de Sevilla, que será el órgano que a la

postre permita articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre el Ayuntamiento de Sevilla, los ayuntamientos metropolitanos, la Junta de Andalucía, así como de la Administración General del Estado, y la Diputación Provincial. Se establece como función principal de este órgano la coordinación e integración física y tarifaria entre los distintos modos de transporte, para facilitar el intercambio entre ellos. El objetivo será a el aumento de la demanda en base a una reducción del precio y a un aumento en la comodidad para los usuarios.

### *Movilidad no motorizada*

Por primera vez se considera de manera integral la movilidad no motorizada como uno de los elementos constitutivos del sistema, y se establecen directrices de lo que, finalmente, terminarían siendo uno de los cambios centrales en la movilidad urbana de Sevilla. En primer lugar se considera que los viajes andando son el modo de transporte mayoritario entre los sevillanos, por tanto, debe seguir siéndolo e incrementar su participación en el reparto de la movilidad.

Para ello se potenciará la peatonalización progresiva y flexible del centro de la ciudad. Es precisamente en este contexto cuando por primera vez se habla de la necesidad de peatonalizar la avenida de la Constitución. Se trata de asegurar la calidad y seguridad de los desplazamientos a pie y fomentar esta forma de movilidad no contaminante. Se realiza un compromiso público de que las decisiones al respecto serán estudiadas y decididas de modo concertado, en cada caso, con los sectores afectados, respetando las necesidades de residentes y comerciantes. La promesa política era determinar las calles peatonales para los próximos años de modo participativo y concertado.

Se definiría una red de itinerarios peatonales de acceso al centro desde la Ronda donde se aplicarían medidas favorecedoras del peatón para hacerlas más atractivas y agradables (ampliación de aceras, rebajes de bordillos para las personas minusválidas, mobiliario urbano, iluminación, etc.). Este tipo de actuaciones se combinarán con actuaciones de recuperación del espacio público y de revitalización comercial.

Respecto a la bicicleta, se establece como el modo de transporte alternativo al automóvil, dada las inmejorables condiciones climatológicas

y orográficas de Sevilla. En este sentido se fomentaría su uso mediante el establecimiento de una red básica de carriles para bicicletas, que conectara las zonas universitarias entre sí (La Cartuja, Antigua Fábrica de Tabacos, Empresariales, Reina Mercedes y la Universidad Pablo de Olavide) y las zonas verdes (Parque del Alamillo, Parque de María Luisa, Parque de Los Príncipes y futuro Parque de Los Bermejales). En cierto modo se vincula aún la bicicleta con los jóvenes (universidades), y con el ocio (parques de la ciudad), lo cual es una cierta restricción del objetivo anterior de convertir a este medio en la alternativa al automóvil.

A ello se sumarían medidas de fomento del uso de la bicicleta como la creación de aparcamientos específicos para bicicletas o la mejora de la seguridad vial de los ciclistas mediante medidas infraestructurales y educativas dirigidas tanto a los propios ciclistas como al resto de la población.

## 2.2. EL SISTEMA DE MOVILIDAD EN EL PGOU

El PGOU, durante su elaboración, asume expresamente los principios del Pacto Ciudadano pro la Movilidad. Junto con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, con cuya redacción coincide en fechas, determinará la nueva política de movilidad que se pretendía para la ciudad y su región urbana.

El objetivo del nuevo esquema de la movilidad urbana y metropolitana de Sevilla es ante todo promover un equilibrio razonable en la distribución modal de la movilidad, incrementando el uso del transporte público y del transporte no motorizado en relación con el resto. Se estima que es la única manera de hacer sostenible el previsible aumento de las necesidades de movilidad por parte de la población durante las próximas décadas.

El PGOU establece en primer lugar una ruptura con la visión tradicional de la movilidad como cuestión centrada en la relación entre el automóvil y la ciudad, mediante el uso de la red viaria. Ahora se trata de incorporar a la comprensión (y propuestas) del sistema la movilidad no motorizada (a pie y en bici), y asumir que el sistema de movilidad está conformado por una cadena sucesiva de desplazamiento en diferentes medios.

- **El transporte público**

El Plan General pretende la creación de un sistema multimodal integrado, en el que sea fácil y natural la combinación entre los diferentes medios, y principalmente entre el ferrocarril y el metro.

El objetivo principal será invertir la distribución modal entre el número de desplazamientos motorizados en automóvil y en transporte público, favorable al primero. Para ello se debe conseguir que el transporte público en Sevilla sea una red unitaria, intermodal urbana y metropolitana. Esto es, la integración de todos los sistemas de transporte: autobús urbano e interurbano, metro, tranvía, tren de cercanías, taxi. Esta integración es efectiva si se consigue una articulación de itinerarios y vías, como las plataformas reservadas de autobús, la red de carriles bici, la red de itinerarios peatonales; y si se consigue también una integración tarifaria de los modos de transporte, como la medida más eficaz para despenalizar los transbordos entre diferentes modos de transporte.

- Metro.

El PGOU establece que la red de Metro es el modo básico de comunicación interior de la Ciudad, receptor y distribuidor de los viajes generados en la periferia y en la corona metropolitana. Recoge la red aprobada por la ley de la Junta de Andalucía, de vocación metropolitana, formada por cuatro líneas.

- Red de tranvías.

La aprobación definitiva del PGOU incorpora la implantación de tranvías como un nuevo modo de desplazamiento destinado al interior del área central de la ciudad, con conexiones con los modos de transporte metropolitano metro y tren de cercanías.

El Plan establece que la línea 1 (metrocentro) en ese momento en construcción, debería prolongarse atravesando el centro histórico desde la plaza nueva hasta la Puerta Osario para llegar a la estación de Santa Justa.

El esquema final propuesto serían dos líneas de tranvías norte-sur (La Barqueta – Prado de San Sebastián – Apeadero de San Bernardo) y este-oeste, prolongando sus extremos hasta conectar la estación de Santa Justa por el Este con la estación de autobuses de Plaza de Armas por el Oeste.

De esta forma, la terminal de autobuses de Plaza de la Encarnación se trasladaría a Puerta Osario, cubriendo el Metrocentro los accesos interiores del Casco Histórico.

- Red de microbuses del área central.

Antes de la aparición del tranvía en el escenario urbano, en plena redacción del PGOU, el modelo de conexión interna del centro histórico propuesto se basaba en la Implantación de líneas de microbuses de bajo impacto. Ahora se la califica de complementaria a la red de tranvías del Centro Urbano. Se determina que los microbuses compartan espacio viario con peatones y ciclistas, manteniendo las adecuadas consideraciones ambientales y la calidad del entorno peatonal.

- Transporte interurbano en autobús

El PGOU propone la realización de tres obras de mejora de la infraestructura de recepción de autobuses interurbanos:

Una nueva estación de autobuses junto a la estación de ferrocarril de Santa Justa, destinada a las líneas procedentes de los ejes de Córdoba y Málaga.

Una nueva estación subterránea en el solar municipal existente junto al Prado de S. Sebastián, destinada a las líneas procedentes desde el Sur. Tendría conexión directa con la línea 1 de metro y autobuses urbanos. Contaría con dos plantas de aparcamiento en rotación.

La rehabilitación de la actual estación de autobuses del Prado para destinarla a recibir autobuses turísticos. Aquí existirían además

terminales de autobuses panorámicos, de coches de caballo, así como oficinas de información turística.

- Transporte urbano

Además de proponer la utilización de nuevas tecnologías para mejorar el servicio, y de mejorar la intermodalidad y la integración tarifaria ya expuesta, las principales determinaciones del PGOU para el transporte urbano de la ciudad consisten en el desarrollo generalizado de las plataformas reservadas al autobús en las avenidas y rondas de la ciudad. En algunos casos se propone que dichas plataformas se diseñen por el centro de las vías (Avenida de Luis Montoto, La Florida...). El objetivo es mejorar la velocidad media y hacer al autobús más eficaz como sistema de transporte en la ciudad que el automóvil privado.

- Ferrocarril

Respecto al ferrocarril, las principales propuestas del PGOU, además de la citada coordinación con el metro, tranvía y autobuses, el PGOU establece el cierre del anillo de cercanías, la construcción de 7 nuevos apeaderos, y la prolongación del ramal de Cartuja a lo largo del muro de defensa del Charco de la Pava, para conectar con la red de metro en Blas Infante.

Otra obra fijada por el PGOU relativa a las infraestructuras ferroviarias es el soterramiento del ferrocarril entre el Tiro de Línea y el cauce del Guadaira. Esta obra ya estaba contemplada, y no ejecutada, en el PGOU de 1986, y que se considera imprescindible para eliminar el efecto "barrera" que sufren los barrios del Polígono Sur, separados de los barrios del sector sur de la ciudad, como Bami.

El PGOU establece también la necesidad de construir un trazado nuevo trazado ferroviario de AVE entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de San Pablo, incluyendo Conexión AVE desde Santa Justa al aeropuerto de San Pablo, incluyendo un intercambiador AVE-Aeropuerto, que conectando directamente los accesos peatonales a las zonas de embarque convierte de hecho al aeropuerto de Sevilla en el aeropuerto

internacional de Córdoba y Huelva, además de acercar los aeropuertos de Sevilla y Málaga.

- Intercambiadores

Los intercambiadores son los elementos centrales de la estrategia de movilidad: conectan las zonas productivas y comerciales de la ciudad, el sistema de equipamientos de ciudad y barrio-ciudad. En su diseño se determina como fundamental establecer cómodos accesos con la red peatonal del entorno, facilitar un aparcamiento seguro a la bicicleta, y habilitar plazas de aparcamiento al automóvil en sus proximidades.

La jerarquía de intercambiadores establecida es la siguiente:

- a) Intercambiador principal: estación de Santa Justa.
- b) Intercambiadores de primer orden: San Bernardo, Prado de San Sebastián, Plaza de Armas y Pablo de Olavide.
- c) Intercambiadores secundarios: Puerta de Jerez, Puerta Osario y Puerta de la Macarena. Actúan como puertas, para facilitar el acceso al Centro Histórico mediante el trasbordo entre modos de transporte.
- d) Otros nodos de intermodalidad: Gran Plaza, La Barqueta, Torretriana, Blas Infante, Ronda Tamarguillo - Avda. Andalucía y Cristo de la Expiración.

- Sistema viario

Si bien el Plan General presenta como prioritarias las actuaciones en materia de mejora del transporte público y nuevos medios de transporte no motorizado, se recogen también una serie de importantes actuaciones en materia de nuevas vías, principalmente la construcción de las circunvalaciones exteriores SE-35 y SE-40 y los pasos territoriales norte y sur.

Además se establece la construcción de los pasos inferiores de la Palmera/Cardenal Bueno Monreal, y ronda del Tamarguillo/ avd. de Andalucía.

Para hacer más permeable el obstáculo natural que supone el río Guadalquivir, se proponen nuevos puentes y pasarelas peatonales sobre la dársena del Guadalquivir.

También se establece que los tráficos exteriores del área central se canalicen por la llamada Ronda del Centro Urbano, formada por un conjunto de avenidas, abrazando al conjunto de los barrios centrales y no sólo el Centro Histórico. A su vez, se realizaría un nuevo diseño urbano de las avenidas José Laguillo, Luis Montoto y Eduardo Dato y Carlos V, transformándolas en ejes comerciales.

- La reducción del tráfico privado en el centro.

El PGOU hace de la implantación progresiva de restricciones al vehículo, y la prohibición de entrada y circulación de vehículos no autorizados en el Centro uno de los elementos clave para la nueva movilidad en la ciudad. Todo el interior del Casco se considera como "zona 30", limitándose la velocidad en el interior del centro histórico a 30 km/h para garantizar la seguridad vial, disminuir el ruido y la contaminación y desarrollar el concepto de calles de circulación compartida. Además se plantea la peatonalización de la Avenida de la Constitución, como propuesta decisiva por la accesibilidad al centro histórico de Sevilla y la recalificación de sus espacios públicos.

- La bicicleta en Sevilla como modo complementario de transporte urbano y metropolitano

Se establece el desarrollo de la infraestructura de apoyo al uso de la bicicleta en la ciudad, generando una verdadera red de carriles bici, aparcamientos de bicicletas, y extensión del servicio público de alquiler bicicletas.

Además se proponen vías ciclistas como elementos de articulación territorial en el área metropolitana que permita conectar los puntos de mayor atracción y concentración de actividades de la Aglomeración, como son las grandes zonas verdes y espacios libres de ocio, los centros universitarios, los intercambiadores de transporte, así como los equipamientos más relevantes.

- Aparcamientos

La política de aparcamientos del PGOU fija la construcción de aparcamientos subterráneos rotatorios solamente en los bordes del Centro Histórico, prioritariamente en las “puertas” de acceso al Centro y a los intercambiadores previstos: Puerta Osario, Puerta Carmona, Macarena, Torneo... Simultáneamente, el Plan General deja fuera de ordenación los aparcamientos de rotación existentes en el interior del casco histórico, con el propósito de convertirlos en aparcamientos de residentes con el tiempo y en función de las negociaciones con los propietarios y concesionarios.

También se determina la necesidad de favorecer el derecho de los habitantes de la ciudad a disponer de plazas de aparcamiento para residentes, tanto en superficie como en subterráneo, en aquellas zonas donde exista un déficit de oferta en relación a la demanda real. En el centro estos aparcamientos serían de medianas dimensiones destinados a los residentes y agentes económicos del Centro (comerciantes, hoteleros, etc.),

El esquema se completa con aparcamientos vigilados y sin coste para los usuarios habituales del transporte colectivo en los apeaderos de cercanías y las principales estaciones de metro (aparcamientos intermodales).

### 2.3. EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA

El Plan de transporte metropolitano del Área de Sevilla, cuyo documento de avance se presentó en 2006, está destinado a fomentar un modelo de movilidad sostenible en el área metropolitana de Sevilla, promoviendo alternativas al transporte privado.

En el Plan presenta un diagnóstico pormenorizado de todas aquellas variables socioeconómicas y territoriales que afectan directamente a la movilidad dentro del área. Su principal conclusión es que el transporte privado pasó de suponer el 46,8% de los viajes en 1983 al 70% en 2004.

A su vez el transporte público decreció de un 43,6 a un 20,2%. También se presenta la significativa reducción de los viajes en pie.

Los objetivos centrales del Plan de Transporte Metropolitano son:

1. El aumentar la participación del transporte público en la movilidad metropolitana.
2. La creación de plataformas reservadas, para autobuses y también incluyendo el desarrollo de una red tranviaria metropolitana, complementaria de las líneas de metro.
3. Prever la conexión con el transporte público de los nuevos desarrollos urbanos.
4. La creación de intercambiadores de transporte.
5. Moderar el uso del vehículo privado controlando el aparcamiento en destino.

El escenario para 2020 del transporte en el área metropolitana de la ciudad, además del desarrollo completo de la red de metro, establece la creación de ampliaciones de la línea 1 hacia Dos Hermanas, la creación de un sistema de tranvías, con la línea desde Alcalá de Guadaíra como una red de tranvías en el Aljarafe, la construcción de 19 intercambiadores de transportes y la mejora de la red viaria, entre otras. Preveía una inversión de 2.065 millones de €.

Con todo ello establecía una previsión de distribución modal del transporte en el conjunto del área metropolitana del 34,7% de los viajes en transporte público y el 65,3% en vehículos privados. Para la zona central de Sevilla (Casco Histórico, La Cartuja, Triana, Los Remedios y Nervión), la distribución sería del 46,6% de los viajes en transporte público y el 53,4% en vehículos privados.

### 3. LA BICICLETA, NUEVO MEDIO DE TRANSPORTE.

El tema de la movilidad en bicicleta en la ciudad de Sevilla estuvo presente en el debate urbano sobre todo durante los años 90. Los problemas de transporte y movilidad evidentes en la ciudad, con una fluidez cada vez menor, a pesar del aumento del viario, se combinaba con la conciencia generalizada de las ventajas comparativas que ofrecía la ciudad, por su relieve llano, y la escasez de días de lluvia o intenso frío al año. Un sólo inconveniente ambiental, la existencia de varias semanas de fuerte calor en verano, era ampliamente compensado por todo lo anterior.

Ni el PGOU de 1986, ni el diseño del recinto de la Expo 92, contaron en sus propuestas con la posibilidad de poner en uso la bicicleta como sistema de transporte. Para la movilidad interna en un recinto tan amplio como el de la expo, la organización ofrecía el autobús circular o el alquiler de pequeños coches eléctricos, además del telecabina, el tren monorraíl o los catamaranes, considerados elementos lúdicos de paseo.

Desde el año 1987 en que se fundó, la asociación A Contramano venía reclamando la puesta en marcha de un sistema de carriles bici para los ciclistas de la ciudad. Se trataba de un grupo de activistas, reconocibles por portar en sus bicicletas el cartel reivindicativo Carril Bici ¡Ya!. En ese momento son relativamente escasos los ciclistas que circulan por la ciudad, compartiendo la calzada con el resto de vehículos. No obstante, el apoyo ciudadano a esta corriente es creciente, como demuestra la participación de miles de ciclistas en las marchas convocadas. Esto lleva a los partidos políticos locales a adoptar en sus programas medidas para incentivar el uso de la bicicleta. Especialmente activo en esta materia fue el líder de Partido Andalucista y posterior alcalde de Sevilla desde las elecciones de 1991, Alejandro Rojas Marcos, que participó como candidato en varias marchas en bicicleta organizadas con carácter festivo y reivindicativo.

Fruto de este impulso se redactó en 1994 el Plan Especial de la Bicicleta por parte del gobierno municipal. Ese plan contemplaba una primera fase con la construcción de un carril bici de unos 8 kilómetros a lo largo del cauce urbano del Guadalquivir, en su margen izquierdo, entre San Jerónimo y el puente de Alfonso XII. La intención inicial de que dicha

actuación fuera patrocinada por la entidad bancaria Banesto, compromiso verbal adquirido por su presidente Mario Conde, se vio frustrado cuando éste fue relevado de su cargo. El ayuntamiento anuncia que asumirá la realización del mismo. A esta fase le seguirían otras actuaciones, como un carril bici de 5 km vinculado al parque de María Luisa, lo cual le daba un carácter básicamente recreativo. También se planeaba la realización de un conjunto más amplio de carriles por toda la ciudad, sumando unos 50 km, si bien se presentaban sólo de manera indicativa y sin proyecto de detalle.

Cuando acaba la década, la realidad de las infraestructuras para la circulación de bicicletas en la ciudad se limita a parte del carril proyectado para el río (tramo San Jerónimo-San Telmo), y un tramo con pavimento especial señalado para bicicletas en la Avenida de la Paz, entre Felipe II y el cruce entre la SE-30 y la Carretera de Utrera, realizado para dotar de accesos seguros para los ciclistas a la Universidad Pablo de Olavide.

En las elecciones de 1999, la propuesta de promover de una o de otra manera el uso de la bicicleta en la ciudad era un lugar común de los programas electorales de todos los partidos políticos. Durante el siguiente mandato (1999-2003), se realizan algunas actuaciones en materia de carril bici, construyéndose un tramo de 800 metros en la avenida de la Palmera, y otros tramos en la Avda. de los Gavilanes y nuevo viario en la Enramadilla, si bien desde las asociaciones que reivindican la bicicleta como transporte en la ciudad critican que se tratan de tramos inconexos, no señalizados y con problemas de accesos. Durante este mandato, tanto el Plan Estratégico Sevilla 2010 como los sucesivos documentos del PGOU recogen la propuesta de promover la movilidad ciclista, quedando ya establecida y cartografiada en el documento de Avance del PGOU (2002), el desarrollo de la red articulada de bici carriles de la ciudad.

La entrada en el siguiente gobierno municipal de coalición del grupo de Izquierda Unida supone un impulso al desarrollo. Este partido, muy conectado con las organizaciones de promoción de la bicicleta, había hecho de este tema uno de sus principales argumentos de oposición. El pacto de gobierno firmado en julio de 2003 entre PSOE e IU recoge expresamente el desarrollo del sistema integral de carriles-bici. Entre las áreas de urbanismo que corresponden a IU, se encuentra la relacionada con esta materia.

Por acuerdo plenario de febrero de 2005, se procede a la redacción del documento Bases y Estrategias para la Integración de la Bicicleta en la Movilidad Urbana de Sevilla, documento central que desarrolla la estrategia de incorporación de la bicicleta al paisaje urbano cotidiano de la ciudad como un elemento más. Su principal aportación consiste en fijar la idea de que para el éxito del establecimiento de la bicicleta como una nueva modalidad de transporte, debe de producirse no sólo un impulso político sectorial, sino que en la estrategia deberán de participar todas las áreas del ayuntamiento con alguna relación con la movilidad, y la ciudadanía organizada y no organizada. El propio documento es muestra de esta apertura habida cuenta de que en su redacción están involucradas quienes durante años fueron activistas en favor de la bicicleta en Sevilla.

A partir de los trazados de la red establecidos en el PGOU, este documento este plan establece las prioridades en la construcción de los diferentes carriles bici, definiendo los itinerarios principales de la ciudad. Establece los equipamientos que deberán de apoyar y dar cobertura a una “nueva movilidad urbana”, como la red de aparca-bicis, por ejemplo. También fija los principios para el diseño de algunas soluciones tipo y establece requisitos de calidad mínimos que deben cumplir los diseños de las futuras infraestructuras ciclistas.

En base a este documento de estrategias y al PGOU, el área de urbanismo redacta el Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta. Sevilla 2007-2010. El objetivo del plan director es establecer la estrategia general para el fomento del uso de la bicicleta como un medio de transporte urbano, y establecer medidas de infraestructura para el desarrollo de las vías ciclistas, y crear una serie de programas sectoriales que complementen esa estrategia.

El plan director establece los criterios de conectividad y estructuración territorial de la red de carriles bici, sobre los siguientes principios: deberá de adecuarse y ponerse en valor los itinerarios ciclistas construidos a finales de los 90 y principios de la primera década. Además, el elemento fundamental para el éxito de las vías ciclistas será su interconexión, la generación de una verdadera red que conecte los barrios entre sí, y estos con la zona central de la ciudad.

El Plan Director asume la malla básica cartografiada en el PGOU, realizando una descripción detallada de los ocho itinerarios principales (76 kms.), a los que se sumarían la llamada “red verde” (55 kms.), vías vinculadas a las márgenes del río y espacios verdes, realizadas por distintas administraciones.

La tipología básica es la de carriles separados físicamente del resto de la vía pública, excepto las zonas que sean consideradas específicamente como en coexistencia. El carril bici se construirá en su mayoría en plataforma de acera, a costa de espacio actualmente destinado al aparcamiento en batería u ocupado por la doble fila, y por carriles de doble dirección, con una anchura media de 2,5 metros.

Con posterioridad, el documento “Tipología de Vías Ciclistas”, de 2013, desarrollará una categorización más pormenorizada de las vías existentes, clasificándolas en los siguientes tipos:

- Aceras bici: Vías para bicicletas integradas en la acera, señalizadas mediante un pavimento diferenciado que las segrega del espacio propiamente peatonal. Suponen el 61,8 % de la red.
- Pistas bici: Vías para bicicletas segregadas físicamente de la calzada y de los peatones. Son el 11,3 % de la red.
- Carriles bici: Vías para bicicletas, señalizadas a tal efecto, que forman parte de la calzada en vías urbanas. Son el 9,8 % de la red.
- Sendas bici: Vías para bicicletas y peatones que discurren por espacios abiertos, parques o jardines. Suponen el 9,6 % de la red
- Vías compartidas: Vías para bicicletas que comparten el espacio con los peatones, con preferencia peatonal. Suponen el ( 7,5 % de la red actual.

Por su parte, se establece que en el centro histórico no existan carriles bici como tales, sino que se considera una zona de “coexistencia”, en la que se produzca el uso compartido de las calzadas y acerados, en un contexto de pacificación del tráfico y zonas de velocidad reducida de circulación.

El Plan director marca también los criterios para el crecimiento de la red troncal de vías ciclistas, principalmente implantándose en las grandes

avenidas que quedaron ajenas a la primera red diseñada por el Plan General.

Otro apartado importante de este plan director es la apuesta por la implantación de alguno de los sistemas de bicicleta pública existentes en el mercado, después de haber conocido y analizado el positivo efecto que estos sistemas habían tenido en ciudades como Lyon, en las que había crecido en un 25% el número de ciclistas en la ciudad desde su implantación.

Finalmente, además de establecer propuestas de reformas de las ordenanzas de circulación, y de programas de divulgación y animación social para el transporte ciclista, el plan determina la creación de la Oficina de la Bicicleta, como un servicio dependiente de la gerencia de urbanismo, y cuya primera responsabilidad será el desarrollo del propio plan director, y la coordinación de toda la política ciclista municipal.

### 3.1. EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD CICLISTA EN LA CIUDAD.

Dos son los pilares que han facilitado la implantación de este nuevo sistema de transporte en la ciudad: la red de vías ciclistas y el sistema público de bicicletas.

La creación de la red de vías ciclistas, si bien se acometió en dos fases, ambas se desarrollaron casi de manera sucesiva, lo que en la práctica se tradujo en que el gran volumen de la obra de construcción de los carriles bici de la ciudad se desarrolló en muy poco tiempo, generando un efecto de “implantación” que reforzaba su imagen de nuevo objeto urbano que se incorporaba de repente al paisaje de la ciudad.

En 2006 existían en la ciudad 12 km de vías ciclistas, procedentes de las actuaciones ya mencionadas, realizadas a finales de los 90 y 2000.

En 2006 se realizó la licitación y adjudicación de los proyectos de los 8 itinerarios de la red de vías ciclistas de la ciudad, cuyas obras concluyeron en 2007. Se crearon 76 km de vías por un presupuesto global de 18 millones de €.

Itinerario	Longitud	Presupuesto (mill. de €)
Itinerario 1: Pino Montano-Los Gordales + Itinerario 7: Prado S. Sebastián – U.P.O.	9,3 km + 9,5 km = 18,8 km	3,5
Itinerario 2: San Jerónimo- Bellavista.	16.5 km	3,0
Itinerario 3: Ronda Norte-Las Delicias	13.4 km	4,0
Itinerario 4: Barqueta-Parque de M <sup>a</sup> Luisa.	6.8 km	1,3
Itinerario 5: San Bernardo- Torreblanca.	10.3 km	2,7
Itinerario 6: Puerta de la Carne- Palmete.	5.8 km	1,2
Itinerario 7: Macarena- Heliópolis.	4.4 km	2,3
<b>TOTAL</b>	<b>76 km</b>	<b>18</b>

Tabla 3: Itinerarios ciclistas contruidos en 2007. Fuente: Ayuntamiento de Sevilla.

En 2008 se incluyó en el Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo del gobierno de la nación (Plan E), la construcción de la red complementaria de vías ciclistas, con una longitud total de 30,6 kilómetros, y un presupuesto global de 15,44 millones de euros. Las obras se ejecutaron durante 2009.

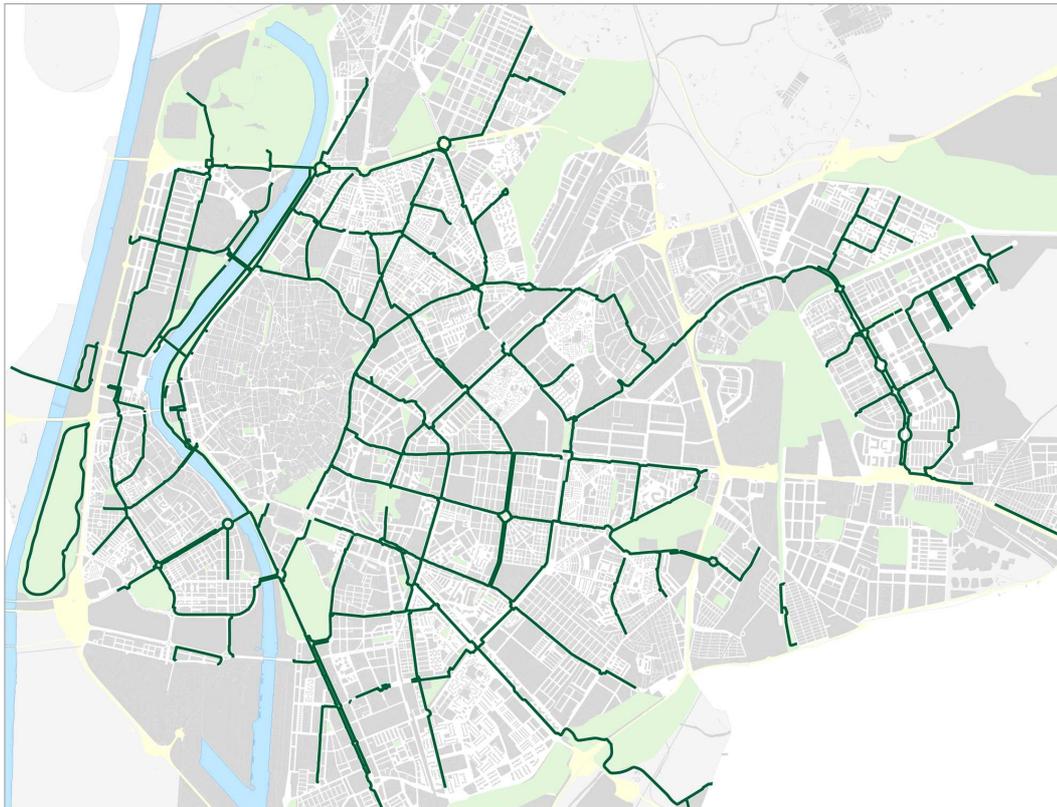
Itinerario	Longitud	Presupuesto (mill. de €)
Red complementaria este	8,4 km	4,7
Red complementaria oeste	9 km	3,5
Red complementaria norte	7,4 km	4,2
Red complementaria sur	5,8 km	3
<b>TOTAL</b>	<b>30,6 km</b>	<b>15,4</b>

Tabla 4: Red complementaria de carril bici, construida en 2009. Fuente: Ayuntamiento de Sevilla.

A estos programas de construcción de vías ciclistas se suma también la construcción de carriles bici que acompañaba a muchos de los proyectos del Plan de Rehabilitación de Zonas degradadas (Plan de Barrios), en su segunda edición, a partir de 2008.

Merced a estas actuaciones, Sevilla pasó de contar con 12 km de vías ciclistas en 2006, a 127 km en 2010.

La inclusión en el catálogo de los trayectos compartidos, como el tramo de la avenida de la constitución, y los senderos bici construidos en algunos de los nuevos parques de la ciudad, entre otros, eleva la dimensión de la red de vías ciclistas catalogadas en 2013 hasta una longitud total de 164,3 km



Mapa 12: Red de carril bici. Fuente: elaboración propia a partir de mapa del ayuntamiento de Sevilla.

De manera paralela, en desarrollo de la directriz del plan director, el ayuntamiento saca a concurso en 2007 el servicio de alquiler de bicicletas públicas, y finalmente realiza la concesión a la empresa J.C.Decaux, que ya prestaba este servicios en las ciudades de Lyon y Paris, y cuyo modelo de negocio consiste en apoyar financieramente el servicio asumiendo la gestión y comercialización de buena parte de la publicidad estática de la ciudad, con lo cual no se generan costes para presupuesto municipal. El servicio se explotará bajo la marca de *Sevici*, y posibilita la adquisición de abonos anuales o semanales, que cubren la primera media hora de uso

de la bicicleta sin costes añadidos. La entrada en funcionamiento se presenta con precios muy asequibles, 5 € el abono semanal y 15 € el anual. Terminado este período inicial, en 2010 el abono anual subió hasta los 25 €, y el semanal hasta los 10 €, acordándose con el ayuntamiento que se aplicarían subidas anuales de los abonos de un 2,5%. La puesta en servicio se realizó con 1.500 bicicletas distribuidas en 150 puntos de alquiler de la ciudad. El servicio se incrementó en los años posteriores hasta alcanzar en 2012 las 2.600 unidades y 260 estaciones.



Imagen 44: Estación de SeVici. Fuente desconocida.

La creación de infraestructuras se completa con el establecimiento de una red de aparcamientos de bicicletas que llega a ofrecer 5.728 plazas en 2010.

Este programa integral de impulso al uso de la bicicleta obtuvo una rápida respuesta en el incremento de ciclistas y de viajes en bicicleta en la ciudad. Según la encuesta de movilidad de 1983 en Sevilla y su área metropolitana, se realizaban unos 35.000 viajes en bici diarios. El estudio revelaba una participación modal de la bicicleta en el conjunto del

transporte en el área metropolitana del 2%, que con el crecimiento de la movilidad automovilística pasó a un testimonial 0,6% en 1991.

El desarrollo de la movilidad ciclista ha creció de manera paralela a la creación de las infraestructuras ciclistas necesarias y a la oferta de un sistema de alquiler de bicicletas públicas. Entre 2007 y 2011, el número de viajes diarios se incrementó en un 74%, y la participación modal del transporte en bicicleta en el conjunto del transporte mecanizado en la ciudad creció en 2,3 puntos porcentuales, estando cerca del 9% en 2011.

	Viajes diarios estimados	Participación modal en el conjunto de viajes mecanizados
1983	35.000	2%
2007	41.700	5%
2009	52.800	6,6%
2011	72.600	8,9%
2013	69.500	(s.d.)

Tabla 5: Evolución del nº de viajes diarios en bici. Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Oficina de la Bicicleta (Ayuntamiento de Sevilla) y Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla (Sibus).

El crecimiento del uso de la bicicleta pública de alquiler siguió una pauta similar. La movilidad ciclista usando la bicicleta de alquiler ronda en torno al 28% del total de viajes ciclistas en la ciudad.

El número de abonados de larga duración creció desde la implantación del sistema en 2007 hasta llegar a los 59.455 a finales de 2009. Durante el año 2010 la cifra descendió, estabilizándose en 2011 y 2012 aproximadamente en torno a los 50.000, y volviendo a descender en 2014 hasta los 45.000 aproximadamente. Este estancamiento debe de guardar relación con la subida del precio del abono en coincidencia además con las fases más agudas de la crisis económica. También se interpreta que parte de este descenso al hecho de que usuarios de Sevici estén

adquiriendo su bicicleta propia<sup>71</sup>, con lo cual se estaría cumpliendo uno de los objetivos del sistema, que no es otro que la implantación de la movilidad ciclista como hábito ciudadano.

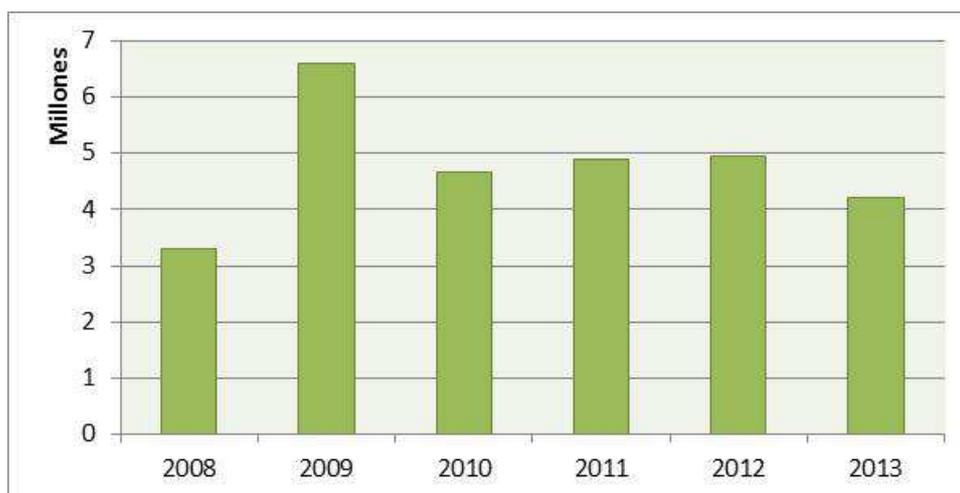


Fig. 11. Alquileres de bicicletas de Sevici. Total anual. Fuente: Elaboración propia a partir de informes Sevici 2012 y 2013

A estas iniciativas hay que sumar el servicio Bus+Bici, pionero en establecimiento de una intermodalidad efectiva, implantado en la estación de autobuses Plaza de Armas en 2006, cuyo número de usuarios creció desde su inicio hasta alcanzar más de 41.000 en 2012, y que en 2014 fué utilizado por 35.000 usuarios. Este servicio es demandado sobre todo por jóvenes universitarios (72,22 %) que lo usan para acudir a sus centros de estudio (67,78 %)<sup>72</sup>.

Por su parte, la Universidad de Sevilla creó en el curso 2010/11 el servicio integral de la bicicleta de la universidad de Sevilla (SIBUS), que puso a disposición de la comunidad universitaria 399 bicicletas plegables, para las que existe un número de solicitudes que viene habitualmente duplicando el número de vehículos disponibles en la flota.

<sup>71</sup> Informe Sevici 2013.

<sup>72</sup> Fuente: Bus+bici, encuesta a usuarios 2010. Consorcio Metropolitano de Transportes de Sevilla

La valoración ciudadana de la implantación del carril bici fue positiva, la primera evidencia es el número creciente de usuarios. Pero las encuestas también reflejaron esa valoración. El estudio de satisfacción realizado por la Organización de Consumidores (OCU) en 2014, Sevilla lideraba el ranking de ciudades españolas en satisfacción con sus sistemas de movilidad ciclistas con un índice global del 78%<sup>73</sup>. Por otra parte, según el barómetro socioeconómico de 2009<sup>74</sup>, los encuestados le otorgaban un 7,19 de nota al servicio de Sevici y un 73% de apoyo a la implantación del carril bici, siendo el proyecto urbano mas apoyado de todos los presentados en la encuesta.

Este crecimiento rápido de la movilidad ciclista ha propiciado que el modelo de Sevilla se haya convertido en el referente como la ciudad española que más decididamente ha apostado por este sistema de transporte, despertando la atención sobre el éxito de su modelo a nivel internacional (Castillo Manzano y Sánchez Braza, 2013). Numerosos reconocimientos internacionales han venido a ratificar esta rotunda apuesta por la movilidad sostenible urbana, que ha significado un estimable cambio de hábitos en la ciudad. Buena prueba de ello es que la ciudad ocupaba el puesto 4 en el prestigioso índice internacional Copenhagenize Index 2013 sobre ciudades *bicycle friendly*<sup>75</sup> sólo por detrás de Amsterdam, Copenhagen y Utrech.



Imagen 45: Ciclista por el carril bici. Fuente: el autor.

<sup>73</sup> Informe sobre ciclismo urbano. OCU-Compra Maestra nº 394, julio-agosto 2014.

<sup>74</sup> VII Barómetro Socioeconómico Fundación Antares - CANP: Sevilla, Diciembre de 2008

<sup>75</sup> Ver <http://copenhagenize.eu/index/>

#### 4. TRANVÍA ELÉCTRICO METROCENTRO.

A finales de octubre de 2007, se puso en marcha la línea de tranvía que discurre por el centro de la ciudad, haciendo posible la accesibilidad del casco histórico en transporte público, una vez que se ha peatonalizado parte de las principales calles del centro: la calle San Fernando, la avenida de la Constitución y la Plaza Nueva. Además de facilitar la accesibilidad interna, contribuye a la movilidad externa, al tener su punto de origen/destino junto a la estación de trenes de cercanías de San Bernardo, facilitando además la intermodalidad con el metro al tener una de sus paradas en dicha estación. El recorrido total de esta línea tiene una extensión de 2'4 kms.

La línea de tranvía de penetración en el casco histórico es un objeto sobrevenido en el esquema de movilidad de la ciudad tal y como se estaba diseñando a principios de la década. Ni el pacto por la movilidad, ni el avance del PGOU (2001), ni la aprobación inicial del mismo (2004) hacen referencia a esta modalidad de transporte público para la ciudad. Tampoco aparece en las propuestas programáticas ni en declaraciones de los responsables municipales anteriores a 2004.

Sí aparece, en cambio, una referencia explícita a que la verdadera solución de la movilidad en el casco histórico se encuentra en la construcción de la línea 2 del metro (avance del PGOU), que recorre el centro histórico de este a oeste entre la Puerta Real y la Puerta Osario, si bien ya se hacía una referencia realista a la imposibilidad de programar esa actuación en el ámbito del PGOU habida cuenta de que dicha línea no contaba en ese momento con acuerdo de financiación alguno con la Junta de Andalucía. Un cambio de matiz respecto a esta idea se produce en la aprobación inicial del PGOU (2004), cuando se sigue vinculando la solución definitiva de la movilidad del centro histórico al metro, pero en este caso vinculándolo de manera indirecta a una serie de actuaciones que podrían optimizar la incidencia sobre la movilidad que tendría la línea 1, ya en construcción en ese momento.

... El ciudadano de Sevilla confía en el Metro como instrumento definitivo para cambiar la manera de entender los desplazamientos en la ciudad y la dependencia del coche, y deseando que el Metro resuelva mas problemas que los estrictamente asociados al trazado de la Línea 1.

Según estas consideraciones, el Plan General considera conveniente aprovechar la estructura del Metro en construcción para conseguir una serie de objetivos que serían congruentes con los objetivos de accesibilidad y movilidad contenidos en el mismo. Estos objetivos serían:

1. La imprescindible mejora de la accesibilidad de la ciudad con el Centro Histórico, como solución definitiva para la recualificación ambiental y la revitalización de sus actividades comerciales y productivas.
2. La integración del principal intercambiador metropolitano de la ciudad en Santa Justa en la Línea 1 del Metro, sirviendo como conexión con el acceso al Centro Histórico desde el intercambiador de Puerta Osario.
3. La accesibilidad con la Isla de La Cartuja a través de la Ronda de Triana, desde el cruce de la Línea 1 con la calle López de Gomara. El entorno de este trazado concentra la mayor densidad residencial de la ciudad, en el corazón de Triana.

Fuente: Aprobación Inicial del PGOU de Sevilla. Memoria de Ordenación. Pag. IV.12

Sin utilizar directamente la palabra, se refiere de manera implícita al desarrollo de tres ramales de conexión del metro: con el apeadero de la Cartuja, con el futuro intercambiador de Santa Justa y también con el centro histórico.

La necesidad de dotar de una conexión de transporte público de alto volumen al centro en coincidencia con la peatonalización de la Avenida de la Constitución y de la Plaza Nueva fue expresada desde un primer momento tanto por los responsables públicos como por otros sectores relacionados, como los empresarios y comerciantes. En plena fase de construcción del metro, y aunque no formaba parte del acuerdo original entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla, pareciera la opción más “sencilla” la de establecer un ramal entre la Puerta de Jerez y una estación terminal en Plaza Nueva.

En este sentido, un informe municipal que analiza las posibilidades de desarrollar un ramal de la línea 1 del metro a Plaza Nueva, estima en unos 30 millones de euros el costo de dicho ramal (un incremento de un

6% aproximadamente del conjunto del proyecto de la línea). La propuesta diseña un trayecto de 750 metros, de un sólo túnel que partiría desde los 25 metros de profundidad de la estación de Puerta de Jerez, y ascendería, a partir de la calle Alemanes, hasta llegar a la Plaza Nueva a una profundidad de 7 metros. Aquí se situaría una estación que ocuparía parte de la plaza en superficie, mediante un edificio acristalado.

Entre las ventajas estimadas se encuentra la rapidez del trayecto, menos de 3 minutos, así como la posibilidad de mantenerse en funcionamiento todo el año, incluyendo Semana Santa, y la nula afectación a una peatonalización completa de la avenida.

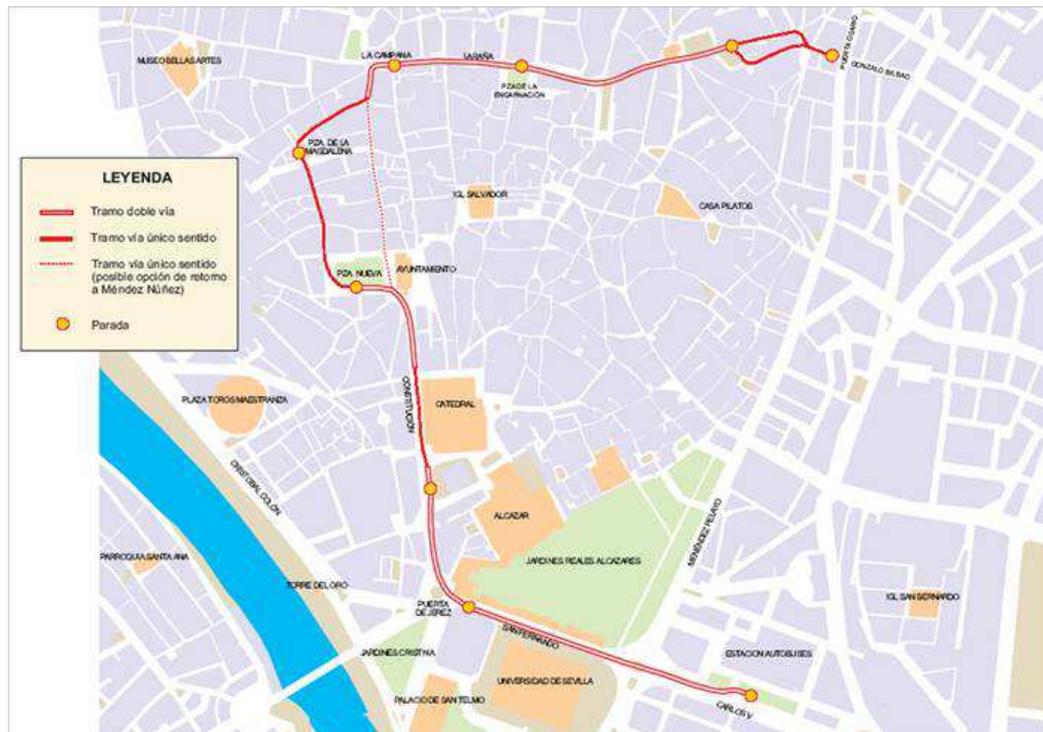
Entre los inconvenientes se menciona la posibilidad de afectación por el hallazgo de restos arqueológicos, y sobre todo la necesidad de realizar estudios geotécnicos y nuevos sondeos para aclarar el estado del sustrato de la avenida de la Constitución.

En principio, el coste de este ramal, teniendo en cuenta el presupuesto global del metro, era menor que la solución posteriormente adoptada. Sin embargo, y tras la experiencia de grietas y desplomes que terminaron en 1982 con la paralización del primer intento de construcción de un metro en la ciudad, era evidente que un túnel atravesando el casco histórico en las proximidades de la Catedral suponía un riesgo técnico que podría directamente transformarse en riesgo político.

#### 4.1. EL DESARROLLO DEL TRAMO PLAZA NUEVA – EL PRADO

La posibilidad de realizar esta conexión en superficie, a través de un tranvía, es presentada públicamente por el alcalde de Sevilla el 18 de septiembre de 2004, y pocos días después se anuncia un acuerdo con la Junta de Andalucía para compartir los costes del proyecto. El trazado que se presenta en ese momento es desde el Prado de San Sebastián hasta Puerta Osario, pasando por la Plaza Nueva. La longitud de este trayecto sería de 2,8 km, con dos tramos de vía simple, entre Plaza Nueva y Campana, y en Jaúregui - Escuelas Pías. El coste total previsto para el proyecto de trazado es de 60,5 millones de €, sumando 40,9 millones de € Infraestructura, y 19,6 millones de € correspondientes al material móvil.

Antes de finalizar el año se anuncia la licitación para la redacción del proyecto de instalación de la infraestructura, superestructura de vía, instalaciones e integración urbana del Metrocentro, y la licitación para definición y supervisión de la integración urbanística del mismo.



Mapa 13: Trazado del tranvía Metrocentro, incluyendo el trayecto Plaza Nueva-Puerta Osario, presentado en diciembre de 2004. Fuente: ayuntamiento de Sevilla.

En 2005 se presenta como definitivo un trayecto limitado respecto a los primeros anuncios, de 1.317 metros con origen en Plaza Nueva y final en la parada del Prado de San Sebastián. Se denomina como “fase I” del proyecto, en referencia a futuras ampliaciones del tranvía.

En 2006 se cierra un convenio entre la Junta de Andalucía y el ayuntamiento para la cofinanciación de la obra que determina que la administración autonómica financiaría el coste de la infraestructura y la superestructura completas, con arreglo al proyecto previamente redactado. Por su parte el ayuntamiento asumiría la financiación completa del material móvil y la explotación en todas las fases del sistema de transporte. También se establece que la titularidad del proyecto en

todas sus fases: redacción de proyectos, licitación, adjudicación, ejecución de las obras, adquisición del material móvil corresponde al ayuntamiento, que cederá la gestión y explotación del sistema de tranvía a la empresa municipal de transportes, Tussam.

El proyecto implicó actuaciones que se desarrollaron en el espacio urbano delimitado por Plaza Nueva, Calle Badajoz, Avenida de la Constitución, Puerta de Jerez, San Fernando, Avenida de Carlos V y Diego de Riaño donde finaliza el Ramal Técnico que conecta las Cocheras y Talleres situados detrás de la actual Estación de Autobuses del Prado.

El presupuesto establecido para el desarrollo de la parte fundamental del proyecto (obras de infraestructura, superestructura de la vía, ramal técnico, instalaciones e integración urbana) fue de 27,85 millones de €. El concurso fue adjudicado en mayo de 2006 a la UTE formada por las empresas AZVI (55%) y GEA 21 (45%) , que ofertaron una baja del 31,1% respecto a lo presupuestado, y con un plazo de realización de las obras de 12 meses. Azvi es una empresa de origen sevillano, especializada en infraestructuras ferroviarias, que ya había trabajado en antiguas líneas de tranvía de Sevilla (Galán Eruste, M. y Cano López Luzzatti, M., 2012).

Otras obras y suministros necesarios para completar el proyecto eran la electrificación, señalización y comunicaciones, presupuestadas en 6,38 millones de €; la construcción de las cocheras y talleres, presupuestada en 6,96 millones de €; el suministro de las unidades móviles, presupuestadas en 22,62 millones de €; y otros suministros, presupuestados en 2,32 millones de €.

El coste global del tranvía estaría situado en los 68 millones de €..

Las obras comenzaron con el corte total al tráfico de la avenida de la constitución, hasta Plaza Nueva (donde sólo se dejó un carril de acceso en la zona opuesta al ayuntamiento) inmediatamente después de concluida la Semana Santa, el lunes de pascua 17 de abril de 2006, en principio con las obras de instalación de nuevas infraestructuras por parte de EMASESA.

El proyecto de construcción del metro incluía:

- Renovación y reposición de todos los servicios e infraestructuras urbanas, siendo de especial importancia la intervención de la empresa pública EMASESA, que actuó como “avanzadilla de obras” de manera inmediata al cierre de las principales vías afectadas, renovando las infraestructuras de suministro de aguas y saneamiento.
- Reurbanización de todo el ámbito del proyecto con nuevos pavimentos, luminarias, arbolado y mobiliario urbano, conforme al proyecto de asesoría encargado al efecto (ver capítulo dedicado a la peatonalización de la avenida).
- Infraestructura y superestructura de la plataforma tranviaria, incluyendo las canalizaciones que adosadas a la misma que son necesarias para el funcionamiento del sistema, así como cimentación y construcción de la catenaria.
- Construcción de las paradas (marquesinas) y obra civil de las instalaciones de la misma. Se construyeron cuatro paradas a lo largo del trazado de la línea, siendo en todos los casos de tipología de andén central.



Imagen 46: Obras de instalación del tranvía en la avenida de la Constitución. Noviembre de 2006. Fuente: el autor.

Una importante parte del proyecto de construcción del tranvía Metrocentro era la creación del denominado ramal técnico y la construcción de las cocheras y talleres en un edificio de nueva planta que se levantó en un solar no ocupado de la estación de autobuses del Prado. El ramal técnico tiene una longitud de 423 metros que se suman a los 1.317 metros del trayecto de servicio.

En la traza pueden diferenciarse dos zonas de características urbanas diferentes. La primera de ellas, desde Plaza Nueva hasta el final de la calle San Fernando, pertenece al casco histórico de la ciudad de Sevilla, y este hecho fue el principal condicionante para la definición del trazado diseñado. El segundo tramo, desde el final de la calle San Fernando hasta la parada del Prado de San Sebastián, corresponde a una zona de avenidas y calles amplias.

La plataforma del tranvía es de vía doble y ancho de 8 metros en todo el recorrido del tramo destinado a servicio público, salvo el recorrido que discurre junto a la Catedral, que al ser la sección de la avenida de tan solo 17 metros se dispuso una plataforma de vía única y ancho de 4,1 metros. La traza incluye el cruce a nivel entre el tranvía y el tráfico de vehículos en tres puntos: la calle Alemanes hacia García de Vinuesa; la calle Santo Tomás hacia la calle Santander; y por último la glorieta de Don Juan de Austria.

Las cuatro paradas para la explotación del servicio del tranvía son las dos de término en Plaza Nueva y Prado de San Sebastián, y las dos intermedias se encuentran junto al Archivo de Indias y en la Puerta de Jerez, junto al hotel Alfonso XIII.

#### ▪ **Prospecciones arqueológicas.**

Durante la obra se realizó un estudio arqueológico que, dada la escasa profundidad de las obras del Metrocentro, no hizo obligatorio una mayor profundización que hubiera permitido obtener información sobre épocas anteriores al siglo XI. Por sectores, documentó los siguientes hallazgos:

- Sector A, Plaza Nueva: convento de S. Francisco (s. XIII-XIX).
- Sector B, avenida de la Constitución (Banco de España): necrópolis pre-almohade (s. XI) y calle Génova (s. XIV-XX).

- Sector C, avenida de la Constitución (Catedral): muralla islámica (s. XII) y arquillo de S. Miguel (s. XII-XVIII).
- Sector D, Puerta de Jerez: muralla almohade (s. XII), colegio de Santa María (s. XVI).
- Sector G, calle S. Fernando: Puerta de Jerez y muralla almohade (s. XII), calle S. Fernando y Puerta Nueva (s. XVIII).
- Sectores H-I: Prado de S. Sebastián: puente sobre el Tagarete (s. XVIII-XX).

La adquisición del material móvil fue adjudicada en marzo de 2007 a la empresa CAF por importe de 20 millones de euros. El compromiso de la misma era suministrar 5 trenes dotados del sistema ACR (acumulador de carga rápida). Dicho sistema, desarrollado por la propia empresa, en colaboración con el Instituto Tecnológico de Aragón, permitiría la existencia de un tranvía sin cables, ya que los trenes contarían con una batería que le permitiría autonomía de hasta 1.000 metros, recargando totalmente la batería en 90 segundos, si bien podría recargarse en periodos de 20-30 segundos en las diferentes paradas lo que le dotaría de autonomía suficiente para llegar a la siguiente. Además el sistema permitiría recuperar energía procedente del frenado del vehículo.

No obstante, en el momento de la adjudicación, dicho sistema está aún en desarrollo, por lo cual la empresa suministrará a Tussam cuatro unidades, en régimen de alquiler, del modelo Urbos 2, el mismo utilizado en el metro de Sevilla.

El tranvía de Sevilla metrocentro desarrolló una fase de pruebas, una de cuyas conclusiones fue la necesidad de volver a toronar las ruedas de los vehículos, diseñados para ajustarse a los raíles del metro, y que producían un ruido excesivo en los del tranvía. Finalmente el Metrocentro entró en circulación en mayo de 2007, dos meses antes de las elecciones municipales.

Las unidades en circulación, funcionaban con el sistema tradicional de cables, lo que obligaría, en la semana santa de los años 2008 y 2009, a retirar los cables del tramo de la carrera oficial de la avenida de la constitución para el paso de las cofradías. En un sentido parecido, Tussam sustituyó los postes originales de sujeción de la catenaria, por otros cuyo diseño imitaba el de las farolas fernandinas, para intentar paliar

el efecto negativo y las críticas que dicha estructura causaba en el casco histórico.

El desarrollo tecnológico del sistema libre de cables hizo que hasta 2010 (y no 2008 como estaba previsto) no pudiera disponerse de la primera unidad en pruebas. Cabe decir que fue en Sevilla, y unos meses antes en Vélez Málaga, el primer lugar en el que se realizaba la prueba de circulación de esta nueva modalidad de tranvía. Durante unas semanas se probó de noche, y posteriormente de día, comprobándose que el sistema era apto para suministrar energía al vehículo y a otros sistemas auxiliares como el aire acondicionado. En Enero de 2011 llegaron las nuevas unidades de tranvía dotadas ya de fábrica con el sistema ACR. El nuevo modelo Urbos 3 mide 2,40 metros, 25 centímetros más estrecho que el originariamente utilizado, lo que le da un aspecto más estilizado. Fue necesario realizar ampliaciones de los andenes para adaptarse a estas nuevas medidas.



Imagen 47: Tranvía Metrocentro tras su inauguración, con las catenarias instaladas.  
Fuente: Sustainable Seville.

#### 4.2. LA AMPLIACIÓN HASTA SAN BERNARDO.

En 2008, a través de los fondos de las dos ediciones del Plan de Impulso para el Desarrollo Económico Sostenible del gobierno de la nación (Plan E), se financió con un total de 14,16 millones de € la ampliación del trazado del tranvía entre el Prado de San Sebastián y la estación de cercanías de San Bernardo.

Obra civil	5,74 millones de €
Instalaciones	2,80 millones de €
Intercambiador de San Bernardo	5,62 millones de €
<b>Total</b>	<b>14,16 millones de €</b>

Tabla 6: Coste de la ampliación del Metrocentro. Fuente: elaboración propia.

Si bien dicho trazado coincide en su totalidad con la línea 1 del metro, es cierto que resultaba de interés comercial para Tussam la posibilidad de llevar la terminal del tranvía hasta la estación ferrocarril de cercanías, y además en un entorno universitario con numerosas facultades, y en el que se encuentra además la sede judicial del edificio Viapol, y numerosas oficinas. El trazado del metrocentro queda definitivamente establecido en 2.200 metros.

El tranvía se integró en el sistema de explotación de Tussam con la denominación de T1. Desplaza una media de 15.500 viajeros diarios, convirtiéndose en la segunda línea más usada de la red de autobuses urbanos, y obteniendo una alta valoración en las encuestas de satisfacción de los usuarios<sup>76</sup>

#### 4.3. OTRAS POSIBLES AMPLIACIONES.

Una de las principales críticas recibidas por este sistema de transporte re-implantado en la ciudad, por parte de la oposición política y de medios de comunicación, fue lo corto de su trazado. Desde el primer momento, se planteó el trayecto Plaza Nueva – Prado de San Sebastián como el inicio de una futura red más evolucionada que se extendería por otros sectores de la ciudad.

La primera propuesta de trazado de tranvía presentada por el ayuntamiento en 2005, como ya se ha comentado, presentaba un recorrido entre el Prado de San Sebastián y la Puerta Osario pasando por

<sup>76</sup> 9,36 puntos sobre 10 obtenidos en la última encuesta de febrero 2014,

Plaza Nueva y La Campana. Un informe elaborado por Tussam reconoce las dificultades técnicas para insertar un tranvía por las estrechas calles que conectan la Plaza Nueva y la Campana. Tetuán quedaría descartada por su carácter peatonal emblemático. El propio informe reconoce que la con la inserción del tranvía en las calles Méndez Núñez y O'Donnell será imposible mantener aceras libres de dimensiones seguras a ambos lados del trazado. En varios puntos de la calle Méndez Niñez, las aceras existentes tendrían 1,92 m, y 1,64 m. En la calle O'Donnell se producen estrechamientos que dejarían aceras de 1,86, 1,26 y 1,20 m. Estas distancias tan reducidas harían necesario tomar medidas especiales como expropiaciones de bajos, modificaciones de salidas a calle para evitar accesos con menos de 1,50m. o 2 m.(según se disponga de protección o no), implantación de elementos separadores y canalizadores del tráfico peatonal, habilitar señalización que marque zonas de cruce e incluso de espera seguras para los peatones, etc.

Es evidente que la calidad y seguridad de estas vías quedaría seriamente comprometida, en concreto en el caso de O'Donnell sería una dura regresión desde su estado peatonal a corredor tranviario.



Imagen 48: Recreación del paso del tranvía por la calle O'Donnell.  
Fuente: TUSSAM.

El PGOU en su documento de aprobación definitiva (2006), si bien remite a un posterior estudio informativo, propone dos líneas:

- La línea 1, desde la estación de metro en El Prado de San Sebastián, hasta la Plaza Nueva, y continuando hasta la Puerta de Osario a través del interior del Centro Histórico. Si bien no menciona exactamente el trayecto entre Plaza Nueva y la Campana.
- Una segunda línea este-oeste que conectaría con la estación de Santa Justa por el Este, y con la estación de autobuses de Plaza de Armas, que se cruzaría con la anterior en Campana-Plaza del Duque.

La ampliación del metrocentro realizada en 2009-2010 hacia San Bernardo, se planteó también como parte de un trayecto futuro hacia el intercambiador de Santa Justa, bien la zona más comercial (Ramón y Cajal, San Francisco Javier y Luis de Morales), o bien más directamente por la Avenida de la Buhaira.

La restricción de las finanzas públicas de durante la crisis económica, y la falta de un estudio profundo de las diferentes alternativas, mantienen detenidas las posibilidades de creación de una red de tranvía en la ciudad. Cabe también decir que con frecuencia, las propuestas de desarrollo tranviario han sido vista por sectores de la opinión pública como sucedáneos o sustitutos de la red de metro que se ha defendido insistentemente como subterráneo en la mayor parte de la ciudad. De ahí que no se haya abordado un debate riguroso acerca de este medio de transporte que, como se ha comentado, ha tenido a Sevilla como escenario y banco de pruebas de un importante salto tecnológico, como es el de generar unidades movidas sin necesidad de cables aéreos.

## 5. EL METRO DE SEVILLA

### 5.1. UN PRIMER INTENTO FRACASADO

El desarrollo del metro en la ciudad de Sevilla es un tema que viene ha marcado el debate urbano durante cuatro décadas, desde que 1969 el Servicio Municipal de Transportes elaborase el Anteproyecto de Ferrocarril de Sevilla. Dicho documento proponía la construcción de 3 líneas de metro, con un recorrido total de 23,8 km y 35 estaciones. El estudio preveía que la red pudiera entrar en servicio en 1975, para una población que se estimaba que habría crecido en la ciudad hasta los 900.000 habitantes.

El ayuntamiento de la época realizó gestiones ante el gobierno, que fructificaron consiguiendo la promulgación de la ley 37/1975 de 31 de octubre, sobre construcción y explotación del Metro de Sevilla. En abril de 1976, el Consejo de ministros aprueba el acuerdo para la construcción del primer tramo de la línea 1, entre La Plata y Gran Plaza, dotando el proyecto con 1.155 millones de pesetas. Las obras del metro de Sevilla dieron comienzo en noviembre de 1976 en la calle Federico Mayo Gayarre.

El proceso constructivo se vería unos años después afectado por problemas de asentamientos de tierra que darían lugar a daños en la superficie. En 1981, se produjo un desplome en la base de la estatua de San Fernando, en la plaza nueva, donde se estaba excavando el pozo para la construcción de una de las estaciones. El monumento al completo hubo de ser retirado. En 1982 se produjeron socavones en la Puerta de Jerez (donde se excavaba también otra de las estaciones), así como grietas en la estación de San Bernardo, que paralizaron también las obras en ese sector. En febrero de 1983 se detectan importantes grietas en el edificio de la Equitativa (Puerta de Jerez), que obligan a paralizar las obras en ese sector. A partir de ese momento se desata una importante polémica acerca de la seguridad del proyecto. ABC, el diario de más tirada en la ciudad, en una impactante portada y editorial, pide la paralización total de las obras mientras se estudia la situación.



Imagen 49: Portada de ABC de Sevilla 12-3-1983. Fuente: Hemeroteca ABC

Durante los dos años siguientes se produce un intenso debate político y de opinión pública acerca del futuro y la viabilidad del metro en Sevilla. Se constituye una plataforma ciudadana de apoyo a su construcción, al mismo tiempo que la oposición política, representada por Alianza Popular, reclama más información y transparencia. Por su parte el gobierno municipal elude pronunciarse claramente acerca de la cuestión, al tiempo que los redactores del nuevo PGOU evitan incluir el metro dentro del futuro esquema de transportes de la ciudad.

Las principales dudas en cuanto a la viabilidad del metro en Sevilla eran de dos tipos:

- El riesgo constructivo y su afectación al caserío y, sobre todo, al patrimonio histórico. Los desperfectos causados en superficie habían sido analizados y justificados en problemas técnicos para la compactación de los suelos durante las obras. En cuanto a una posible futura afectación sobre la catedral, lo cierto es que los principales problemas habían sido causados no por los túneles, sino por los pozos de construcción de las estaciones. El suelo de la ciudad es sedimentario, lo que complica este tipo de excavaciones. No obstante, el túnel que atravesaría el centro

histórico se preveía realizar a más de 40 metros de profundidad, en pleno estrato de margas azules, es decir, el sustrato formado por sedimentos de fondos marinos profundos, que presentan un grado de solidez adecuado para la tunelación.

- El riesgo económico. El esquema de financiación había sido puesto en duda o el gobierno municipal. La ley del metro adjudicaba al ayuntamiento la dotación de toda la superestructura y material móvil, cuyo presupuesto había sido estimado en 5.000 millones de pesetas. A su vez, la explotación del sistema también correspondería al ayuntamiento. Era evidente que las previsiones poblacionales realizadas años antes (que estimaban hasta un millón de habitantes en 2000), no iban a alcanzarse, ya que la población se había estancado entre los 600 y 700.000 habitantes. Era evidente que el metro nunca iba a financiarse por el billete de los propios viajeros, y que comprometería anualmente cuantiosos recursos municipales. Este esquema de explotación se ponía en contraste con los del metro de Madrid o Barcelona, cuya competencia correspondía a la Administración General del Estado (posteriormente transferida a las comunidades autónomas).

En mayo de 1986, el pleno municipal, con el voto en contra de la oposición, aprueba la suspensión definitiva de las obras del metro, y la restitución urbana de las zonas afectadas por las mismas. De manera simultánea se solicita al ministerio de transportes que las partidas inversoras destinadas a Sevilla sigan existiendo, pero destinadas a la construcción de un nuevo esquema ferroviario de acceso a la ciudad, que levantara los numerosos trazados férreos "internos" que producían duras cicatrices urbanas. Esta decisión es significativa de un cambio de tiempo y de prioridades. La ciudad se adentra en la preparación de la Exposición Universal de 1992 y en el desarrollo del ambicioso nuevo PGOU. El metro era presentado en una campaña publicitaria municipal como "un túnel sin salida". En el momento de su suspensión definitiva, el proyecto del metro de Sevilla contaba con 2,64 km de túnel, entre Nervión y La Plata, y varios pozos de estaciones, entre ellos los de La Alameda, Plaza Nueva y Puerta de Jerez., además del edificio para las cocheras del metro. La inversión realizada se estimaba en 5.000 millones de pesetas.

Los profundos cambios urbanos desarrollados en años posteriores, y el propio éxito de la Expo'92, pudieron mitigar la sensación de fracaso de la ciudad, como incapaz de desarrollar el que iba a ser el tercer metro de España (tras Madrid y Barcelona), mientras que ciudades como Bilbao o Valencia empezaban ahora a acometer sus proyectos. Lo cierto es que durante en la década de los 90, este fracaso urbano marcó el debate ciudadano y político.

## 5.2. UNA NUEVA RED DE METRO

En la negociación del pacto de gobierno tras las elecciones locales de 1999 suscrito entre el PA y el PSOE, el proyecto de construcción de un metro para Sevilla ocupó un lugar central. Alejandro Rojas Marcos (PA), exigió la creación de la Sociedad del Metro de Sevilla y la reanudación del proyecto del metro en la ciudad como condición para el nuevo pacto de gobierno. Este acuerdo implicaba a la Junta de Andalucía que ostentaba las competencias en la materia. La coyuntura política facilitó el acuerdo, ya socialistas y andalucistas estaban también en coalición en el gobierno andaluz desde 1996, y revalidada tras las elecciones autonómicas de 2000.

La nueva red de metro es presentada en 2001, cuando se somete a información pública el trazado de la línea 1 con el doble objetivo de que se formularan tanto la declaración de impacto ambiental como las correspondientes alegaciones por parte de organismos, entidades públicas y privadas, y ciudadanos particulares. En 2002 se aprobó por la Junta de Andalucía el decreto 153/2002 de 21 de Mayo por el que se modifica el Plan de la Red para el Ferrocarril Metropolitano de Sevilla.

La nueva red de metro surge bajo planteamientos territoriales y económicos básicamente distintos. En primer lugar se trata de un proyecto de competencia autonómica, lo que incluye el conjunto de su construcción y posterior explotación. Por otra parte se realiza un trazado de carácter metropolitano, al objeto de interconectar un área de 1,11 millones habitantes de los que el 36,8% habitaban en la corona

metropolitana, y en la el transporte público había pasado de representar el 43,2% de la movilidad mecanizada en 1983, al 23,6% en 2001<sup>77</sup>.

El proyecto básico general de la red de metro de Sevilla que se planteaba preveía la construcción de 4 líneas con una longitud total de 52,5 kilómetros y 75 estaciones, en un trazado básicamente subterráneo, con tramos en superficie según los requerimientos técnicos y urbanísticos. Tendría una dotación total de 12.800 plazas, distribuidas en 64 trenes ligeros de plataforma baja, y desarrollaría una velocidad comercial de entre 23 y 29 Km/h (incluyendo paradas).



Mapa 14: Red de metro de Sevilla propuesta. Fuente: Oficina de Planificación y Coordinación de Programas (Ayuntamiento de Sevilla) y elaboración propia.

<sup>77</sup> Datos recogidos en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

### ▪ El proyecto de la Línea 1

El Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces que gestionaba el proceso, adjudicó mediante concurso la construcción y explotación de la línea 1 del Metro de Sevilla al consorcio de empresas formado por DRAGADOS, SACYR, RUSVEL, GEA 21, CAF y TUZSA. Fue declarada de interés metropolitano y financiada por el gobierno central, la Junta de Andalucía y los ayuntamientos de Sevilla, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe y Dos Hermanas; teniendo sus dos estaciones terminales en estos dos últimos municipios.

La construcción de la línea 1 se inició en septiembre de 2003 con la rehabilitación del tramo de túnel entre Nervión y La Plata que, procedente del anterior proyecto, ahora iba a ser reutilizado. Después de 25 años fue necesario acceder y vaciar el agua procedente de las filtraciones de las juntas. Se analizó su capacidad estructural y funcionalidad llegándose a la conclusión de que dichos tramos eran reutilizables, tras su rehabilitación, refuerzo estructural mediante la colocación de una armadura suplementaria y protección de hormigón. El hecho de colocar “la primera piedra” del proyecto en esta parte de la obra tenía el valor simbólico de retomar el proyecto donde se quedó y tratar de resarcir, en el imaginario colectivo, el fracaso de la primera tentativa. En enero de 2004 se inició la actividad para la obra nueva.

La línea 1 tiene una longitud de casi 18,9 km desde Mairena del Aljarafe hasta Montequinto, transcurriendo por los municipios de Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Sevilla y Dos Hermanas, que suman una población de 858.000 habitantes. La población servida (residente a menos de 500 m de las paradas) es de 227.900 personas, lo que supone el 26,6% del total.

El recorrido tiene un tramo urbano en Sevilla, entre la Universidad Pablo de Olavide y el Parque de Los Príncipes, y dos prolongaciones metropolitanas: hacia el sur, Los Quintos (Dos Hermanas) y hacia el oeste (San Juan y Mairena). Cuenta con 23 estaciones, 9 en superficie, 3 semienterradas y 11 subterráneas. La línea cuenta con un 60% del trayecto en subterráneo y un 40% en superficie o estructura.

La construcción del metro se desarrolló durante los cinco años siguientes, implicando entre 2004 y 2008 un periodo de intensas obras en la ciudad, con especial incidencia en sectores como los Remedios (avenida República Argentina), la Puerta de Jerez, la calle San Fernando, Ramón y Cajal, o Nervión.

La construcción en subterráneo se realizó utilizando soluciones tecnológicas, para evitar incidencias en el entorno. Se utilizaron columnas de 'jet-grouting', inyecciones de compensación, empleo de tuneladoras de alta tecnología o inyección en el terreno de morteros, espumas y geles. La utilización de estas tecnologías se complementó con medidas de seguimiento del estado de los edificios colindantes. El incidente mas serio fue producido por la apertura de un gran socavón en Puerta de Jerez en el que se hundió totalmente un quiosco de prensa, sin causar daños personales.

El diseño de las estaciones se realizó con criterios de accesibilidad, ergonomía, movilidad de flujos y máxima visibilidad. Como medida complementaria de seguridad, se utilizó el sistema de puertas hidráulicas que separan a los viajeros en espera en los andenes, de las vías. El material móvil utilizado es de tipo metro-ligero, modelo Urbos 2 de CAF, contando con 17 trenes.

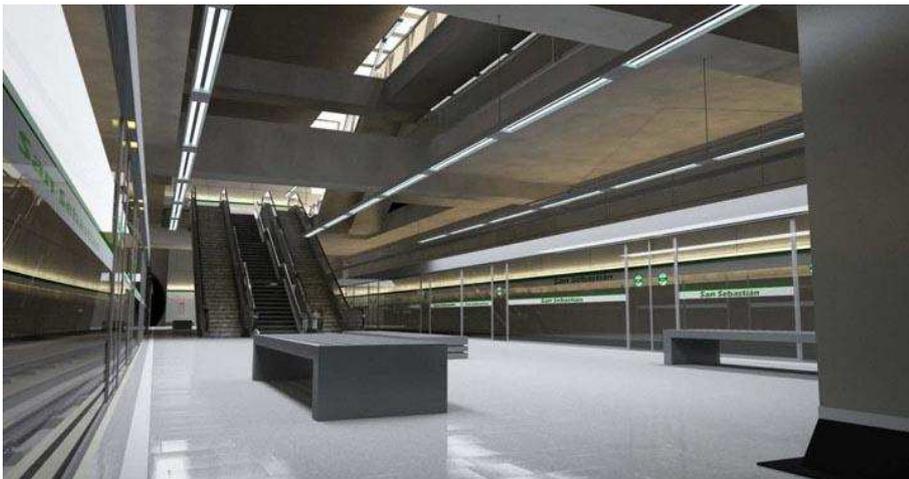


Imagen 50: Estación del Prado de S. Sebastián. Fuente: Metro de Sevilla.

- **La financiación.**

La financiación del metro fue asumida por la Junta de Andalucía que diseñó un modelo concesional de construcción, financiación y explotación durante 30 años a la sociedad Metro de Sevilla S.A., que además de la Junta de Andalucía 12%, y Tussam, participaban el grupo de empresas constructoras y de servicios, operadores de servicio público de viajeros y fabricantes de material móvil ferroviario que habían obtenido la adjudicación del proyecto.

Inversión en infraestructura:	584 millones €
Material móvil:	50 millones €
<i>Fuentes de financiación</i>	
Subvención de capital Junta Andalucía:	275 millones €
Capital social:	125 millones €
Préstamo Banco Europeo de Inversiones:	260 millones €

Tabla 7: Esquema general del Modelo Económico del Metro de Sevilla <sup>78</sup>

La participación de la Administración General del Estado en la financiación de la Línea 1 del metro fue objeto de polémica política entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla (PSOE), y el Gobierno de la Nación (PP) durante 2002 y 2003. La Consejería de Economía y Hacienda reclamaba del 33% del total de los 428,5 millones presupuestados para el proyecto, lo que suponían 218,9 millones de euros. Por su parte, el ministerio de Economía respondió asumiendo el 33%, no del total, sino de los 126 millones de euros que la Junta de Andalucía iba a aportar como subvención de capital, lo que suponían 42 millones. Tras las elecciones generales de 2004, con la llegada del PSOE

<sup>78</sup> Fuente: Situación de la gestión y financiación de proyectos de transportes en la comunidad autónoma de Andalucía. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Presentación 11 de Mayo 2011 en 8ª edición International Rail Forum 2011 - Madrid

al gobierno, en el que es nombrada ministra de Fomento la anterior consejera de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía (Magdalena Álvarez), propiciaron un cambio de criterio y la asunción de los 218 millones de aportación de la administración general del estado, dividido en los 30 años de la concesión.

La línea 1 se inauguró el 2 de abril de 2009 con 17 estaciones, a las que se incorporaron en Septiembre y Noviembre de ese año las 4 estaciones restantes, que continuaban en obras. La frecuencia de paso del metro en hora punta quedó establecida en 5 minutos. El recorrido medio en tramo urbano entre estaciones es de 5 minutos, mientras el recorrido medio desde la corona metropolitana hasta Sevilla es de 12 minutos.

Desde el inicio del servicio, en vísperas de las fiestas de primavera de 2009 en Sevilla, el metro de Sevilla contó con una afluencia diaria media aproximada de unos 40.000 viajeros, lo que significa una media anual de unos 14 millones de viajeros.

#### ▪ **Nuevas líneas.**

Durante 2007, en plena construcción de la línea 1 de metro, la consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía licitó la redacción de los proyectos de las restantes líneas de la red. En 2010 fue presentado a información pública el anteproyecto de las líneas 2, 3, y 4, que completaban la red de metro. En primer lugar, los anteproyectos contenían ya un cambio sustancial respecto a los estudios previos, ya que definían la red como mayoritariamente subterránea, recogiendo así la corriente de opinión mayoritaria, tanto por parte de las autoridades locales como de los partidos y la opinión pública, entendiéndose que sólo así era verdaderamente eficaz que el metro fuera un transporte ágil y masivo.

No obstante, persistían tramos en superficie que fueron objeto de numerosas alegaciones, así como otras consideraciones, como también lo fue la construcción de cocheras para cada una de las líneas (una de ellas en terrenos del Parque del Alamillo). También existía un conjunto importante de alegaciones que solicitaban mejorar y ampliar las conexiones, a veces con nuevos ramales, de barrios y núcleos con elevada densidad de población.

El resultado final del proceso supuso la incorporación de 12 observaciones relevantes sobre la red propuesta, que incluían: el soterramiento de tramos en superficie, como los de C/ José Díaz y cruce de la dársena del Guadalquivir en dirección Cartuja (línea 4), soterramiento del tramo glorieta de San Lázaro y Ronda Urbana Norte (línea 3), soterramiento de la avenida de Montes Sierra, en Sevilla Este (línea 2). También se incorporaron nuevas conexiones con los barrios de Parque Alcosa, San Jerónimo, Torreblanca, Bermejales, Bellavista y el núcleo del municipio de Camas, atravesando el cauce vivo del Guadalquivir.

Por otra parte, el tramo de la línea 2 que atraviesa el centro histórico fue objeto de debate entre las administraciones autonómica y local la localización de la estación, que el anteproyecto situaba en Plaza del Duque (epicentro comercial del casco histórico), y el ayuntamiento pretendía localizar en la plaza de la Encarnación, más central desde el punto de vista geográfico. Finalmente se asume la construcción de dos estaciones en el centro, una en Plaza del Duque y otra en plaza del Cristo de Burgos.

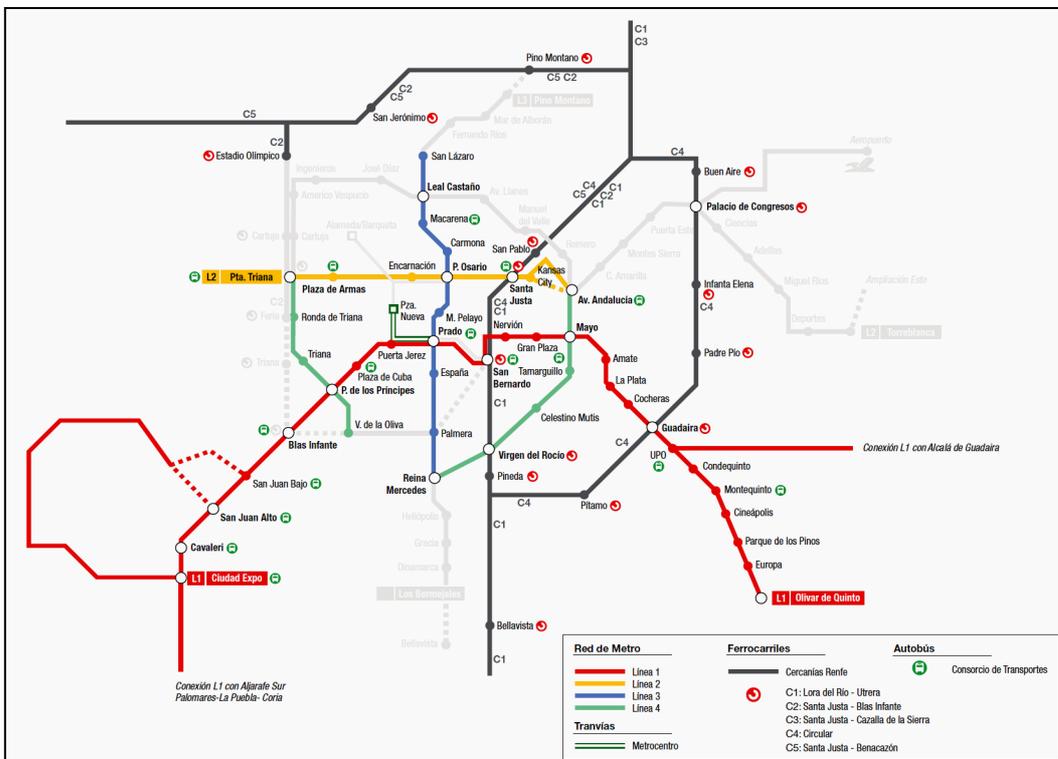
El conjunto de alegaciones aceptadas aumenta el trazado en superficie y también el costo del proyecto, pero a su vez aumenta también el número potencial de viajeros.

	ANTEPROYECTO	RED RESULTANTE
% trazado subterráneo	81%	92%
% trazado superficie	19%	8%
Nº Estaciones subterráneas	46	55
Nº Paradas en superficie	14	5
Demanda estimada (*)	239.550	254.961
Inversión Estimada (Mill. €)	2.839,78	3.225,70

Tabla 8: Total Red de Metro (Líneas 2, 3 y 4) resultado de las alegaciones. Fuente: Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Estudio de las alegaciones presentadas para las Líneas 2, 3 y 4 Metro de Sevilla.

▪ **Opciones para la construcción de las líneas 2, 3 y 4.**

Ante la perspectiva de una construcción sucesiva de las líneas, que alargara el plazo para disponer de la red completa hasta dos o tres décadas, o la idea de una construcción completa y simultánea de las tres líneas, lo que supondría una enorme carga presupuestaria y un estado de obras por toda la ciudad, el gobierno municipal realizó una propuesta intermedia: en primer lugar que la licitación de todos los proyectos se realizara paralelamente, de manera que el carácter de red quedara en todo momento claro, una red que se desarrolla integralmente, y no una sucesión de líneas. Pero por otro lado, se proponía el desarrollo de los proyectos y de las obras por segmentos de líneas, de manera que se fueran creando progresivos circuitos funcionales que se irían poniendo en uso conforme se fueran completando, sin necesidad de esperar a completar cada una de las líneas.



Mapa 15: Propuesta de desarrollo de la red de metro. Fuente: Oficina de Planificación y Coordinación de Programas (Ayuntamiento de Sevilla) y elaboración propia.

Dichos segmentos se extenderían en forma de “peine” sobre la base de la línea 1, que así vería progresivamente incrementada su funcionalidad. De este modo, el plan de obras y la necesidad de financiación en cada momento podrían regularse adecuadamente. El ritmo de las obras también sería graduable en función de la afectación de las mismas en la vida ciudadana. Se irían poniendo en marcha bucles progresivos de la red de manera más rápida que esperando a completar cada una de las líneas, lo cual además influiría en una actitud más favorable de la ciudadanía a asumir las obras sabiendo que en breve dispondría de nuevos trayectos de metro.

Las perspectivas de la continuidad en el proceso de construcción completa de la red de metro se vieron frustradas por el inicio de la crisis económica en los años finales de la década, y en los programas de fuertes ajustes presupuestarios. La licitación e inicio de las obras, inicialmente anunciadas para 2011, finalmente no se produjo.

## 6. EL PLAN DE ORDENACIÓN VIARIA DEL CENTRO HISTÓRICO.

En el esquema de movilidad de la ciudad, la situación del centro histórico ocupa un lugar de preeminencia habida cuenta de su extensión, y poseer una trama urbana histórica poco adecuada al tránsito de vehículos en buena parte del casco. Pero al mismo tiempo el centro histórico de la ciudad ha mantenido vigente su función comercial y de servicios, además de su uso residencial. Todo lo cual el área central de la ciudad (que engloba además del centro histórico, los barrios de Triana, Los Remedios y Nervión) se convierte en el principal punto de atracción de tráfico del área metropolitana, con 140.000 vehículos diarios<sup>79</sup>. El problema, detectado por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, es que los 12.500 vehículos que penetraría en el área central en hora punta, colmataría y rebasaría en un 5% la capacidad de acogida no congestiva del viario existente para que los vehículos llegasen a su destino final. En un contexto de crecimiento del parque móvil, el escenario tendencial

---

<sup>79</sup> Fuente: Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Avance, 2006.

indicaba un aumento del tráfico de vehículos hacia el área central del 31%, lo cual haría inmanejable la situación en las horas puntas. Para ello el Plan proponía medidas de limitación drástica de la capacidad de aparcamiento, y alternativas de transporte público y movilidad no motorizada.

En el Casco Antiguo, se estima que el acceso diario de vehículo supera los 100.000 diarios. Las consecuencias negativas derivadas de este masivo al interior del Casco Antiguo son la contaminación acústica, visual y ambiental, la frecuente invasión de espacios ciudadanos por el vehículo a motor, el aumento de los tiempos de paso y detención de los vehículos, la congestión, la insuficiencia del estacionamiento lícito en superficie, la dificultad de operación para la carga y descarga, en resumen, la pérdida de calidad de vida y de la capacidad de atracción de residentes y visitantes.

La peatonalización de amplios espacios del centro histórico, y la introducción en marcha de nuevos sistemas de transporte (metro, tranvía, bicicleta), parecía conllevar como lógica contrapartida la necesidad de controlar el tráfico de vehículos por el centro histórico. Esta idea fue recogida por el PGOU, de manera más expeditiva que en el Plan Metropolitano de Transporte. El PGOU establece la implantación progresiva de restricciones al vehículo privado, prohibiendo la entrada y circulación de vehículos no autorizados en el Centro. Sólo se considerarían “autorizados” los vehículos de residentes, pudiéndose ampliar esta categoría a los comerciantes y clientes de los hoteles ubicados en el interior del casco histórico, además de la carga y descarga, taxis, transporte colectivo y vehículos especiales.

Era evidente la necesidad de una regulación de accesos más efectiva que la realizada hasta entonces, que disminuyera la contaminación, permitiera hacer el espacio más habitable para el peatón, para el residente y el visitante, mejorará la regularidad y frecuencia del transporte público, y que hiciera más fluido el tráfico de vehículos y más eficaz la distribución capilar de mercancías. La recuperación del Casco Antiguo como espacio residencial, para el turismo y como impulsor de la actividad, comercial, profesional y empresarial estaría vinculada, en buena parte, a una racionalización del tránsito de vehículos por el sector..

La regulación de los accesos al casco antiguo y su régimen de autorizaciones se estableció en la Ordenanza de Peatones y Ciclistas, aprobada en septiembre de 2007. El desarrollo y la expansión de nuevos sistemas de movilidad, así como resoluciones judiciales producidas sobre esta ordenanza, y avances tecnológicos en sistemas de visión artificial, llevaron en 2010 a modificarla y plantear el Plan de Ordenación Viaria del Casco Antiguo y Protección de la Zona Monumental, que surgía con la intención de dar una solución completa al problema del tráfico en el casco histórico, con la finalidad de adaptar del uso del viario interior del centro a su verdadera capacidad, erradicando los problemas de congestión y uso ilícito del espacio público por parte de los vehículos en tránsito o estacionados.

La regulación establecía el cuerpo esencial de derechos y obligaciones de los ciudadanos que accedían al Casco Antiguo en vehículo privado. Se regulaba la acreditación de residentes o usuarios de garajes, la definición de zona peatonal y zona de acceso restringido y el régimen sancionador, el perímetro regulado, los horarios de regulación, los tiempos de permanencia, el procedimiento para la gestión de autorizaciones, etc.

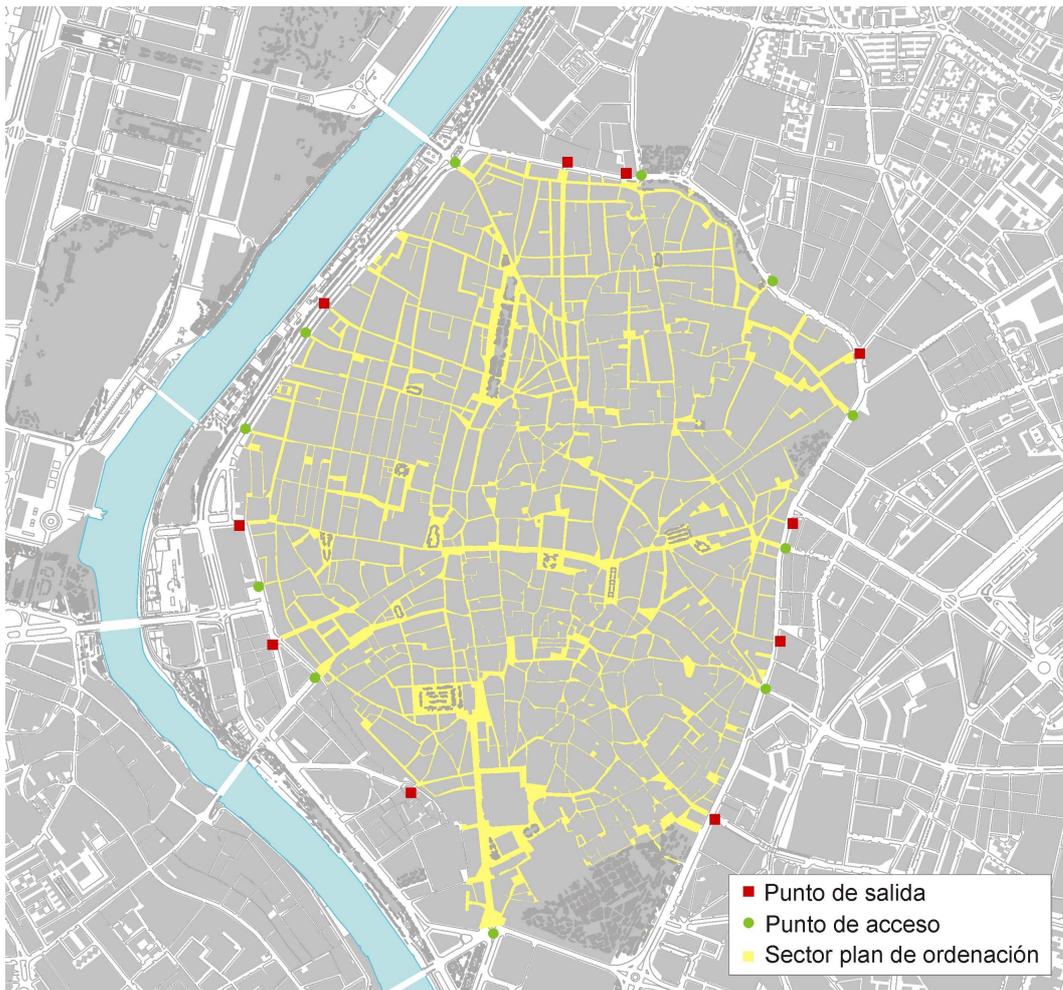
Desde el punto de vista territorial, la regulación de accesos se articulaba sobre dos elementos, la ordenación viaria del interior de la Corona Histórica y el establecimiento de “puertas” de acceso y salida controladas mediante sistemas de visión artificial.

La ordenación viaria comprendía el espacio interior de la antigua muralla de la ciudad a excepción del viario comprendido en las calles Marqués de Paradas, Julio César, Santas Patronas, Adriano, Arfe, Tomás de Ibarra y Postigo del Carbón, que mantenían su carácter de zona de estacionamiento regulado en superficie.

Se implantó un sistema de visión artificial en todas las calles de acceso, controlándose las salidas que completan los itinerarios que concentran el mayor número de viajes, en las que igualmente el sistema regula mediante visión artificial y procediendo a señalar el resto de salidas para su uso por transporte público, residentes o vehículos autorizados.

Se establecieron 11 “puertas” de acceso y 8 de salida. No obstante, para evitar el uso del viario del casco histórico como vías de tránsito por las

que atravesar el centro hacia zonas exteriores, se vinculó cada calle de entrada con posibles calles de salida, de manera que, en la práctica, en el centro se creaban células o áreas de penetración y salida no permeables entre sí.



Mapa 16: Plan de Ordenación Viaria del Centro Histórico. Fuente: elaboración propia a partir de la resolución municipal de aprobación del plan.

Para los vehículos en general (no acreditados ni autorizados) se permitía el acceder libremente al interior del Casco Antiguo entre las 22:00 horas y las 08:00 horas del día siguiente, de lunes a sábado, inclusive así como los domingos y festivos. A partir de las 08:00 horas y hasta las 22:00 horas, de lunes a sábado, se permitía la circulación durante un período de

cuarenta y cinco minutos, siguiendo un itinerario establecido de acceso y salida. Se estimaba que ese podría ser el tiempo necesario para la realización de gestiones concretas en la zona. No obstante, el tiempo de permanencia se ampliaba de manera ilimitada mediante el estacionamiento en uno de los aparcamientos subterráneos ubicados en el interior del centro histórico, computando el tiempo restante hasta los cuarenta y cinco minutos desde el momento de la salida. El incumplimiento del tiempo máximo de estancia conllevaba multa de 70 euros.

Una de las tareas más complejas a la hora de establecer esta regulación fue determinar las diferentes situaciones jurídicas del ciudadano en relación al sistema de regulación. Más allá de residente o no residente, la casuística demostró ser tan grande como las dificultades para encuadrarlas todas en unas pocas categorías determinadas. Finalmente, fueron establecidas las siguientes categorías:

- *Acreditado residente*, es el vecino empadronado que reside en el interior de la corona histórica, es titular de un vehículo privado (o tiene derecho de uso sobre el mismo). Este residente tiene derecho a acceder por cualquiera de las puertas, a circular libremente por el interior del perímetro regulado y a estacionar en cualquier plaza lícita en superficie y a salir por cualquiera de las puertas.
- *Acreditado titular de una plaza de estacionamiento* (o del derecho de uso de una plaza). Tiene derecho a acceder por cualquiera de las puertas, a circular libremente por el interior del perímetro regulado, a estacionar en la plaza de garaje de la que es titular en propiedad o por derecho de uso y a salir por cualquiera de las puertas. Los titulares de plaza de estacionamiento subterráneo podrán disponer del uso compartido de la misma, no autorizándose la permanencia simultánea de los vehículos que compartan la plaza.
- *Los titulares de derecho de uso de vehículos en régimen de renting, leasing, alquiler, etc*, tendrían que acreditar que figuran como conductor habitual en la correspondiente póliza de seguro.

- *Autorizado permanente.* Corresponde a vehículos identificados de servicio público y/o emergencias, así como a vehículos de servicios o suministros de urgencia. Tienen acceso y salida durante todo el período regulado por cualquiera de las puertas.
- *Autorizados temporales.* Se trataba de personas individuales y/o colectivos que presentan necesidades puntuales de acceso al interior de la corona histórica. Dispondrían de acceso limitado en el tiempo y por espacios identificados con carácter previo. Se identificaron los siguientes colectivos, aunque no se pudo establecer una lista cerrada: vehículos de distribución de mercancías, clientes de hoteles, servicios a domicilio, transporte escolar, centros de estancia diurna, mudanzas, talleres de reparación de vehículos, empresas suministradoras de servicios esenciales, etc.

Dos supuestos merecieron especial atención: el cliente hotelero, que se consideraba como acreditado residente desde las 00:00 horas del día de su llegadas hasta las 24:00 horas del día de su marcha. Los vehículos de distribución de mercancías, servicios y suministros, dispondrán de un horario específico de accesos (De lunes a Sábado: de 7:00 horas a 11:00 Horas y de 15 a 17 horas) y de un sistema individual de acreditación.

Las personas con movilidad reducida acreditadas tendrían libre acceso y estacionamiento durante todo el período de regulación. También se contemplan la autorización de acceso libre al interior del Casco Antiguo a los vehículos eléctricos como medidas para el fomento de su uso. Se autorizaba también de manera permanente la circulación de ciclomotores y motocicletas durante todo el período de regulación por todas las entradas y salidas al Casco Antiguo.

El plan entró en vigor en octubre de 2010. La implantación de un sistema tan complejo implicó un período de pruebas, durante 2011, y la realización de campañas informativa dirigida a cuarenta y dos mil hogares ubicados en el interior del Casco Antiguo, habilitación de oficinas de información y gestión, web, etc. La propia validación del sistema exigió también de un amplio esfuerzo técnico.

No obstante, un cambio tan profundo en la movilidad del centro urbano generó una intensa polémica, ciudadana, mediática y política. Sectores del comercio se posicionaron también en contra, así como colectivos especialmente afectados como el de los trabajadores del centro histórico. Se trataba de cambiar hábitos, acendrados durante décadas y, aunque ello fuera en pos de un beneficio mayor y a medio y largo plazo, el día a día de muchos ciudadanos en un aspecto importante como es la movilidad era indudable que iba a sufrir cambios no voluntarios.

El Partido Popular incluyó en su programa electoral la eliminación de dicho plan de accesos, y como ganador de las elecciones municipales de julio de 2011, procedió a su cancelación inmediata.

Dado el breve tiempo en que funcionó la regulación, no es posible evaluar sus efectos sobre la movilidad en particular y sobre la calidad del ambiente urbano y el espacio público del centro histórico. Tampoco saber si el sistema provocó efectos económicos de algún tipo sobre los sectores productivos. Si cabe afirmar que, durante los meses que estuvo en uso, se redujo sustancialmente el número de vehículos que transitaban por el casco histórico. Al principio de manera radical, dado el poco conocimiento general que los conductores tenían acerca de la posibilidad de hacerlo durante 45 minutos, o de no computar el tiempo en parking. También se produjo un aumento considerable de la rotación del aparcamiento en superficie en la vía pública, aumentando considerablemente el número de plazas disponibles y la posibilidad de encontrar aparcamiento en tiempo razonable. De esto último fueron beneficiarios especialmente los residentes en el casco antiguo.

Una vez derogado el sistema, se procedió a conceder libre acceso a todos los vehículos excepto a las calles y zonas expresamente reguladas.

## 7. OTRAS ACCIONES RELEVANTES EN MATERIA DE MOVILIDAD

### 7.1. SISTEMA VIARIO: SENTIDO ÚNICO DE AVENIDAS Y PASOS SUBTERRÁNEOS.

El Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 2006, incluye un conjunto de actuaciones encaminadas a aumentar la movilidad interna, entre otros fines. En este sentido, se realizaron una serie de actuaciones para definir un nuevo sistema viario, a partir de la construcción de nuevos pasos inferiores (Cardenal Bueno Monreal con avenida de la Palmera, y Ronda del Tamarguillo con Avenida de Andalucía), así como la implantación del sentido único de ejes viarios estratégicos, en especial en la Ronda Histórica.

### 7.2. CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS SUBTERRANEOS.

Para completar el esquema de cambio de la movilidad y cambio en el uso del espacio público, el PGOU impulsaba una política de construcción de aparcamientos subterráneos, ya rotatorios o para residentes. Los primeros estarían especialmente destinados a compensar la restricción de accesos en vehículo privado a la zona central de la ciudad.

Los aparcamientos para residentes estarían destinados a barrios con especiales dificultades de estacionamiento, en los que por su antigüedad no había sido diseñado el parque residencial contado con aparcamientos subterráneos, especialmente en el centro histórico, donde el propio PGOU reconoce que la creación de aparcamientos para residentes sería la manera de asegurar la habitabilidad del centro de Sevilla, y protegerla de la amenaza del despoblamiento.

La situación de partida presentaba un gran déficit de este tipo de aparcamientos, también en sectores como Polígono Norte, Pino Montano, Nervión y Triana.

<i>Distrito</i>	<i>Población</i>	<i>Aparcamientos</i>	<i>Nº Plazas</i>
Casco Antiguo	55.576	1	237
Macarena	156.044	3	507
Nervión	123.025	1	100
Este	174.360	1	120
Sur	114.792	2	465
Triana-Los Rem.	82.318	6	2.160
<b>Total</b>	<b>706.115</b>	<b>14</b>	<b>3.589</b>

Tabla 9: Plazas de aparcamiento en 1999. Fuente: Ayuntamiento de Sevilla, Plan Integral de Ordenación Vial.

La formulación de un Plan Director de Aparcamientos impulsó la construcción de aparcamientos en rotación y para residentes, en régimen de concesión administrativa. Entre 2000 y 2010 se construyeron o pusieron en marcha los aparcamientos en rotación de Virgen de Iuján, Paseo de Colón, Las Delicias, José Laguillo, López de Gomara, Ronda de Triana, Arjona y Pablo Picasso

En cuanto a los aparcamientos para residentes, se construyeron en una primera fase del programa los de Las Golondrinas, Sánchez Pizjuán, San Lázaro, Las Almenas, La Dársena, Crucero Baleares/Ronda de Triana, Mendigorría y Calle San Luis, éstos dos últimos en el casco histórico. Un segundo lote de trece aparcamientos para residentes, cuya adjudicación correspondió a la empresa Equipark en 2007, no fueron construidos debido a la entrada de esta sociedad en concurso de acreedores, lo que supuso un motivo de frustración y reclamaciones legales por parte de los cientos de residentes que tenían interés en los mismos y aportado cantidades en concepto de reserva de plaza.

Tampoco llegaron a construirse los aparcamientos en rotación previstos en el entorno del Prado de San Sebastián o La Barqueta, considerados necesarios por el ayuntamiento por situarse en la periferia del casco histórico, si bien el Plan de Transporte Metropolitano los considera dentro de la zona central, lo que produce una contradicción entorno a la idoneidad de su emplazamiento.

### 7.3. FERROCARRIL DE CERCANÍAS.

Diversas actuaciones realizadas durante el periodo estudiado condujeron a un incremento de la oferta del tren de cercanías,

El cierre del anillo ferroviario y la creación de la una línea circular supuso un incremento del 30% de la cifra de viajeros, que llevaba años estabilizada. El esquema resultante era el de tres líneas, las circulares C-1 Lora del Río-Santa Justa-Utrera; la C- Sta. Justa-Cazalla-Constantina; y la circular C-4, que unía las nuevas paradas de Palacio de Congresos y Padre Pío Palmete con las de Santa Justa, San Bernardo y Virgen del Rocío. En ese momento la red pasó a tener una media de 24.000 viajeros diarios en día laborable. En 2011 se abrió la línea C-5 Sevilla-Benacazón, que extendía el servicio de cercanías a la zona Aljarafe Norte, y la C-2 que conecta la estación de Santa Justa con el apeadero de La Cartuja, que fue remozado para ello.

### 7.4. LA CIRCUNVALACIÓN SE-40

La nueva autovía de circunvalación SE-40 es un proyecto estratégico para la movilidad en Sevilla y su entorno. Con una longitud de 77 Km., más de 1.400 millones de € de inversión prevista y diversos elementos distintivos, como los túneles bajo el Guadalquivir, el enlace viario más complejo de Andalucía o el nuevo puente sobre la Vega, la SE-40 representa la inversión en viario más importante en el entorno de Sevilla desde la época de la Expo'92, tanto en términos económicos como en cuanto al impacto que supondrá para la movilidad metropolitana.

Concebida como una forma de aliviar el intenso tráfico de paso que la ciudad soporta y para unir con eficacia las importantes vías arteriales que

convergen en la ciudad, principalmente la A-4 Norte y Sur, A-66, A-92 y A-49, la SE-40 es una infraestructura que pretende extraer el tráfico de tipo subregional y regional de la circulación interna de la ciudad y del Área Metropolitana, en particular puntos como el Puente del V Centenario, la Ronda Urbana Norte o la entrada de Huelva.

Entre los primeros tramos ejecutados se encuentra el que une la A-4 en las cercanías del Aeropuerto con la A-92. La carretera cuenta aquí con un enlace, que sirve de entrada para dar acceso a instalaciones cercanas - como la fábrica de Heineken- y está preparada para, en un futuro, ser la conexión con la nueva variante de la A-92 que cruzará la SE-40 a esa altura. El desarrollo del resto de tramos, cuya construcción se esperaba estar al 60% en 2009, fue suspendida y reprogramada debido a la crisis y la contracción de las finanzas públicas.



## VI. ACCIONES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL

Superada la etapa de crisis de los 90, que en Sevilla estuvo particularmente ligada a la reducción de inversiones públicas tras la Exposición Universal, la ciudad afrontó la primera década del siglo XXI participando plenamente del intenso ciclo de crecimiento de la economía nacional. El análisis de el periodo de estudio pone de manifiesto la existencia de un prolongado periodo de desarrollo económico y social durante el período 2000-2008, en concreto hasta la segunda mitad del año 2008, y un periodo de decrecimiento en la segunda mitad del 2008 y una entrada plena en el período crisis económica en los últimos años de la década, que continuará en los años posteriores.

Entre los años 2000 y 2007, la actividad económica de Sevilla se incrementó un 46%, medida por las actividades sujetas al IAE. Por sectores de actividades económicas, el industrial fue el que experimentó un mayor crecimiento relativo, permaneciendo el dedicado a los servicios como principal sector de actividad económica<sup>80</sup>.

El PIB per cápita de Sevilla en 2000 era del 74,2% de la media nacional. Desde 1992 se había dejado de converger con España. Desde entonces hasta 2005 creció la convergencia con la media nacional a un ritmo sostenido hasta llegar al 81,2% de la media española. Incluso varios años Sevilla estuvo a los primeros puestos de España en crecimiento económico. La creación de empleo fue intensa en este período 2000-2008, aumentado en más de un 14% el número de empleados. La tasa de paro, que era en la ciudad del 18.9% en 2001, se redujo este período en 6.8 puntos, marcando en 2005 su mínimo histórico en Sevilla con un 10.5%<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> Fuente: Documento "Punto de partida: Desarrollo Estratégico de la ciudad de Sevilla 2000-2009"- Oficina del Plan Estratégico Sevilla 2020. Ayuntamiento de Sevilla.

<sup>81</sup> Fuente: Barómetro de Economía Urbana. Sevilla Global. Nº 19 (2009).

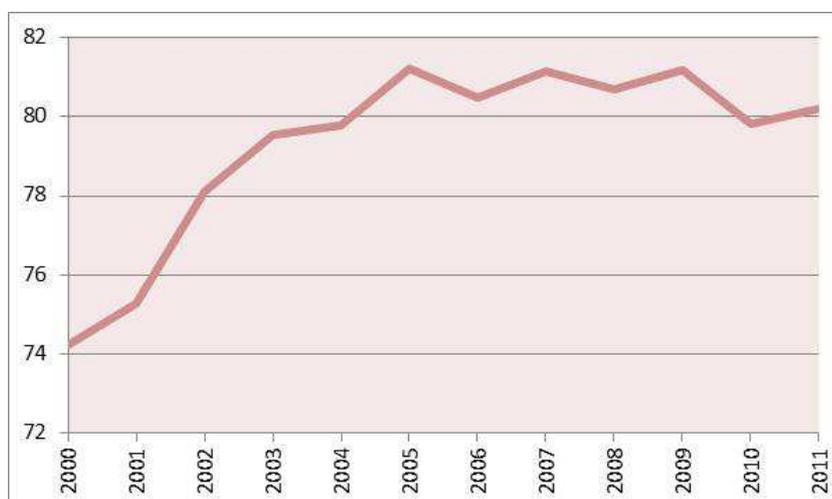


Fig. 12. PIB per cápita. Ratio Sevilla/España. 2000-2011.  
Fuente: INE y elaboración propia

La visión de la economía sevillana de la década debe de completarse haciendo referencia a los años finales de la misma, intensamente marcados por la crisis económica global y nacional. El PIB provincial de Sevilla se redujo en un 3,3% sólo en 2009. La licitación pública pasó de 1.700 millones de euros en 2008 a 600 en 2010 (-65%), y la tasa de desempleo pasó del 12,4% a finales de 2007, al 20,8% a finales de 2010, con 33.600 parados más en la ciudad<sup>82</sup> (Sevilla Global, 2010). Si bien los datos peores aún estaban por llegar en los primeros años de la siguiente década.

Las bases del crecimiento de Sevilla y su región urbana, de manera común a la economía nacional, se fundamentaron en el sector de la construcción y auxiliares como motores (Caravaca Barroso y García García, 2009), si bien con una presencia intensiva de inversiones públicas en infraestructuras, y de determinados proyectos industriales también intensivos en inversión. A su vez un sector de servicios, comercial y turístico asentado sobre el fuerte crecimiento del consumo en este ciclo de crecimiento.

<sup>82</sup> Fuente: Barómetro de Economía Urbana. Sevilla Global. Nº 20 (2010).

## 1. REALIZACIÓN DE GRANDES INVERSIONES PRODUCTIVAS INDUSTRIALES. EL “URBANISMO PRODUCTIVO”.

Como ya se ha comentado en el capítulo correspondiente, el PGOU incorporó 13 millones de metros cuadrados de suelo para actividades económicas, tecnológicas y empresariales. De esta manera, se proveía a la ciudad de una reserva suficiente de suelos sobre los que poder acometer actuaciones económico-empresariales. El modelo de ciudad que se define en el Plan General está muy dirigido al impulso de actividades productivas. Una política, en definitiva, que desde el urbanismo y la visión estratégica, fuera capaz de trascender la imprevisión, generar proyectos productivos, y definir los medios para llevarlos a efecto. El suelo fue el instrumento fundamental de la ciudad para el logro de este objetivo central, esto es, la dotación de espacios productivos cualificados, generando una oferta para las empresas que demandaran equipamientos y servicios suficientes para la adaptación de sus procesos de producción y distribución a los nuevos paradigmas tecnológicos.

Los principios de este modelo serían: no dismantelar; no deslocalizar y generar nuevos espacios productivos de calidad.

**No dismantelar:** aplicando como principio general que no se dismantelarían injustificadamente las instalaciones productivas existentes, muchas veces vinculadas a la sustitución apresurada por suelo residencial, guiado todo por criterios especulativos y cortoplacistas.

**No deslocalizar:** En el caso de las actividades económicas que han precisado de nuevos espacios para su modernización, se debería garantizar la permanencia en el municipio, y el mantenimiento o mejora del empleo.

**Generar nuevos espacios productivos de calidad:** promoviendo a través del PGOU la generación de espacios productivos mejor diseñados, accesibles, sostenibles, que dieran cabida a actividades avanzadas, en diferentes sectores.

El Plan Estratégico Sevilla 2010, por su parte, había determinado las acciones para la modernización de la base productiva y del empleo, con

especial incidencia en la innovación, la industria aeronáutica, el desarrollo logístico y portuario, y la gestión integral del turismo. También incidió en la necesidad de una concepción funcional y metropolitana del desarrollo económico, tarea en la cual la agencia pública de promoción económica Sevilla Global realizó una tarea de análisis, estudio y promoción exterior conjunta de la imagen económica e industrial de la región urbana de Sevilla (Hernández Martínez, y López Izquierdo, 2011b).

Se desarrollaron acciones estratégicas destinadas a mantener e impulsar proyectos industriales y tecnológicos que equilibraran y diversificaran una economía basada fundamentalmente en servicios, administración pública y turismo. Para ello se impulsaron una serie de industrias locales de tradición histórica pero cuya situación en las últimas décadas había sido languideciente, como la aeronáutica, la agroalimentaria, o la automovilística.

#### 1.1. LA FACTORÍA DE EADS-CASA PARA EL ENSAMBLAJE DEL AIRBUS A-400M.

A partir de la industria aeronáutica pre-existente, en 2004 se inició el proyecto para el ensamblaje final del avión militar AIRBUS 400M, que supuso la creación una nueva factoría de EADS-CASA. El desarrollo en el área metropolitana del parque empresarial Aerópolis, (Parque Tecnológico Aeroespacial de Andalucía), supuso el refuerzo del cluster aeronáutico que pretendía situar a Sevilla entre las ciudades europeas a la vanguardia de esta industria.

La decisión del consorcio europeo EADS-CASA de proceder al ensamblaje en Sevilla del avión de transporte militar A400M fue un hito de gran importancia industrial. EADS había cerrado la venta de 180 aviones militares Airbus A400M a siete países europeos por importe de 20.000 millones de euros.

El A400M es un avión de transporte con mayor capacidad de carga y velocidad que el Hércules C130 y de menor tamaño que el C17, al que se asimila en velocidades de crucero y en las posibilidades de transporte de vehículos y helicópteros. Destaca por sus prestaciones de despegue y aterrizaje en pistas no asfaltadas.

El contrato vigente entre EADS y los siete estados que participaban del programa, entre ellos España, incluía el pedido de 180 aviones para su entrega en 2009 concretamente, 60 unidades para Alemania, 50 para Francia, 27 para España, 25 para Reino Unido, diez para Turquía, siete para Bélgica y una para Luxemburgo. También se suministraron a clientes de Malasia y Sudáfrica.

El 16 de diciembre de 2003 se firmaron dos convenios relacionados con este tema.

Mediante el convenio de Colaboración con el Ministerio de Defensa y EADS-CASA, el Ayuntamiento de Sevilla, a través de la Gerencia de Urbanismo, asumió el compromiso de contribuir económicamente en la cantidad de 3,75 millones de €, en atención al interés general de que el proyecto de la Nueva Factoría se localizase en terrenos del municipio. Esta cantidad sería aplicada para facilitar el pago por parte de EADS-CASA del precio pactado con el Ministerio para la adquisición de los terrenos necesarios (596.475 m<sup>2</sup>) en las proximidades del Aeropuerto (Maestranza Aérea). El precio total ascendió a 10.933.386 euros.

EADS CASA se comprometió con el Ayuntamiento a instalar la factoría de montaje final del A400M en los terrenos descritos en el mencionado convenio, además de poner en marcha un Plan de Actividades.

El convenio también recogía que la aportación municipal se podría realizar mediante la compensación al Ministerio de Defensa (Gerencia de Infraestructura y Equipamiento de la Defensa) con aprovechamientos urbanísticos adicionales por dicho valor, que se pudieran generar en terrenos de titularidad del Ministerio que quedasen desafectados y que pudieran incorporarse al proceso urbanístico del Nuevo Plan. Para concretar estos terrenos en los que se pudieran generar esos aprovechamientos excedentarios se firmó un Convenio Urbanístico específico entre la Gerencia de Infraestructura y Equipamiento de la Defensa y el Ayuntamiento en el marco del proceso de Revisión del Nuevo Plan General de Ordenación Urbanística, en abril de 2007 y que afectaba a varios inmuebles situados en nuestra ciudad.

También, ese mismo día se firmó un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y EADS-CASA por el que se acordó desarrollar un Programa de Fomento y Desarrollo del Sistema Aeronáutico. En atención a la aportación municipal anteriormente descrita, la entidad EADS-CASA asume el compromiso de colaborar con el Ayuntamiento en la puesta en marcha de un Programa de Fomento y Desarrollo con la idea de dar carácter sinérgico a los distintos enclaves territoriales aeronáuticos en el área metropolitana así como para fortalecer el sistema aeronáutico de ciencia, tecnología, formación y producción en la ciudad.

Esta factoría ocupa una superficie de 110.000 m<sup>2</sup>, además de 20.000 m<sup>2</sup> de oficinas, áreas de producción y dirección del programa. En 2007, EADS-CASA inició la construcción de un Centro de Entrenamiento para pilotos de aviones militares como instalación anexa al centro de montaje del avión A400M.



Imagen 51: Factoría de ensamblaje del A400M. Sevilla.  
Fuente: Airbus Defence and Space

El programa sufrió retrasos de desarrollo, complicaciones y sobrecostes. Finalmente, el vuelo del primer aparato salido de la factoría de montaje se realizó en diciembre de 2009.

Se calculaba que Línea de Montaje Final del A400M, que se ubica en Sevilla, inyectaría anualmente 25 millones de euros a la ciudad,

generando empleo durante 15 años y manteniendo unos 1.000 puestos directos y estables<sup>83</sup>.

## 1.2. LA NUEVA FACTORÍA HEINEKEN-CRUZCAMPO

La construcción y puesta en actividad de la nueva factoría Heineken – Cruzcampo, iniciada en el año 2005 y finalizada en el 2008, supuso una inversión de 333 millones de euros, y un incremento de la actividad productiva entre 2005 y 2008 de 520,5 millones de euros.

La actividad industrial cervecera en Sevilla cuenta con una tradición en la ciudad de más de 100 años. En 1991, el Grupo Cruzcampo, representaba el 19% del mercado nacional de cerveza. Su accionariado estaba en buena parte formado por varias familias de la burguesía sevillana, cuando fue adquirido por el grupo irlandés Guinness, que unos años después, en 2000, lo vendió a la compañía holandesa Heineken.

Después de la adquisición, los responsables de Heineken expresaron al gobierno local que la situación de la factoría de Cruzcampo, en pleno casco urbano, presentaba dificultades insalvables para aplicar las modificaciones estructurales y técnicas necesarias para el mantenimiento de esta actividad industrial, dadas las actuales exigencias de producción y de mercado del sector cervecero mundial, inmerso en un proceso de concentración industrial. Se llevaron entonces a cabo acuerdos urbanísticos alcanzados entre el Ayuntamiento de Sevilla y Heineken España S.A. para asegurar los planes de la compañía y su mantenimiento en el municipio.

El Convenio Urbanístico de Colaboración suscrito por el Ayuntamiento de Sevilla y Heineken España S.A. (de 13 de abril de 2004, completado mediante acuerdo de 9 de junio de 2005) establecía la implantación de una nueva fábrica de Heineken España S.A. en el término municipal de esta ciudad, con el consiguiente mantenimiento de la actividad industrial y del empleo. La nueva factoría fue declarada de Interés Social por

---

<sup>83</sup> Fuente: "Informe de Prospectiva sobre el Distrito Aeronáutico de Sevilla en el Horizonte 2010", estudio elaborado en el marco del Programa Torreblanca 2010, que impulsan EOI Escuela de Negocios, el Ayuntamiento de Sevilla a través de Sevilla Global, EADS-CASA y CajaSol.

Resolución del Pleno del Ayuntamiento de Sevilla en sesión celebrada el 17 de febrero de 2.005.

La Compañía asumió el compromiso de reinvertir en la nueva fábrica no solo las plusvalías que se generaran como consecuencia de la venta de los terrenos e instalaciones en que se ubica su fábrica actual (conforme a la ordenación acordada en el Convenio Urbanístico citado), sino el total del importe obtenido en la enajenación de dichos terrenos e instalaciones.

El traslado y creación de la nueva fábrica significaría la inversión en Sevilla por parte de Heineken España S.A. de 333 millones de €. Esta inversión suponía el 4,64 % de la inversión empresarial anual sevillana, y un incremento de la actividad productiva entre 2004 y 2008 estimada en 520,55 millones de €<sup>84</sup>

La nueva factoría supone el mantenimiento de esta actividad industrial y del empleo en la ciudad y la creación de 2.205 empleos adicionales, la mayor parte (el 65%) concentrado en la industria manufacturera.

En los terrenos de la Avenida de Andalucía, antigua fábrica de Cruzcampo, el citado Convenio Urbanístico de Colaboración establecía la construcción de 1.962 viviendas. De éstas, 854 (el 43,53% de las viviendas previstas) deben de ser viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública protegidas, con una edificabilidad total de 85.434 m<sup>2</sup> construibles.

De igual modo, Heineken España S.A. también se comprometía en el citado Convenio Urbanístico a ceder a la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla el 40% de la superficie total de los terrenos, en concepto de cesiones de terrenos de uso y dominio público, que pasarán a formar parte del sistema de espacios libres y equipamientos de la ciudad, reforzando así el nivel de equipamientos y espacios libres en una zona de la ciudad especialmente deficitaria.

Por su parte, la nueva fábrica de Heineken España S.A. en Sevilla ocupa una superficie total de 73,55 hectáreas, que se clasifican como suelo

---

<sup>84</sup> Fuente: Informe sobre el impacto en la ciudad de Sevilla de la implantación de la nueva fábrica de Heineken España S.A. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla.

urbanizable, con el uso global de actividades productivas, y una edificabilidad total de 390.713 m<sup>2</sup>t. De éstos, se reservaron para uso industrial y almacenamiento 249.391 m<sup>2</sup>t, y para servicios terciarios con una edificabilidad máxima de 141.322 m<sup>2</sup>t., suficientes para la integración de la nueva factoría con las instalaciones anexas de la fábrica (maltería y servicios logísticos) y con un polígono de actividades complementarias de la industria auxiliar.

Heineken España S.A. se comprometía así mismo a ceder a la Gerencia de Urbanismo los terrenos urbanizados en los que localizar el 10% del aprovechamiento medio del Área de Reparto que le corresponde, esto es, 35.330 UA.

Todo esto suponía la creación de un nuevo foco de actividad industrial en la ciudad, en el que Heineken España S.A., como compañía de cabecera, actuaría como locomotora y polo de atracción de otras implantaciones industriales.

Como consecuencia de la nueva ordenación de los terrenos de Heineken España S.A. en la Avenida de Andalucía la compañía se comprometía en el citado convenio urbanístico a satisfacer a la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla por razón de diversos conceptos la cantidad total de 6,23 millones de euros. Además, como consecuencia de la participación de Heineken España S.A. en la financiación de la ejecución de las obras de infraestructuras de los sistemas generales de los terrenos donde se ubicará la nueva factoría, de conformidad con las normas urbanísticas del PGOU, se comprometía en el citado convenio a abonar a la Gerencia de Urbanismo la cantidad de 10,46 millones de €.

La suma de ambas cantidades hace un total de 16,69 millones de euros, que serían invertidos por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla en actuaciones de infraestructuras y urbanización de la ciudad.

### 1.3. ABENGOA-PALMAS ALTAS

El Centro Tecnológico de ABENGOA en Palmas Altas, construido por Richard Rogers, en terrenos que fueron obtenidos por permuta, se inició en el año 2007 y finalizó el año 2009. Es el centro directivo y de investigación principal de esta compañía de origen local y expansión multinacional en el presente.

La implantación del nuevo Centro Tecnológico de Abengoa en Palmas Altas se realizó en terrenos anteriormente de propiedad municipal. Existían importantes limitaciones de las instalaciones de Abengoa cercanas al centro comercial Los Arcos, totalmente dentro del caso urbano, para el desarrollo de las actividades de esta compañía.

Con objeto de impulsar este cambio y garantizar el mantenimiento de la actividad tecnológica de Abengoa en Sevilla, la Gerencia de Urbanismo, Ibisa y Abengoa suscribieron en marzo de 2004 un convenio urbanístico de colaboración para trasladar estas actividades a otra zona de la ciudad y construir en Sevilla un nuevo Centro Tecnológico que sumara a sus actividades tradicionales otras de mayores cotas científicas y tecnológicas. En octubre de 2005 la Gerencia de Urbanismo aprueba la operación de permuta de suelos propiedad de Ayuntamiento en Palmas Altas por suelos de Abengoa-Ibisa junto a Los Arcos. El nuevo PGOU preveía para esta zona la implantación de nuevos usos y funciones más acordes con la trama urbana donde se insertan, de carácter predominantemente terciario.

Por su parte, el Ayuntamiento de Sevilla y el Ministerio de Fomento firmaron en octubre de 2006 un convenio para la desafectación de los terrenos de la zona de servicio del Puerto de Sevilla incluidos en el SUNP-GU-1 (Palmas Altas) con una superficie de 55.753 metros cuadrados. Este suelo pertenecía a la zona de servicio del Puerto de Sevilla y tenían la condición de dominio público portuario adscrito a la Autoridad Portuaria, entidad dependiente del Ministerio de Fomento.

Para la realización de este proyecto, Abengoa convocó un concurso internacional que fué ganado por un equipo formado por tres estudios de arquitectura encabezados por Richard Rogers (reconocido con el premio Pritzker) con sede en Londres, Vidal Asociados, con sede en Madrid y Juan Fernández Carbonell, junto con el equipo de Ingeniería Arup de Sevilla.

El proyecto supondría una inversión de unos cien millones de euros y la creación de 1.800 empleos directos (de los que un millar serán titulados superiores), que se sumarían a los 14.000 empleados de la multinacional.

La sede del Centro Tecnológico de Palmas Altas concentra el 90% de la actividad de esta multinacional sevillana, en concreto las diez filiales de ABENGOA dedicadas a tecnologías de la información, ingeniería y construcción industrial, además de las actividades de I + D de la compañía. Esta concentración en un único centro de las diferentes actividades tecnológicas e industriales tenía como objetivo estratégico potenciar la política de innovación desde un único centro de tecnología, concentrando la actividad tecnológica para conseguir economías de escala y favorecer el intercambio de conocimiento entre las diferentes áreas tecnológicas.

Las actividades que se trasladaron son las de energía, medio ambiente, tráfico y transporte, administración pública y sanidad, telecomunicaciones y servicios e industria.

El diseño de los edificios se ha cuidado en todos sus detalles para lograr el confort de sus ocupantes, una perfecta armonía con el paisaje y el máximo aprovechamiento de los recursos energéticos. El Centro Tecnológico de Palmas Altas está diseñado para albergar a más de 3.000 personas. Está ubicado en un solar de 42.100 metros cuadrados, cuenta con siete edificios de entre dos y cuatro alturas, conectados con una plaza central. En total, son 50.000 metros cuadrados construidos.

El centro dispone de 4.000 metros cuadrados destinados a servicios: guardería, gimnasio, restaurantes, supermercado, agencia de viajes, etc. Además, los edificios 6 y 7 albergan la Universidad Loyola Andalucía.

La multinacional quiso realizar en este proyecto una demostración del nivel de capacidad tecnológica de la empresa, y de los diferentes sistemas avanzados de producción y almacenamiento en el campo de las energías renovables, en el que es una de las más avanzadas globalmente.



Imagen 52: Campus Palmas Altas. Fuente: Abengoa.

El conjunto de edificios del centro están diseñados para reducir en un 50 por ciento el consumo energético gracias a la implantación de tecnologías de última generación: paneles fotovoltaicos, una planta de trigeneración, pilas de hidrógeno, sistemas de climatización e iluminación eficientes, etc.

Se aplican medidas pasivas (atrios, orientación de fachadas, elementos de protección solar,...) para aprovechar al máximo la luminosidad y prevenir el calor en verano.

El complejo cuenta con una planta generadora de energía, que produce simultáneamente electricidad, calor y frío para climatización. Parte de la energía eléctrica del complejo se genera con la ayuda de un motor alimentado con gas natural. De la energía térmica residual de los gases de escape y la refrigeración del motor, junto con los colectores solares cilindro-parabólicos, se obtiene agua caliente y fría mediante una máquina de absorción que será utilizada para climatizar todos los edificios del

CTPA. Este sistema de trigeneración supone un importante ahorro de combustible.

Además, se instalaron paneles solares fotovoltaicos, como cubiertas en los patios abiertos entre edificios, que transformarán la luz solar en electricidad, aportando a este complejo otro elemento de eficiencia energética.

Para acumular la energía solar y utilizarla por la noche se dispone de un disco solar parabólico con motor Stirling y una pila de combustible. El motor genera la electricidad que, posteriormente, es utilizada para producir hidrógeno. Este gas es almacenado durante el día con objeto de utilizarlo durante la noche para iluminar la plaza central de Palmas Altas, mediante una pila de combustible que lo transformará en electricidad.

El Green Building Council ha otorgado la Certificación LEED Platino al CTPA<sup>85</sup>.

## 2. DESARROLLO DE NUEVOS ESPACIOS PARA LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y PRODUCTIVA.

### 2.1. PARQUE CIENTÍFICO-TECNOLÓGICO CARTUJA

Los primeros años de funcionamiento del Parque Científico-Tecnológico Cartuja (entonces Cartuja'93), no estuvieron a la altura de las altas expectativas creadas con su creación, sobre todo porque desde la comunicación política se había incidido en las ventajas y grandes perspectivas que abría Cartuja'93, pero se obviaba que este tipo de proyectos necesitan de años de maduración y consolidación. También se vio afectado por la crisis económica unida a otras restricciones en cuanto la posibilidad de adquirir los suelos por parte de las empresas. También desde ámbitos de oposición política, se exageró la imagen de un espacio

---

<sup>85</sup> Este sistema de clasificación de edificios sostenibles LEED fue creado para definir el concepto de «edificio sostenible», mediante el establecimiento de un estándar de medición común, elevar la apreciación de la sociedad sobre los beneficios que aportan los edificios sostenibles.

abandonado para restar valor a las consecuencias positivas de la Exposición Universal de Sevilla, calificada como un dispendio inútil.

Cambios legales para permitir el acceso a la propiedad de las propias parcelas, y un mejor ambiente económico, impulsaron el Parque Científico y Tecnológico de Cartuja desde finales de los 90, hasta convertirlo diez años después en la segunda tecnópolis española en volumen de negocio. En 2010 contaba con un total de 377 empresas y organizaciones, que generaban un empleo directo de 15.065 trabajadores y una actividad económica de 1.912 millones de euros. El PCT Cartuja 93 entre 2000 y 2010 tuvo un aumento de la facturación de un 171%, y las empresas y organizaciones localizadas en el mismo aumentaron en un 109%. El 74,6% de la actividad económica es generada por el sector de las tecnologías avanzadas. En 2006, fruto de un proceso de ampliación tras haberse ocupado los 447.427 m<sup>2</sup> iniciales, se le unieron 123.064 m<sup>2</sup> correspondientes a zonas colindantes, con los que el recinto pasó a contar con una superficie de 639.419 m<sup>2</sup>. En octubre de 2010 quedó inaugurada la Tecnoincubadora Marie Curie, un nuevo edificio que alberga 35 empresas de base tecnológica y dos sociedades de apoyo a la creación de empresas.

Por otra parte, la falta de obras de reurbanización se hicieron sentir, en paralelo a un uso y actividad creciente, generándose problemas de movilidad, transportes, aparcamiento, mal estado de muchos de los entornos. Hasta el año 2010 no se acometió la primera reurbanización de Cartuja tras la Expo. A través de los fondos del Plan Proteja impulsado por la Junta de Andalucía, se adecuaron y rehabilitaron partes del entorno y los espacios públicos del Parque con un presupuesto de 2,81 millones de €.

## 2.2. ACTIVIDAD LOGÍSTICA Y PORTUARIA.

El Plan Estratégico Sevilla 2010 se trazaba el ambicioso objetivo de convertir a Sevilla en centro de la macro región sur occidental de Europa y centro logístico intermodal de primer nivel. Entendiendo por centro logístico moderno un conjunto de servicios e infraestructuras que garantizaran la organización y distribución de flujos de mercancías, personas e información añadiendo valor a las mercancías en el desarrollo

de sus operaciones. Durante la década se pusieron en marcha acciones que apuntaban en esta dirección: configurar Sevilla y su región urbana como el importante “hub” logístico que se planteaba.

La competitividad del Puerto de Sevilla en tráfico de pasajeros no cesó de aumentar desde el año 2003, partiendo de niveles muy escasos. En el año 2000 el tráfico de pasajeros fue de 3.181, hasta 12.413 en 2010. El tráfico de mercancías sin embargo no conoció apenas variación entre 2000 y 2010, cuando se movieron 4,4 millones de toneladas. Por ello los proyectos portuarios, sin olvidar el tráfico de pasajeros, se orientaron a mejorar la competitividad en el ámbito de las mercancías para que el puerto incidiera en la competitividad económica de la región metropolitana de Sevilla.

Los principales proyectos portuarios de esta etapa fueron: la ampliación del Puerto y mejora de los accesos marítimos, proponiendo un dragado del Guadalquivir hasta su desembocadura (aún sometido a estudio por sus repercusiones ambientales), y mediante la construcción de una nueva esclusa, la nueva Zona de Actividades Logísticas Portuarias de 52 Ha., y el desarrollo de la dársena del Cuarto, en las que se han instalado las primeras terminales polivalentes, que cuentan con dos nuevos muelles, y una zona de actividades logísticas de 29 Ha.



Imagen 53: Construcción de la nueva esclusa del puerto. Fuente: el autor.

La nueva esclusa del Puerto de Sevilla entró en actividad en 2010, y fue diseñada para permitir el acceso del 90% de la flota mercante mundial, en coherencia con el proyectado dragado del río Guadalquivir. La nueva esclusa cuenta con una anchura de 40 metros y una longitud de 300, y supuso una inversión pública de 163 millones de euros, procedentes de los Fondos de Cohesión de la Unión Europea, que han aportado 62,8 millones de euros, y el Banco Europeo de Inversiones ha concedido un préstamo de 100 millones de euros.

La Zona de Actividades Logística (Z.A.L.). Se trata de un parque logístico situado dentro de las instalaciones portuarias, que ofrece a las empresas servicios e infraestructuras necesarias para operar. En su primera fase (ZAL I), ocupaba 35 hectáreas, siendo la segunda instalación de este tipo en superficie a escala nacional. Empresas de distribución y logística se instalaron en el recinto hasta prácticamente su colmatación, haciendo necesaria una ampliación del mismo (ZAL II) de 18,5 hectáreas. El recinto completo llegaría entonces a las 54 hectáreas de parque logístico, con una inversión de 110 millones de €.

La Dársena del Cuarto forma parte de la expansión del puerto hacia el sur, aprovechando el inicio del nunca concluido canal Sevilla-Bonanza. Se han instalado en esta dársena terminales portuarias en régimen de concesión, destinadas a empresas logísticas e industrias complementarias.

### 2.3. POLÍGONOS INDUSTRIALES

En esta etapa se desarrollaron también programas de revitalización integral de espacios industriales, orientados a la rehabilitación, y la dotación de nuevos equipamientos y seguridad a los polígonos industriales por importe total unos 13 millones de euros. También se crearon nuevos espacios especializados, como el Parque de Arte Sacro, destinado a las artesanías de función religiosa o tradicional (imaginería, orfebrería,...). Muchas de las empresas situadas en estos espacios industriales de la ciudad expresaron a través de sus organizaciones su insatisfacción por la insuficiencia de estas medidas y la carencia de servicios como transporte público, o una mayor seguridad.

### 3. PUERTO TRIANA.

Es sin duda el proyecto urbanístico de tipo terciario que, a priori, contaba con una mayor inversión prevista, pero cuyas vicisitudes atravesaron buena parte de la década.

En 1998, el Consejo de Administración de AGESA, sociedad estatal que administraba el patrimonio heredado de la Expo'92, puso en venta por 4.000 millones de pesetas (24 millones de €), los terrenos situados al sur del recinto de la Cartuja, que fueron señalados para su adquisición por una sociedad en la que participaban las dos cajas de ahorro sevillanas (San Fernando y El Monte), con un 40% del accionariado, las empresa Ayesa y Grupo Dos (10% cada una) y la sociedad Canadiense especializada en centros comerciales y de ocio TrizecHahn (40%), posteriormente las acciones de esta empresa serían adquiridas por la holandesa Rodamco. El proyecto de los nuevos propietarios para este terreno junto al Guadalquivir consistía en un centro de ocio y comercial.

EL alto precio del suelo tenía su correlato en la elevada edificabilidad (97.822 m<sup>2</sup>), que se establecía para el proyecto propuesto, justificada en la necesaria rentabilidad económica de la operación.

La Gerencia Municipal de Urbanismo, tras unas negociaciones iniciales en las que se solicitó una reducción de un 10% de la edificabilidad propuesta (finalmente se trasladó dicha edificabilidad a plantas bajo rasante), dio su aprobación al convenio urbanístico necesario para desarrollar el proyecto. No obstante, se reconocía que el proyecto Puerto Triana no se adecuaba al planeamiento vigente y se comprometía a tramitar una modificación puntual del PGOU.

El proyecto tiene en ese momento un carácter temático (en relación con el cine), y un aspecto similar a lo que se recordaba de la Expo'92. Tras el cambio de gobierno, se sigue la tramitación en urbanismo aunque surgen algunas discrepancias entre los socios de la coalición de gobierno, acerca de si debe de ser tramitado como una modificación puntual, tal como estima la delegación de urbanismo en manos andalucistas, o debe de

esperar e incluirse en la tramitación del nuevo PGOU, como estimaba la alcaldía.



Imagen 54: Representación del proyecto del Centro Comercial y de Ocio Puerto Triana.  
Fuente: documento preparado por TrizecHahn Europe y Ayesa.

Finalmente el pleno municipal en febrero de 2000 aprueba la modificación puntual del PGOU, y se remite a la Junta de Andalucía, que debe de aprobar dicha modificación. Durante los meses siguientes, se producen pronunciamientos tanto de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía como del responsable de la redacción de nuevo PGOU de Sevilla, Manuel González Fustegueras, sobre la conveniencia de que el proyecto se tramitara dentro de la redacción del nuevo PGOU, lo que es visto por los promotores como una vía demasiado lenta para sus intereses.

En julio de ese año los promotores incorporan al proyecto al arquitecto Ricardo Boffill, intentando sin duda mejorar la calidad arquitectónica y urbanística de Puerto Triana y tener el prestigio del arquitecto como un argumento a favor ante la administración. Se realiza incluso una

presentación de Puerto Triana en enero de 2001 ante el presidente de la Junta de Andalucía, con el arquitecto y el alcalde de Sevilla. El proyecto diseñado por Boffill incluye una torre acristalada de 104 metros.

Durante 2001, el grave conflicto surgido entre la presidencia de la Junta de Andalucía y los responsables de las dos cajas de ahorro de la ciudad, con la fusión de las mismas de fondo, enrarece la relación entre los responsables del proyecto y la administración autonómica. Se habla de la "Torre Boffill" como centro de negocios y sede de la nueva caja sevillana fusionada.

En 2002 la Consejería de Obras Públicas considera que para desarrollar este proyecto no es suficiente una modificación puntual del PGOU, sino que hay que tramitar una modificación cualificada, ya que afecta a los sistemas generales de la ciudad. Se solicita una modificación del proyecto para reducir su edificabilidad. En este momento el preavance del PGOU que se da a conocer resitúa el proyecto original de Puerto Triana, alejándolo de la margen del río, y reduciendo su afectación a los sistemas generales.

En agosto de ese año produce el acuerdo entre los responsables del urbanismo municipal y la Consejería de Obras Públicas, que conlleva un recorte de la edificabilidad de 20.000 metros cuadrados, quedando ahora establecida en 48.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad comercial y 20.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad para oficinas. En cuanto a la forma de tramitación, ésta se realizará dentro del proceso de redacción del nuevo PGOU.

Tras el cambio de gobierno municipal (coalición PSOE-IU), se produce una salida progresiva de los socios privados del proyecto, abandonando la sociedad la empresa Rodamco, y posteriormente Ayesa y Grupo Dos, quedando el accionariado de Puerto Triana formado únicamente por las cajas de ahorro.

En 2004 se firma el convenio definitivo, entre la sociedad estatal Agesa, propietaria de los suelos, la Gerencia de Urbanismo y las cajas de ahorro. Se establece que la edificabilidad completa se 68.000 metros cuadrados sobre una parcela de 214.629 m<sup>2</sup>, de los que el 50% serían espacios libres y dominio público. Agesa y las cajas de ahorro compensarían a la ciudad con 30 millones de euros destinados a la activación del Pabellón

de la Navegación, la realización de pasarelas sobre el Guadalquivir, urbanización del entorno, e infraestructuras y equipamientos urbanos.

Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla incorpora este convenio, como área de reforma interior ARI-DT10. El PGOU determinaba que debería desarrollarse un proyecto arquitectónico de calidad, señalando implícitamente una edificación en altura, dado el coeficiente urbanístico permitido, la exigencia de que se realizara todo en un sólo edificio, y la no limitación de altura en la ficha urbanística.

La propuesta planteada por los promotores fue efectivamente la construcción de un rascacielos que se convirtiera en otro hito de la ciudad. La propuesta planteada por Cajasol, la caja de ahorros resultante de la fusión de San Fernando y El Monte, fue efectivamente la construcción de un rascacielos. Tras un concurso de ideas internacional, ganó el proyecto del arquitecto argentino César Pelli<sup>86</sup>. La construcción ha finalizado en 2015.



Imagen 55: Infografía de la Torre Pelli y el edificio podio. Fuente: Puerto Triana S.A.

---

<sup>86</sup> César Pelli, es artífice de construcciones emblemáticas, entre ellas las Torres Gemelas Petronas de 452 metros de altura en Kuala Lumpur (Malasia), que hasta mediados de 2003 fueron los edificios más altos del mundo.

El edificio tiene una altura de 180 metros con una edificabilidad de 68.000 metros cuadrados. El proyecto Puerto Triana está constituido por una torre de oficinas, sobre un edificio podio. Esta parte baja de la torre es un espacio peatonal con zonas comerciales y recreativas, ceñida por una gran plaza que se extiende de norte a sur, flanqueada por oficinas y comercios. Este edificio tiene cubiertas ajardinadas. En la parte superior de la torre se sitúa una terraza mirador y un restaurante, ambos abiertos al público en general.

La torre de 37 plantas, tiene una fachada compuesta de vidrio, sombreada por un entramado de parasoles horizontales y verticales que un eficiente control climático y amplias vistas hacia la ciudad y sus alrededores. Los parasoles horizontales aumentan su tamaño hacia el sur para proteger a esta fachada del fuerte sol del verano, mientras que los verticales crecen hacia el este y el oeste, para proteger sus correspondientes lados.

La construcción de la torre se inició en 2008, y desde que empezó a crecer el edificio, su altura, la mayor de Andalucía, planteó un intenso debate en una ciudad que, como norma no escrita, nunca había permitido la construcción de edificios más altos que la Giralda. Entidades conservacionistas del patrimonio, como Icomos, plantearon la paralización del proyecto o la inclusión de los sitios patrimonio de la humanidad de Sevilla en la lista de patrimonio en peligro.

El Comité del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO trató el asunto en su 33ª reunión. Finalmente, en 2012, no sin críticas sobre su impacto visual negativo, este organismo internacional evitó la catalogación de los monumentos sevillanos como patrimonio mundial en peligro, como solicitaban organizaciones conservacionistas opuestas al proyecto (UNESCO World Heritage Committee, 2012).

El edificio concluyó su construcción en 2015, siendo propiedad de CaixaBank, la entidad que absorbió a Cajasol. Entre sus usos se planearon posteriormente, además de oficinas, la inclusión del espacio cultural Caixaforum, y un hotel en las 13 plantas superiores.

#### 4. INVERSIONES EN EL SECTOR TURÍSTICO.

Otro subsector clave de la economía urbana de Sevilla es el turismo, que supone aproximadamente el 11% de la economía de la ciudad (Ayuntamiento de Sevilla, 2003). Con más de 3 millones de pernoctaciones anuales (3,3 en 2010), Sevilla es el tercer destino turístico urbano de España, tras Madrid y Barcelona (Medina Molina, C. 2010). Su atractivo monumental y cultural se ha visto reforzado por la renovación urbana y el aumento de la oferta hotelera, que entre 2000 y 2010 creció en un 28% hasta las 18.000 plazas.

En el año 2005, se aprobó por las administraciones y los agentes sociales implicados en la configuración de Sevilla como destino turístico, un plan estratégico del turismo, que posteriormente dio lugar un plan de inversiones turísticas desarrollado entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de la ciudad que contó con una inversión de 20 millones de euros para la adecuación turística de edificios y espacios singulares. Entre los principales proyectos incluidos en el plan se encuentran:

- El Museo de la Cerámica de Triana. Las obras se iniciaron en diciembre de 2010, con un presupuesto total de 3,7 millones de euros. Está ubicado en una antigua fábrica de cerámica de Triana, y cuenta con un Centro de Interpretación, un recorrido entre los hornos del conjunto alfarero, además de un centro de documentación y divulgación. El objetivo es incorporar esta importante tradición, principalmente focalizada en el barrio de Triana, entre los valores de la oferta turística de la ciudad.
- El Castillo de San Jorge, sede de la Inquisición. En la cripta arqueológica existente bajo el mercado de Triana, se encuentra los restos del Castillo de San Jorge, donde los Reyes Católicos establecieron el primer tribunal de la Inquisición en España. Con una inversión de 2,5 millones de euros, se musealizó todo el espacio, y se creó además en la planta superior una exposición para que, además de visitar los restos arqueológicos, se rindiera homenaje a las víctimas de la intolerancia.

Otras actuaciones relevantes en materia de equipamientos e infraestructuras de incidencia turística fueron:

- La adecuación y reurbanización del muelle de las Delicias, y la instalación de un acuario, con una inversión de 11 millones de €. Esta actuación fué realizada por la Autoridad Portuaria, con intención de poner en valor esta zona, utilizada como muelle de cruceros. La construcción del acuario se demoró debido a problemas financieros de las diferentes empresas concesionarias. Finalmente se inauguró en 2014.

#### 4.1. NUEVO PALACIO DE CONGRESOS.

La necesidad de disponer de un espacio congresual con aforo superior a los 3.000 asistentes venía siendo puesta de manifiesto por el sector turístico especializado en congresos y convenciones.

El proyecto de construcción del nuevo edificio fue encargado al arquitecto sevillano Guillermo Vázquez Consuegra.

El nuevo edificio, ampliación del Palacio de Congresos, se sitúa en una parcela separada de éste por la carretera que parte de la gran rotonda que singulariza la calle Alcalde Luis Uruñuela. Se trata un nuevo edificio autónomo pero, al mismo tiempo, que pueda percibirse como un episodio subordinado al edificio anfitrión. La construcción es en forma de ele que, a modo de puente, apoya sus brazos en cada una de las dos parcelas disponibles, haciendo cabalgar su vértice sobre la calle que las divide.

Una de las dos piezas del edificio se dispone en paralelo al primer hall de exposiciones, mientras la segunda -la que contiene la mayor parte del programa- asume la dirección paralela al eje central del Palacio de Congresos estableciendo así el argumento geométrico que permitirá entenderlo como ampliación del edificio principal.

El elemento central del edificio es el auditorio. Está pensado para poder ampliar la capacidad de la sala asumiendo como objetivo el conseguir el auditorio de mayor capacidad de entre las instalaciones existentes en la actualidad a nivel nacional. El graderío principal tiene capacidad para 2000 espectadores. En sección, la sala se escalona mediante un graderío con capacidad para 1000 espectadores. Las gradas escalonadas en los laterales darán cabida a otros 230 espectadores aprox. y en el caso de

una ocupación máxima se aumentaría la capacidad con otros 360 espectadores ubicados en los hombros del amplio escenario de la sala para sumar un total de 3550 espectadores. Cuenta también con un aparcamiento subterráneo para 900 vehículos.

El presupuesto de licitación de este proyecto fue de 66,53 millones de euros, pero la liquidación final ascendió a 105,67 millones de €). Contó con aportaciones de la Junta de Andalucía (16,8 millones de €) y de la Diputación Provincial (2,5 millones de €), el resto de la financiación fue municipal, a través de una encomienda de gestión la empresa municipal de la vivienda (EMVISESA). Su inauguración se produjo en 2012.

## 5. PROYECTOS DE DESARROLLO SOCIAL

La creación de un empleo estable y de calidad es un elemento clave para el desarrollo y la cohesión social, ya que es condición esencial de la autonomía personal. Desde este presupuesto cabe entender que el mayor impulso hacia el bienestar social estuviera centrado, desde el punto de vista de la planificación, pero también de la gestión política, en la generación y canalización de inversiones urbanísticas intensivas en capital para incentivar los sectores productivos, como hemos visto en los apartados anteriores.

Junto a la necesidad de disponer de un empleo, el otro gran fundamento de la sociedad del bienestar, y otra de las grandes preocupaciones de la ciudadanía según todos los análisis demoscópicos, es la disposición de una vivienda. El continuo incremento del precio de la vivienda en años de plena expansión de la burbuja inmobiliaria, llevó a implementar en Sevilla una política muy intensa en materia de vivienda protegida, a través de los planes de vivienda firmados con la administración autonómica, y de la empresa municipal Emvisesa.

El modelo de ciudad, definido en los documentos y en el discurso político como “ciudad humanista”, se centraba en la consideración de las personas como “medida de todas las cosas”, una ciudad volcada hacia los espacios de convivencia y la cohesión social. Una ciudad, por tanto, en la

que los barrios fueran el sostén de una realidad cotidiana más articulada, más equilibrada y más solidaria. Un modelo de ciudad en la que la calidad de vida fuera buscada tanto desde la sostenibilidad y el medio ambiente urbano como desde el fomento de la salud, la educación, la cultura, la convivencia. De ahí que otra de las líneas fundamentales del diseño de ciudad planificado fuera la de promover la cohesión social y territorial a través de actuaciones en materia de equipamientos públicos, y acciones específicas desde la gestión del territorio, como la puesta en marcha de un plan de desarrollo integral, con carácter pionero a escala regional, en un área deprimida como el polígono Sur.

### 5.1. POLÍTICA DE VIVIENDA PROTEGIDA

Durante la década anterior prácticamente se había abandonado el desarrollo de una política pública de vivienda. Por otra parte, durante dicho período, entre los años 1988 y 2002, las variaciones residenciales con origen en el municipio de Sevilla, o destino en el municipio, mantuvieron un saldo desfavorable hacia el mismo. Los mayores saldos negativos se producen precisamente en las edades entre 20 y 40 años<sup>87</sup>.

Es inevitable trazar una relación entre la variación residencial de quienes están en edad de adquirir su primera vivienda, el crecimiento del precio de la misma, y el práctico abandono de las políticas de vivienda protegida, que en el municipio de Sevilla pasaron de representar en 1995 el 79,5% de las viviendas de nueva construcción, al 31,1% en 1998. El papel de las administraciones públicas es clave en esta situación, cuando se contempla que en cuatro años (entre 1995 y 1998) sólo se construyeron en la ciudad 541 viviendas de promoción pública<sup>88</sup>.

Por otra parte, desde mediados de los noventa se produjo una excesiva acumulación sin gestión de Patrimonio Municipal de Suelo. Es decir, que un recurso valioso y clave para la política de vivienda pública, como es el suelo municipal, durante años apenas había sido activado para este fin. Esa es una de las causas de que los Planes Municipales de la Vivienda

---

<sup>87</sup> Fuente: Memoria de Ordenación, PGOU 1986.

<sup>88</sup> Fuente: Anuario Estadístico de Sevilla. 1999. Ayuntamiento de Sevilla.

no hubieran sido suficientemente ambiciosos y además sólo se hubieran ejecutado el 50% de las viviendas previstas.

Uno de los objetivos esenciales del PGOU, por tanto, era conseguir una oferta suficiente de suelo urbanizado a precio adecuado. Había que fijar a la población residente, facilitando el acceso a una vivienda digna y adecuada. Para ello se optó por desarrollar una amplia política de vivienda para atender a todos los segmentos de la demanda, con especial atención a los colectivos con mayores dificultades de acceso, y también para aquellas capas sociales intermedias que hasta entonces no podían acceder a las ofertas públicas, por superar los umbrales exigidos, pero que por otra parte seguían teniendo grandes dificultades para acceder a los precios que había alcanzado la vivienda en el mercado libre, necesitando endeudarse al límite para ello.

Para ello se calificó suelo para la construcción de un total de 63.386 viviendas a edificar durante el horizonte temporal del Plan (12 – 15 años), de las cuales, 26.211 tendrían la calificación urbanística de vivienda protegida (41,3% del total). En materia de vivienda protegida el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla iba más allá de los requerimientos y exigencias de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).

El PGOU pasa a considerar el Patrimonio Municipal de Suelo del Ayuntamiento de Sevilla como el instrumento básico de la política municipal de suelo y elemento clave para la ejecución de la política municipal de vivienda.

#### ▪ **Plan Municipal de Vivienda 2003 – 2007**

El Plan Municipal de Vivienda 2003-2007, con la promoción de 14.593 viviendas con algún tipo de protección, fue la mayor iniciativa en esta materia en la historia de la ciudad.

El plan se implementaba a través de acuerdos y convenios entre distintos organismos públicos y privados actuantes en el municipio, y particularmente a través de los siguientes instrumentos:

- El Acuerdo por el Suelo Residencial y la Vivienda Protegida, firmado el 5 de diciembre de 2003, entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes (COPT) de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla. Gracias a este Acuerdo se ponían a disposición de los promotores públicos y privados, de forma inmediata, los terrenos necesarios para construir 8.124 viviendas protegidas, más de un millón de metros cuadrados edificables.
- Convenio de Colaboración, firmado el 23 de enero de 2004, entre la Gerencia de Urbanismo de Sevilla y la Asociación Empresarial Sevillana de Constructores y Promotores de Obra (GAESCO), por el que esta última se comprometía a colaborar con el desarrollo y ejecución del Plan Municipal de Vivienda. Se ponía a disposición de la iniciativa de promotores privados y cooperativas una oferta pública de suelo para la construcción de 2.662 viviendas.
- Convenio, firmado el 8 de marzo de 2004, entre la Gerencia de Urbanismo del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), para la gestión y ejecución urbanística de la actuación SUNP-AE-1 (Polígono Aeropuerto), que sumarían 2.595 viviendas.
- Se integran además en este plan 1212 viviendas más, incluidas en su momento en el III Plan Andaluz de Vivienda y Suelo, no realizadas, y cuya contratación, inicio y ejecución de obras pasaban a desarrollarse en el cuatrienio 2003-2007.

A través de la suma de estos instrumentos, se planificó por tanto la construcción en Sevilla durante el periodo 2003-2007 de 14.593 viviendas protegidas.

Los principales resultados de la evaluación del Plan Municipal de Vivienda 2003-2007<sup>89</sup> determina en sus conclusiones el logro de impactos fruto de un adecuado desarrollo de las actuaciones programadas en materia de vivienda protegida en el municipio de Sevilla durante el periodo señalado.

---

<sup>89</sup> Fuente: "Informe de Impactos del Plan Municipal de la Vivienda de Sevilla 2003 - 2007", Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla, 2008.

El Plan Municipal de Vivienda 2003-2007 había puesto finalmente a disposición de promotores públicos y privados el suelo necesario para la construcción de 14.915 viviendas protegidas. De éstas:

- EMVISESA: obtuvo los suelos necesarios para la construcción de 6.695 VPO.
- EPSA: obtuvo los suelos necesarios para la construcción de 1.598 viviendas.
- Promotores privados y cooperativas: obtuvieron los suelos necesarios para la construcción de 6.622 viviendas.

Con este plan, el Ayuntamiento de Sevilla puso más suelo en el mercado con destino a vivienda protegida, que en la suma de los tres Planes anteriores.

Finalmente EMVISESA construyó y entregó el 100% de su cuota, finalmente 6.958 viviendas. Se trataba de la mayor iniciativa en la historia de esta empresa pública, que sumaba más viviendas construidas que en los tres planes precedentes.

Los datos de la “Encuesta sobre vivienda en la ciudad de Sevilla” sobre las viviendas protegidas adjudicadas por EMVISESA corroboran que el 77,3% de los ciudadanos encuestados valoraban como muy bueno o bueno el estado de conservación de las viviendas (y otro 19,6 % como normal), el 95,1 % valoraba como muy positivamente o positivamente el diseño y distribución de sus viviendas, y una amplia mayoría manifestaba un grado de satisfacción medio y alto respecto al nivel de equipamientos y servicios públicos del entorno donde se localizan sus viviendas (46,5% y 41,0% respectivamente).

El Plan contribuyó a promover una mejor percepción ciudadana sobre el alquiler como forma de acceso a una vivienda, contemplando la construcción de 2.576 viviendas en régimen de alquiler (lo que supone el 17,3% de las programadas).

Entre las consecuencias sociales del Plan Municipal de Vivienda 2003 – 2007 se encontraba su contribución a la posibilidad de emancipación de los jóvenes, y su fijación en el municipio. El 71,6% de los adjudicatarios de viviendas protegidas de las seis ofertas públicas celebradas por

EMVISESA son jóvenes. Se han puesto en marcha nuevas modalidades de viviendas pensadas especialmente para los jóvenes (como el alquiler con opción a compra para jóvenes), y ampliado los cupos de reserva para jóvenes.

La evaluación externa del plan señalaba asimismo que el Plan Municipal de Vivienda ha logrado un impacto en lo que respecta al aumento del grado de cohesión sociocultural, económica y territorial en la ciudad de Sevilla, tras realizar un análisis pormenorizado del perfil socioeconómico de los adjudicatarios de viviendas protegidas. El 81,5 por ciento de las personas adjudicatarias considera que no podría haber accedido a una vivienda si no fuera a través de una VPO. Esto es así porque el precio una vivienda protegida ascendía a 1.018,80 euros/metro cuadrado útil, frente a los 2.938,70 euros de la vivienda libre según el precio de mercado en ese momento.

Uno de los aspectos en los que se realizaron mejoras respecto a planes anteriores fue en el sistema de adjudicación y acceso de los ciudadanos a la vivienda de promoción pública. Se realizaron medidas para el aumento de la transparencia en la adjudicación y control del fraude, sobre la base del reglamento aprobado en 2004 sobre el procedimiento de selección de adquirentes y arrendatarios de viviendas protegidas, creándose un registro público y sistemas de adjudicación por sorteo.

En cuanto a la distribución de las promociones de VPO, se siguieron las directrices del PGOU, opuestas a la creación de amplios barrios de viviendas de protección oficial que homogeneizases en exceso la sociodemografía de los diferentes sectores, lo cual es contrario a una planificación favorecedora de la cohesión social. Por lo tanto se extendieron las actuaciones de vivienda protegida por todos los distritos de la ciudad.

#### ▪ **Plan Municipal de Vivienda Sevilla 2012.**

La Junta de Andalucía aprobó en junio de 2008 el del Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012, que unos meses después se trasladó al ámbito local. El Plan Municipal de Vivienda 2012 se presentó con el consenso y el compromiso con los agentes económicos y sociales (organizaciones empresariales y sindicales). Se establecía sobre la base

del Plan General de Ordenación Urbanística ya en plena ejecución, y de la positiva experiencia acumulada en el cumplimiento de las previsiones del IV Plan de la Vivienda.

El Plan Municipal de Vivienda 2012, a partir de la consideración del escenario demográfico de Sevilla, la disponibilidad de suelo, de lo establecido en los planes nacional y autonómico, de las estipulaciones del PGOU, y de los estudios realizados, tenía una previsión inicial de promoción de 19.028 viviendas de nueva construcción, con algún régimen de protección, en la ciudad de Sevilla.

La promoción de las 19.028 viviendas del Plan 2012 representa un avance significativo en la cobertura de la demanda de vivienda y de las viviendas protegidas previstas en el PGOU, con un incremento del 27,6% en relación con las 14.915 viviendas planificadas en el Plan 2003-2007.

Las principales novedades de este plan consistían en el aumento del porcentaje de las viviendas en alquiler, llegando al 42% de la vivienda de nueva construcción promovida por Emvisesa. Este porcentaje, que duplicaba el del anterior plan, estaba pensado para cubrir la demanda existente sobre todo entre los sectores más jóvenes de la población. El alquiler con opción a compra se aplicaría a todas las viviendas en régimen de alquiler que promovería Emvisesa.

También era una novedad la existencia en el programa de 850 “alojamientos protegidos”. Este tipo de viviendas, con espacios y servicios comunes, tendrían una renta más baja, y estaría destinados a personas con especiales necesidades, jóvenes, y a la comunidad universitaria.

Otra importante novedad del nuevo plan era la inclusión de programas de renovación urbana de barrios completos, con la inclusión de 1.975 nuevas viviendas en las barriadas “Regiones Devastadas” y “Los Pajaritos”.

En cuanto a su nivel de desarrollo final, el balance realizado por la Consejería de Fomento y Vivienda determina que durante el período 2008-2012 se construyeron 9.666 viviendas, de las 10.404 viviendas protegidas de nueva construcción (en los diferentes regímenes de tenencia) que establecía el plan, mientras que se dispuso de suelo para

1.022 viviendas, de las 6.649 previstas, en relación directa con la retracción de la promoción inmobiliaria privada.

- **Barriada “Regiones Devastadas” y Los Pajaritos**

Se trataba una actuación integral de regeneración urbana, que comprendía la demolición de la totalidad de las viviendas, realojo y construcción de nuevas viviendas para sus residentes. Regiones Devastadas es un barrio compuesto por 18 bloques de infraviviendas de entre 43 y 59 m<sup>2</sup>, construido en 1957 por la Dirección General de Regiones Devastadas del Ministerio de la Gobernación. Sus vecinos están en régimen de arrendamiento, y el estado de los edificios es un alto grado de deterioro y malas condiciones de habitabilidad.

Otra zona de actuación, en el mismo distrito Cerro-Amate, fue la barriada de Los Pajaritos, formada por 1672 viviendas, agrupadas en 31 bloques de características similares, ajustados a una trama ortogonal. El bloque básico está constituido por ocho viviendas, dos en cada planta en 4 alturas.

Las viviendas de dos dormitorios se ubican todas en plantas bajas con una superficie útil de 33,67 m<sup>2</sup>. Las de tres dormitorios, en plantas altas, tienen 39,20 m<sup>2</sup> de superficie útil. La bajísima superficie útil de las viviendas pone de manifiesto las escasas dimensiones de las piezas: dormitorios, salas, cocina y baño.

La actuación a desarrollar en ambas zonas, dentro del Plan de la Vivienda 2012, consistía en una renovación urbana total, es decir, demolición de las viviendas actuales y nueva reurbanización y construcción de igual número de viviendas, ya bajo unos conceptos de ocupación de suelo y definición de viviendas actuales y adaptados a los criterios de confort, y calidad.

Según el programa establecido, cuando se acuerda con los vecinos la demolición de uno de los bloques, se les realoja manteniendo el alquiler que pagaban en la vivienda de realojo, y el posterior retorno en las mismas condiciones económicas a las nuevas viviendas reconstruidas. También se les ofrece la posibilidad de acceso a una vivienda protegida en alquiler con opción a compra, o de vivienda protegida en venta, en otra

promoción de Emvisesa en la ciudad, al precio establecido para el régimen de protección más bajo.

La actuación de renovación se ha planteado con el objetivos de lograr una nueva ordenación urbanística casi desde cero, permitiendo un mejor aprovechamiento de las edificabilidades y usos dotacionales en la misma, y una mejora de las condiciones de las viviendas, no sólo en la calidad por ser de nueva construcción, sino también por una mejora en la planificación del espacio y las dimensiones. Además se incluyen actuaciones de reurbanización de dichos barrios.

La actuación en Regiones Devastadas concluyó en 2013, con la reconstrucción de 220 viviendas, con un presupuesto de 26,7 millones aportado en un 66% por el Ministerio de Fomento y un 34% por la Junta de Andalucía, mientras a la administración municipal (Emvisesa), correspondió la organización y realización de todo el proyecto.

## 5.2. DESARROLLO DE EQUIPAMIENTOS.

El Plan General establecía un programa de desarrollo de equipamientos que tenían como objetivo fundamental, lógicamente, el bienestar integral (físico, psíquico y social) de la ciudadanía. Pero también se incidía en la necesidad de no contemplar cada equipamiento aisladamente, respondiendo en cada caso a la exigencia de cubrir determinadas necesidades de la comunidad. El PGOU planteaba una nueva perspectiva, que enriquecía y complementaba la consideración clásica, al entender que las dotaciones y equipamientos (y también los espacios públicos) no sólo deben prestar servicios, sino que también son elementos claves para la configuración física de la ciudad y la descentralización, y tienen un valor de identidad porque representan un espacio común donde la comunidad se reconoce a sí misma

Por lo tanto, aunque la localización de los equipamientos deba gestionarse en el ámbito de diferentes competencias sectoriales y territoriales de las administraciones públicas y de la iniciativa privada, debe ser el gobierno de la ciudad quien establezca la coordinación en la localización de los equipamientos, ya que es la institución que mejor puede (y debe) aportar una visión integral, mediante la regulación de los

usos del suelo y el desarrollo de convenios con terceros, para la cesión o el uso de los suelos de interés público y social destinado a equipamientos.

En este sentido cobra plena relevancia la figura de barrio-ciudad, definido en el Plan como el primer ámbito para el desarrollo de los equipamientos públicos como base de la calidad de vida. La figura del barrio-ciudad, es una de las principales aportaciones del Plan a la interpretación de la ciudad como instrumento para la calidad de vida de sus ciudadanos. De esta manera contempla el barrio-ciudad como el área operativa que hace ciudad y brinda a los vecinos las dotaciones, servicios, y equipamientos de carácter educativo, de ocio, social, deportivo, etc. que necesitan, incluido algún equipamiento superior, de nivel de ciudad, que pudiera constituirse en foco de atracción y en referente del barrio para el conjunto de la ciudad.

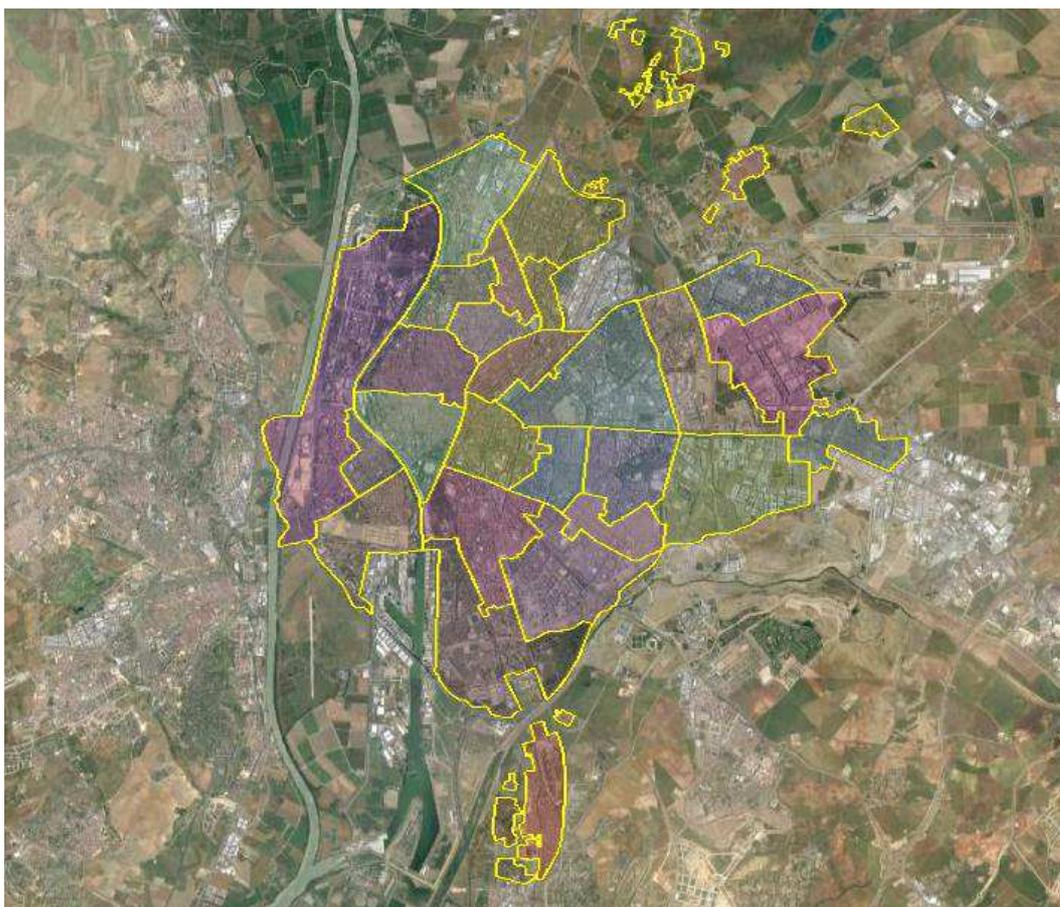
La insatisfacción con la división urbana en distritos (contenedores burocráticos demasiado extensos y que engloban, y a veces ocultan, realidades muy diversas), hizo que en la nueva ordenación del Plan General, se pasara de los 6 distritos que había antes a la consideración de un nuevo mapa con 11 distritos y 28 barrios-ciudad.

Estos 28 barrios-ciudad están integrados en una malla urbana que articula elemento particular como parte del modelo general. Con una población comprendida entre 20.000 y 50.000 habitantes, en el barrio-ciudad el individuo debe de ser capaz de reconocer elementos de identidad y arraigo, de modo que lo pueda identificar como su territorio.

Otros parámetros que definen el barrio-ciudad, son: un diámetro que no supere los 2,0 km. y cuyas distancias máximas no superen los 30 minutos a pie. Debe ser un umbral para mantener un sistema de redes sociales diversas (asociaciones, agrupaciones políticas y sindicales, cofradías, etc.), y suficiente para disponer de un nivel de servicios con una ocupación y actividad equilibrada, con unos contenidos que oferten lo que un ciudadano espera del sistema urbano.

Por debajo del nivel de barrio-ciudad, en la estructura territorial que el PGOU define para la ciudad, se encuentra el barrio, definido como el espacio de pertenencia del individuo, en el que se puede sentir parte de

un colectivo social. Se delimitaron 108 barrios en Sevilla, teniendo entre 5.000 y 15.000 habitantes, territorios con un radio entre 500 y 1000 m.



Mapa 17: Los 28 barrios-ciudad definidos por el Plan General.  
Fuente: Elaboración propia.

Los equipamientos de proximidad de nivel básico se crean para dar servicio a la comunidad más próxima, con un modelo de funcionamiento actual donde además del uso específico de la instalación, se convierten en espacios de relación y auténticos centros neurálgicos de la comunidad.

El desarrollo de los equipamientos y dotaciones durante la década conoció un impulso centrado sobre todo en el desarrollo de centros de salud, centros cívicos e instalaciones deportivas.

Para desarrollar la política de construcción de equipamientos del ayuntamiento de Sevilla, en julio de 2003 se amplió el objeto social de EMVISESA (Empresa Municipal de la Vivienda), para incluir la ejecución de edificaciones complementarias, de equipamientos e infraestructuras, entre ellas escuelas públicas y centros de salud.

- **Nuevos centros de salud.**

El Ayuntamiento de Sevilla y la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía suscribieron en junio de 2005 un Convenio Urbanístico que establecía las bases de la mayor renovación y ampliación de la Red de Centros de Salud que se hubiera realizado hasta ese momento en la ciudad. Se estableció la construcción de diez Centros de Salud, necesarios en función de la planificación sanitaria establecida por la Consejería de Salud y el Servicio Andaluz de Salud.

De estos centros, el Servicio Andaluz de Salud construiría los Centros de Salud de Las Letanías, El Alamillo, San Luis, Palmete y el Juncal. Además en el solar donde se ubicaba el Equipo Quirúrgico Municipal, en la avenida Menéndez Pelayo, se establecía la construcción de un Centro de Alta Resolución, para lo cual fue preciso una modificación puntual del PGOU para posibilitar la altura del edificio proyectado. No obstante esas obras no han llegado a iniciarse.

Por su parte EMVISESA acometió la construcción de los centros de salud de El Cachorro, Plaza de las Palmeritas, Compostela - Avda. de las Ciencias, y Cisneo Alto - Las Naciones.

A éstos, desde la aprobación del PGOU además de los citados se sumaron a la red pública de centros de salud los nuevos Centros de Salud de El Porvenir y Los Bermejales, promovidos directamente por la Junta de Andalucía.

Estos nuevos centros de salud supusieron, para unos 230.000 ciudadanos, una mejora en el acceso a un servicio sanitario de atención primaria más próximo al domicilio, dotados de mejor equipamiento tecnológico e instalaciones más cómodas. La inversión total fue de 34,3 millones de €, aportando la Consejería de Salud 17,1 millones para las

obras y 5,7 millones más para equipamiento; el ayuntamiento aportó 11,5 millones y cinco de las parcelas.

#### ▪ **Nuevos Centros Cívicos**

En continuidad con la política de construcción de centros cívicos iniciada en la década anterior, entre 2000 y 2010 se construyeron y pusieron en funcionamiento en la ciudad los centros cívicos de Los Remedios, Torreblanca, Su Eminencia, y Hogar de San Fernando. También se iniciaron las obras del centro cívico de la Ranilla (en el solar ocupado por la antigua prisión provincial, y que fue inaugurado en 2013), y el de San Jerónimo (inaugurado en 2015). Este último tiene un carácter singular, por encuadrarse en el Monasterio de San Jerónimo, del s. XVI, con una superficie total construida de 2.434 m<sup>2</sup>, con salas de exposiciones y de lectura, salón de actos y diversos espacios para actividades culturales y talleres, así como un centro de interpretación de la historia del Monasterio ubicado en las criptas subterráneas descubiertas en las recientes investigaciones arqueológicas.

#### ▪ **Nuevas instalaciones deportivas**

A través del Instituto Municipal de Deportes se incrementó y mejoró el parque de instalaciones deportivas en la ciudad; se han inauguraron las piscinas cubiertas de Alcosa, Rochelambert, Entreflores, San Jerónimo, Bellavista, y Fundición. En cuanto a pabellones, se han construido nuevos pabellones polideportivos en los centros deportivos de Los Mares, Sevilla Este, La Paz, Mendigorria, San Luis y en la Universidad Pablo de Olavide. También se construyó el centro deportivo Huerta del Perejil.

Estas instalaciones se realizaron principalmente utilizando los fondos del Plan de Impulso para el Desarrollo Económico Sostenible del gobierno de la nación (Plan E). Se crearon un total de 17 nuevos campos de fútbol de césped artificial, 32 pistas de pádel, un campo de béisbol en el CD Amate y una pista de BMX en el Parque de Miraflores.

#### ▪ **Centros sociales**

Los centros sociales se han desarrollado en los últimos años como un equipamiento cuya importancia se incrementó conforme avanzaron las

políticas de cohesión social y apoyo a la dependencia. Ofrecen servicios, recursos y programas dirigidos a cubrir las necesidades básicas de la comunidad. Durante el período objeto de este estudio, se pusieron en funcionamiento cinco centros sociales: Constelaciones, Cerro-Su Eminencia, Los Luceros, Miguel Fleita, Polígono Aeropuerto, Polígono San Pablo y Hogar Virgen de los Reyes. Fueron desarrollados por Emvisesa tras la asunción de competencias en materia de equipamientos.

En noviembre de 2010 fue inaugurado El Centro Social Hogar Virgen de los Reyes, que se instaló en el espacio resultante de rehabilitación integral del antiguo Hogar Virgen de los Reyes, con una inversión de casi 5 millones de euros, financiados por el Plan E, estructurado en un centro polivalente, un centro de servicios sociales y el centro de atención a personas sin hogar e inmigrantes.

A estos centros hay que añadir, por un lado, la ampliación del Centro de Acogida Municipal (conocido por “albergue municipal”, inaugurado en 2009), destinado a acoger con carácter temporal de personas en estado de necesidad social, ofreciendo servicios de alojamiento, desayuno, cena, aseo, ducha, y actividades ocupacionales. También se construyó un Centro de Baja Exigencia, situado en el Paseo de Juan Carlos I, junto al Guadalquivir, abierto en julio de 2008 y destinado a acoger a personas sin hogar.

#### ▪ **Nuevos colegios**

El estancamiento del crecimiento demográfico redujo la emergencia social que, en décadas anteriores, había supuesto la escasez de colegios públicos sobre todo en los barrios de nueva construcción. Aún así,

La dotación de nuevos centros educativos se ha incrementado desde el curso 2005-06 con un colegio de educación primaria de 24 unidades construido por el Ayuntamiento, otro de las mismas características ejecutado por la Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, un centro de educación infantil y primaria de 18 unidades construido por EMVISESA, todos ellos en Sevilla Este y un instituto de educación secundaria en este mismo sector. A ellos se añade un colegio de educación infantil y primaria en el distrito sur, en los terrenos de las antiguas cocheras de TUSSAM.

- **Nuevas comisarías de policía**

En noviembre de 2005 se firma un convenio entre el Ministerio del Interior y el Ayuntamiento de Sevilla que estipulaba la construcción de cinco nuevas comisarías de policía nacional en la ciudad. De ellas se construyeron la de La Alameda, otra en Sevilla Este y otra en La Macarena.

- **Nuevas sedes de distrito**

Con la nueva división administrativa y territorial de la ciudad aumentó la división a once distritos, y se pretendió descentralizar la gestión de un conjunto de gestiones municipales y facilitar y mejorar la participación ciudadana en la gestión de los asuntos de sus barrios. Para ello fue preciso construir y poner en funcionamiento sedes para cinco nuevos distritos.

- **Mercados de Abasto**

A pesar de que pareciera tratarse de una modalidad de comercio en regresión frente a las grades concentraciones comerciales, casi siempre vinculadas a importantes infraestructuras por los que acceder en vehículo privado, el mercado de abasto juega un papel estratégico en el mantenimiento del pequeño comercio de proximidad, y en la identidad de sus barrios y entornos vecinales. De ahí que fueran considerados de importancia estratégica, invistiéndose tanto en su reparación y rehabilitación (Cerro del Águila, Candelaria, El Porvenir, Tiro de Línea), como en la construcción de cuatro nuevos mercados: Bellavista, Sevilla Este, Triana y Encarnación, estos dos últimos convertidos resurgidos como verdaderos referentes urbanos de escala ciudad.

### 5.3. EL PLAN INTEGRAL DEL POLÍGONO SUR

El Polígono Sur está compuesto por un conjunto de seis barrios (Paz y Amistad, la Oliva, Antonio Machado, Martínez Montañés, Las Letanías y Murillo), situado al sur de la ciudad, y que contaba en 2003 con un ceso de 32.480 habitantes<sup>90</sup>.

Territorialmente, y este ha sido reconocido como un elemento de exclusión añadidos, se encuentra limitado por elementos segregadores que dificultan un contacto directo con su entorno urbano: al sur lo que eran solares degradados (actualmente el Parque del Guadaira), al noreste el Polígono Industrial Navisa, y al oeste la vía del ferrocarril Sevilla-Cádiz que lo separa del barrio de Bami.

La barriada del Polígono Sur estaba considerada desde los años 80 como una zona de actuación preferente por las administraciones competentes debido a su especial problemática: mayores índices de pobreza, marginación, paro, fracaso escolar, delincuencia, drogas y deterioro urbano. El volumen y la extensión de los problemas implica que la mayoría de sus habitantes sufre alguno o algunos de los mismos, directa o indirectamente, si bien el sector con el problema es más profundo y complejo de marginalidad se sitúa en Las Barriadas de Murillo y Martínez Montañés, más concretamente en las 624 viviendas más conocida como las Vegas. En opinión de los habitantes del conjunto del Polígono, expresada a través de asociaciones que articulan la participación vecinal, una de las causas de la situación serían los realojos constantes con los que el barrio siempre ha tenido que convivir. Realojos de grupos de población muy desfavorecidos, generalmente muy pobres y con un importante grado de marginalidad, que a su vez han ido atrayendo a redes familiares de otras ciudades en la misma situación.

Durante décadas las diferentes administraciones han venido actuando ante la diversidad de problemas, con un gasto global estimado en 7.000 millones de pesetas. No obstante, aunque se hubieran producido logros puntuales o momentáneos, era evidente que no se había conseguido

---

<sup>90</sup> la estimación del comisionado eleva la población a los 50.000 habitantes teniendo en cuenta a los no empadronados

revertir el problema general de exclusión generalizada del barrio, antes bien, el deterioro fue progresivo llegando a general incluso graves incidentes de seguridad ciudadana. Parecía evidente que la descoordinaciones entre administraciones y la visión individualizada con la que se han aplicado, considerando cada problema como el absentismo escolar, la seguridad ciudadana o el desempleo de manera aislada, reducían o eliminaban en la práctica la eficacia de las políticas públicas desarrolladas. Posteriormente, el propio Plan Integral reconocería que el Polígono Sur de Sevilla era la historia de un doloroso fracaso al que no era fácil encontrar un culpable porque rara vez existía realmente un culpable cuando la envergadura del fracaso tiene las dimensiones del que viene asolando desde hacía años al castigado vecindario del Polígono Sur.

En 1997 se constituyó la plataforma “¡Nosotros También Somos Sevilla!”, reactivándose el movimiento vecinal y realizando en años posteriores una actividad reivindicativa que concluyo en una propuesta para la solución de los problemas del barrio que incluía cuatro condiciones:

- La creación de una “Autoridad única” con competencia para la coordinación. Dadas las experiencias anteriores, la necesaria coordinación de las actuaciones exigía la creación de una autoridad única con competencias exclusivas.
- Un plan consensuado por todas las fuerzas políticas, y estas deberían comprometerse a su realización con independencia de quien ejerciera la responsabilidad de gobierno. El objetivo era que el plan que debería permanecer en el tiempo, no alterándose por los resultados electorales.
- La evaluación cualitativa de los programas. La creación de equipos independientes de evaluación de los programas aplicados.
- Actuación a largo plazo, debiéndose abarcar un periodo de tiempo amplio para garantizar el desarrollo del proyecto, 20 ó 25 años.

Se consideraba la creación de dicha Autoridad Única como la clave para que pudiera realizarse y ponerse en marcha dicho plan integral. Recibida la propuesta, las administraciones entraron a valorar la posibilidad de

constituir dicha autoridad, que necesariamente tendría que ser objeto de delegación de competencias y presupuestos de otras administraciones, y capacidad de ejecución directa. Una figura así presentaba un problema de legitimidad democrática, y un difícil encaje legal y administrativo. Como alternativa se diseña la creación de un Comisionado, figura que no dispondría de competencias propias, pero sí de capacidad de interlocución y coordinación de las administraciones. Su capacidad de ejecución implica una mayor lentitud que la de una autoridad única, y depende de una labor permanente de incidencia ante las administraciones.

En octubre de 2003, la tres administraciones, Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Sevilla y Administración General del Estado, constituyen el Comisionado para el Polígono Sur con la finalidad de poner en marcha el esperado plan integral para el barrio, que tiene como objetivo coordinar las actuaciones que se están llevado a cabo, para la superación de la situación de progresivo deterioro que sufre el barrio. Funcionalmente, la figura del Comisionado del Polígono Sur, nombrado el profesor Jesús Maeztu, depende de la Junta de Andalucía.

A continuación se puso en marcha un proceso de participación vecinal y trabajo de técnicos involucrados en la zona, que dio como fruto la puesta en marcha de un programa de actuaciones en torno a cuatro áreas de intervención: urbanismo y convivencia, inserción sociolaboral y promoción de la iniciativa económica, intervención socioeducativa y familiar y salud comunitaria. Se ha desarrollado un nuevo modelo de gestión específico para esta zona de la ciudad basado en la coordinación de la acción pública y en la participación ciudadana (Maeztu Gregorio de Tejada y Rosa Caro, 2006).

El Plan Integral del Polígono Sur de Sevilla es una novedosa experiencia en el contexto de las administraciones públicas, a través del cual el Comisionado demanda a cada una de las tres administraciones con competencia en el barrio, autonómica, municipal y central un compromiso de actuación para la mejora de las condiciones de, en un horizonte de ocho años (2006-2014).

El Plan Integral representaba una manera diferente de hacer las cosas y otros métodos en los que principios como participación, integralidad,

seguimiento y evaluación, etc. Una forma de gestión “por proyecto” que choca con la gestión matricial o sectorial clásica propia de la cultura de la administración, dividida en departamentos funcionales y actuaciones sectoriales difícilmente coordinadas.

El primer balance realizado del Plan Integral establecía la consecución de objetivos de rehabilitación urbanística de espacios públicos y edificios, principalmente a través del Plan Urban, El Ayuntamiento de Sevilla cuenta con una ayuda FEDER asignada de 10.044.111 euros.

El Plan conlleva una serie de actuaciones que abarcan una temática muy amplia, y una normalización en materias como atención a la infancia y escolarización, retorno de los servicios públicos a la zona (transporte, limpieza,...), que habían dejado de funcionar en los enclaves más conflictivos. También se reconocía un cierto grado de pacificación de la seguridad ciudadana en la zona, si bien la integración y normalización definitiva de determinados núcleos está aún lejos de conseguirse (Comisionado del Polígono Sur, 2013).

Se reconocen también debilidades en la situación del plan, como es una reducción del interés de las administraciones, el incumplimiento de importantes proyectos, como el soterramiento de las vías del ferrocarril, o la construcción de la comisaría de policía y el consiguiente aumento del control policial. La crisis económica es también una traba, que no sólo conlleva reducción de inversiones públicas, sino también un empeoramiento de las condiciones sociales.

#### 5.4. ÁREA DE REHABILITACIÓN CONCERTADA DE LA ZONA NORTE DEL CENTRO HISTÓRICO DE SEVILLA

La zona norte del casco histórico de Sevilla, al igual que los arrabales históricos de San Bernardo o Triana, habían venido sufriendo durante la segunda mitad del siglo XX un intenso proceso de deterioro. Con frecuencia los propietarios dejaban de ejercer su obligación de conservación de los edificios, a la espera de expedientes de ruina y desalojo de los inquilinos. El resultado era la existencia de cada vez más casas vacías y solares, el desplazamiento de la población, el

envejecimiento de los residentes, la infravivienda, y una tendencia creciente a la terciarización (Díaz Parra, 2009).

En marzo de 2004 se firmó un convenio entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Ayuntamiento de Sevilla para poner en marcha de forma conjunta actuaciones en los barrios de la Alameda de Hércules, San Luis y San Julián, que con los de San Gil, Feria, Encarnación y Santa Catalina, constituían un primer ámbito de actuación a los que se sumaron posteriormente los barrios de San Vicente y San Lorenzo, o sea, la totalidad del sector norte del Casco Histórico. A través de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA) que redacta el Programa de Actuación, y el establecimiento de una Oficina Técnica que asume la gestión y tramitación correspondiente a los Programas de vivienda y suelo, se puso en funcionamiento un programa para:

- La adquisición de solares e inmuebles para operaciones de realojo o actuaciones en viviendas protegidas incluidas en el IV Plan Andaluz de Vivienda y Suelo.
- Incorporar las actuaciones de Transformación de Infravivienda iniciadas por el Ayuntamiento y las presentadas en el Programa de Rehabilitación Autonómica incluidas en el ámbito geográfico del Área.
- Incorporar las actuaciones que se deriven de la convocatoria pública que se realice para ambos programas para que pueda acogerse cualquier ciudadano del ámbito del Área.

El objetivo de esta actuación, además de la erradicación de infraviviendas, es el mantenimiento de los sectores de rentas bajas y medias, y demás sectores populares, vecinos tradicionales del Área. Para ello se programó la construcción de viviendas sometidas a regímenes de protección pública, que además de ser la única posibilidad de residir en el sector de muchos de sus habitantes tradicionales, contribuye también a moderar la situación de escalada de precios que atravesaba el mercado inmobiliario, mediante el adecuado contrapeso de la vivienda pública y las medidas de intervención necesarias. También se realizaron acciones de mejora de los equipamientos, servicios urbanos y otros usos complementarios.

Además, desde el convencimiento de que la recuperación social plena de los barrios no proviene única y exclusivamente de la rehabilitación del patrimonio construido, sino que son necesarias acciones sociales de apoyo a la población residente. De ahí que este programa fuera acompañado de convenios específicos para el fomento del empleo, y recuperación de actividades y talleres artesanales.

La inversión necesaria para la rehabilitación era subvencionada en un 77% por la Junta de Andalucía

Entre 2004 y 2011, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, a través de su Oficina del Casco Norte de Sevilla, había procedido a la rehabilitación de un total de 1.362 viviendas a través de los distintos programas en marcha (rehabilitación de zonas comunes, rehabilitación de viviendas individuales o transformación de edificaciones completas con el programa de transformación de infravivienda). La inversión total en obras ejecutadas ascendió a 19,85 millones de euros<sup>91</sup>.

---

<sup>91</sup> Fuente: Consejería de Obra Pública y Vivienda. Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía. Noticias de Vivienda Pública, 25-1-2012.

## VII. CONCLUSIONES

La labor a la que se ha consagrado parte de esta investigación ha sido la de establecer de manera detallada el catálogo de proyectos urbanos desarrollados en la ciudad durante la primera década del siglo, intenso en el volumen de inversiones desarrolladas, y extenso por la variedad de aspectos tratados y de territorios afectados, (prácticamente toda la ciudad), la génesis de los mismos, el recorrido político y administrativo de los procesos, el desarrollo de las obras y trabajos, las reacciones ciudadanas antes, durante y después de los cambios.

Decíamos al principio que la administración pública española no tiene asumida una cultura de la evaluación y el balance. Razones de tipo organizacional dificultan la aplicación técnica y metodológica de estas prácticas. Normalmente, nos encontramos con organizaciones estructuradas matricialmente, es decir, que actúan sobre la realidad de manera temática y sectorial. Ello dificulta una comprensión integral del proyecto, que normalmente durante su ejecución debe de ser objeto de comisiones de coordinación interdepartamentales, si se quiere garantizar una eficacia y coherencia en los trabajos y en sus resultados. Se trata de una tarea dificultosa porque a veces hay que combinar dinámicas de administraciones diferentes, un esfuerzo que normalmente no perdura hasta la realización de la tarea final de cualquier proyecto que no es otra que la recopilación documental y el balance. Lo cual, por cierto, es una parte fundamental en el funcionamiento de las corporaciones privadas.

Si a nivel de la organización de las administraciones públicas la evaluación no ha sido precisamente la norma, en el escalón político es aún una práctica mucho menos apetecida. El inexorable período cuatrienal que marca el calendario político electoral acerca casi siempre la conclusión (total o parcial) de las realizaciones a una cita con las urnas. Por lo tanto, una evaluación objetiva de cualquier proyecto acometido, que determinase tanto los logros obtenidos como los desvíos conforme a lo previsto, tanto la eficacia de los procesos como las disfunciones y errores producidos, es contemplada con toda la desconfianza por quienes tienen que pasar el filtro del escrutinio público. Por eso lo habitual es que los responsables políticos resalten los éxitos de la gestión utilizando los

datos (mas o menos correctamente obtenidos) que le sean favorables, mientras que la oposición utilizará las mismas técnicas de forma inversa, para destacar aquellos aspectos que certifiquen (también con mayor o menor rigurosidad técnica o científica) el fracaso de los gobernantes.

No es por lo tanto, sencillo, disponer de algo tan fundamental, y exigible por la ciudadanía, como es la evaluación y el balance de las políticas emprendidas. Porque es, a partir de esa información, con la que de manera racional podrían acometerse correcciones o incluso reformulaciones de lo realizado y, por supuesto, sentar las bases del diseño de lo futuro. Lo contrario es tener que esperar a que lo empírico haga su labor de demostración en la práctica de lo que funciona y lo que no funciona, y que eso desarrolle su lenta tarea de decantación, para calar en el cuerpo social y político y movilizar los cambios necesarios.

La escasez o inexistencias de agencias de evaluación de políticas genera un espacio en el que tiene un papel que hacer la investigación académica, que normalmente no será sistemática en el abordaje de todas las políticas públicas emprendidas, pero que posiblemente sí que se interesará por aquellos que mas incidencia estén teniendo en la vida social.

Esa ha sido a lo largo de las páginas precedentes el objetivo pretendido: señalar el qué y el cómo, de las políticas y proyectos públicos y privados más relevantes desarrollados en la ciudad de Sevilla en una década, como fue la primera del siglo XXI, especialmente fructífera al respecto. Y todo ello documentado a un nivel de detalle suficiente como para que, llegado el caso, pudieran en un futuro acometerse nuevos estudios más profundos sobre determinados aspectos, fijando una información que, de otra manera, se nos antoja volátil y de dudosa pervivencia temporal, habida cuenta que se trata en muchos casos de información y documentos internos propios de las administraciones, que no suelen esperarse en su conservación..

No obstante, esos “qué” y “cómo” que han dado origen a la parte descriptiva de este trabajo de investigación, no quedarían completos si un “para qué”, cuya formulación nos acerque con espíritu crítico a comprender cuál fue el impacto que los proyectos, realizaciones, obras y políticas tuvieron sobre la ciudad y la sociedad que la habita.

## 1. BALANCE DE UN PERÍODO DE CAMBIOS

Ha quedado establecido que Sevilla en la primera década del siglo XXI fue capaz de servirse de la coyuntura de una economía española en expansión, como no se había conocido quizás en la historia contemporánea, para articular importantes cambios en diferentes dimensiones urbanas clave (movilidad, espacio público, calidad urbana, equipamientos, vivienda o desarrollo económico) que formaban parte del enunciado de un modelo establecido expresamente en la planificación de los primeros años del siglo (Plan General y Plan Estratégico).

Hay que señalar que el Plan General no sólo establece un “modelo” o diseño de la ciudad, sino que es en sí mismo un instrumento que, según lo acertado de sus determinaciones, tendrá mayor o menor capacidad de generar desarrollo en su ámbito, y de hacerlo de manera coherente, equitativa y sostenida.

En ese sentido, el PGOU de Sevilla incorporó al proceso de urbanización 38 millones m<sup>2</sup>, es decir, el 27% de la superficie del término municipal. De esa superficie, el 37% iría destinado a zonas verdes, equipamientos y espacios públicos; el 34%<sup>13</sup> iría a actividades productivas, tecnológicas y empresariales; el 16% a nuevos viarios e infraestructuras y el 13%, esto es, 5 millones de metros cuadrados, se destinarían a la construcción de nuevas viviendas, de las cuales el 42% serían protegidas. Esas grandes cifras, aún siendo en buena parte un desiderátum, no dejan de señalar el camino por el que se pretende que la ciudad avance: economía productiva, mejora de las condiciones ambientales, equidad en el acceso a la vivienda,...

La ejecución del nuevo Plan General de Sevilla implicaría la inversión total directa en Sevilla durante el periodo de 15 años en que se preveía su ejecución, de 12.212,0 millones de €, de los cuales 2.781,1 millones de € corresponderían a inversiones en infraestructuras, espacios libres, edificaciones y equipamientos destinados a usos públicos (22,8%), y 9.430,9 millones de euros (el 77,2% de la inversión total) a usos lucrativos privados (la inversión para usos privados representa 3,4 veces el importe de las actuaciones dirigidas a usos públicos) (Hierro Recio, L. A., et al., 2010). No obstante, es una evidencia que estas previsiones se vieron

truncadas por una crisis económica de especial impacto en las finanzas públicas. Cabe por ello preguntarse si en la dimensión económica, la ciudad pudo obtener ventajas competitivas de la aplicación de su planeamiento y de la dirección que le había dado al mismo.

El volumen de las inversiones públicas y privadas realizadas total o parcialmente durante el primer cuatrienio del Plan General (2006-2010), directamente vinculadas al desarrollo de las actuaciones previstas en el PGOU y materializadas en forma de licitaciones de obra pública (fundamentalmente infraestructuras de transporte y reurbanización de espacios públicos y zonas verdes), construcción de obra civil, en especial vivienda protegida y equipamientos, e instalaciones productivas (grandes instalaciones industriales y mejora de espacios industriales) fue del orden de 3.800 millones de euros .

Destaca el volumen inversor asociado al desarrollo y ampliación del Puerto de Sevilla cuyas actuaciones más relevantes fueron la construcción de la nueva esclusa, la nueva Zona de Actividades Logísticas del Batán y la Dársena del Cuarto, y la actuación en el Muelle de las Delicias, por importe de más de 330 millones de euros. Y también las inversiones fruto del “urbanismo productivo”, donde cabe citar las inversiones realizadas en las instalaciones de Abengoa, Renault-Nissan, Eads-Casa, Heineken y Puerto Triana (Torre Pelli), así como otras iniciativas públicas para el impulso de la actividad productiva como son la ampliación del Palacio de Exposiciones y Congresos, las actuaciones de reurbanización de Polígonos Industriales, así como las obras de reurbanización que ejecutadas el Parque Científico Tecnológico de Cartuja, que en su conjunto han supusieron una inversión superior a los 1.400 millones de euros.

La inversión en vivienda protegida también alcanzó un volumen considerable, estimado en 965 millones de euros, que incluyen fundamentalmente las promociones de EMVISESA, y las promociones de VPO impulsadas por privados y cooperativas (oferta de suelo municipal), pero también las inversiones realizadas por EPSA y las inversiones ejecutadas en el marco del Área de Rehabilitación Concertada San Luis – Alameda.

El desarrollo del nuevo modelo de accesibilidad y movilidad previsto en el Plan supuso una inversión estimada de más de 730 millones de euros, fruto de actuaciones como la construcción del Metro Línea 1 (Término Municipal de Sevilla), el Metrocentro, la red de vías ciclistas, la implantación de sentido único en Ronda Histórica, el cierre del Anillo Ferroviario Cercanías, la construcción de los aparcamientos subterráneos de Plaza Crucero Baleares, Avenida de Coria y José Laguillo, la construcción de la SE-40 (Término Municipal de Sevilla), los pasos inferiores de La Palmera y Ronda del Tamarguillo,

Otro capítulo importante suponen las inversiones asociadas a actuaciones de mejora y ampliación del espacio público, zonas verdes y equipamientos, del orden de 395 millones de €, e incluyen actuaciones tan importantes como son la construcción del Boulevard de Bellavista, las peatonalizaciones de la Avenida de la Constitución, Plaza Nueva, Alameda de Hércules, la Plaza de la Encarnación, Calles Asunción y San Jacinto, así como las importantes actuaciones del Plan de Barrios ejecutadas en todos los distritos

En materia de equipamientos, cabe destacar las inversiones ejecutadas por importe de 111 millones de € en la los centros de salud de San Luis, Letanías, Alamillo, Palmete, Juncal, Cisneo Alto, Compostela, El Cachorro y Las Palmeritas; los centros de formación y empleo Dr. Fedriani, Pasaje Quijano, San Idefonso y Sebastián Bandarán; los centros cívicos de Torreblanca, San Jerónimo y La Ranilla; el centro de mayores Andalucía Residencial, el Hogar San Fernando, la rehabilitación general Hogar Virgen de los Reyes; las comisarías de Policía Nacional Alameda, Distrito Este y Distrito Macarena; la Biblioteca en C/ Torneo; los Pabellones Polideportivos en C/ Mendigorría, La Paz, y San Luis, las Piscinas Municipales de San Jerónimo, Los Mares (Pino Montano), Bellavista y Fundación, así como las actuaciones de mejora de diversas instalaciones deportivas financiadas con cargo a los Fondos FEIL 2009.

Y en nuevas zonas verdes fue importante la inversión merced al convenio suscrito con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y han permitido la reforma del Paseo de la O, la construcción del parque sobre cauce Guadaira, la ampliación norte parque Miraflores, el nuevo parque sobre el Arroyo Ranillas y parque Tamarguillo, el parque San Jerónimo, el

parque Riberas del Guadalquivir, parque de las riberas del río Guadaira, el parque sobre el nuevo cauce del Guadaira y Charco de la Pava.

	Inversión (mill. €)	% del total
Movilidad y accesibilidad	733	19,0 %
Reurbanización y espacio público	187	4,9 %
Vivienda protegida	965	25,1 %
Equipamientos	111	2,9 %
Zonas verdes	97	2,5 %
Puerto	337	8,7 %
Urbanismo productivo	1.421	36,9 %
<b>Total</b>	<b>3.851</b>	<b>100 %</b>

Tabla 10: Balance estimado en 2010 de las inversiones públicas y privadas más relevantes directamente asociadas a la ejecución del PGOU 2006. Fuente: "Balance de Gestión mayo 2007 - mayo 2010". Delegación de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla.

Este desarrollo es equiparable, por su volumen de inversión, al que vivió la ciudad durante el periodo comprendido entre la aprobación del Plan General de 1987 y la inauguración de la Exposición Universal de 1992. Pero a diferencia de aquél, éste no se fundamenta en un gran acontecimiento que moviliza las energías del país para su consecución y que, por lo tanto, se justifica en sí mismo, sin tener necesariamente un compromiso de mantener su incidencia en el tiempo. En este caso se trata de un proceso de desarrollo que se asienta en el territorio (sus necesidades y oportunidades), impulsado desde la propia ciudad, y cuyos efectos deberían de ser sostenibles en el tiempo tanto desde el punto de vista socioeconómico como territorial y medioambiental.

La crisis económica al final de la década propició de manera no prevista una prueba para intentar vislumbrar si este esfuerzo inversor tenía alguna capacidad de mitigar sus efectos, sobre todo en el aspecto crítico que es el empleo.

Los efectos más importantes de la crisis empezaron a manifestarse hacia finales de 2008 año y principios de 2009, por este motivo, resulta interesante analizar la capacidad de respuesta que tuvo la economía urbana y en cierto modo la forma, mas o menos abrupta, de entrar en el período más duro de la recesión.

El efecto más directo y plausible de la crisis fue el aumento de la tasa de desempleo como consecuencia de la disminución de la actividad económica en todo el territorio español. El desempleo sufrió un aumento drástico en los últimos dos años, alcanzando un crecimiento del 80.9% para el conjunto del estado español respecto el año 2007.

La tabla presentada a continuación permite hacernos una primera idea de los efectos de la crisis, por lo que al desempleo refiere, en las principales ciudades españolas en el inicio de la misma. Aunque a distintos niveles, la tendencia es similar: ligero incremento del número de parados en 2008 que se acentúa de forma notable en 2009 para todos los casos considerados.

	<b>Abril 2007</b>	<b>Abril 2008</b>	<b>Abril 2009</b>
<b>Barcelona</b>	51.641	57.687	89.865
<b>Madrid</b>	109.118	123.711	190.967
<b>Málaga</b>	38.758	43.586	61.737
<b>Sevilla</b>	44.615	48.241	65.735
<b>Valencia</b>	29.993	36.502	60.018
<b>Zaragoza</b>	19.537	22.969	46.171

Tabla 11: Evolución del paro registrado en grandes ciudades. Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal.

La distinta respuesta de las ciudades españolas ante el nuevo contexto económico, puede apreciarse mejor considerando las tasas de crecimiento del número de parados. Tal y como hemos comentado, el incremento principal ha tuvo lugar entre 2008 y 2009. Los resultados de Sevilla, ponen de relieve una cierta capacidad de respuesta en comparación con el resto de ciudades españolas: Sevilla tuvo la tasa de crecimiento del número de parados más baja para los tres periodos analizados

	<b>Abril 07/ Abril 08</b>	<b>Abril 08/ Abril 09</b>	<b>Abril 07/ Abril 09</b>
<b>Barcelona</b>	11.71	55.78	74.02
<b>Madrid</b>	13.37	54.37	75.01
<b>Málaga</b>	12.46	41.64	59.29
<b>Sevilla</b>	8.13	36.26	47.34
<b>Valencia</b>	21.70	64.42	100.11
<b>Zaragoza</b>	17.57	101.01	136.33

Tabla 12: Tasa de variación (%) del paro registrado en grandes ciudades. Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal.

Otro indicador útil para medir el impacto de la crisis en el mercado laboral es el relativo al número de contratos. Mientras que el declive en el número de contratos en Sevilla no tuvo lugar hasta el periodo 2008/2009, otras ciudades andaluzas habían experimentado ya un descenso significativo en el periodo anterior.

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b>Almería</b>	5.879	6.635	6.875	4.366
<b>Cádiz</b>	4.408	4.407	5.450	3.942
<b>Córdoba</b>	10.980	11.331	11.582	9.196
<b>Granada</b>	10.880	11.522	13.347	9.428
<b>Huelva</b>	4.308	4.886	5.160	3.848
<b>Jaén</b>	3.920	4.728	4.258	3.707
<b>Málaga</b>	21.114	22.415	21.750	16.567
<b>Sevilla</b>	29.581	30.480	32.099	22.067

Tabla 13: Evolución 2006-2009 del nº de contratos en capitales andaluzas. Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal.

	<b>2006/2007</b>	<b>2007/2008</b>	<b>2008/2009</b>
<b>Almería</b>	13	4	-36
<b>Cádiz</b>	0	24	-28
<b>Córdoba</b>	3	2	-21
<b>Granada</b>	6	16	-29
<b>Huelva</b>	13	6	-25
<b>Jaén</b>	21	-10	-13
<b>Málaga</b>	6	-3	-24
<b>Sevilla</b>	3	5	-31

Tabla 14: Tasa de variación (%) 2006- 2009 del nº de contratos en capitales andaluzas. Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal.

Tal y como se observa en el gráfico, el número de contratos ha descendido durante el periodo 2008/2009 para todas las capitales andaluzas oscilando mayoritariamente entre tasas del 25 al 30%. Los casos extremos vienen representados por la ciudad de Almería que ha sufrido en mayor medida los efectos de la crisis con una disminución del 36% de los contratos; y la ciudad de Jaén, la que menos afectada se ha visto con una disminución del 13%.

En comparación con las principales ciudades españolas, Sevilla experimentó una reducción en el número de contratos inferior a la de ciudades como Madrid, Valencia o Zaragoza en el periodo 2008/09. De este modo, ocupa la tercera posición en lo relativo a disminución del número de contratos, con tasas muy similares a las de Barcelona. Los datos ponen de relieve que los efectos de la crisis no empezaron a notarse en Sevilla hasta dicho periodo mientras que otras ciudades españolas tuvieron ya un crecimiento negativo en 2008 respecto el año anterior.

	2006/2007	2007/2008	2008/2009
<b>Barcelona</b>	2	19	-28
<b>Madrid</b>	5	9	-42
<b>Málaga</b>	6	-3	-24
<b>Sevilla</b>	3	5	-31
<b>Valencia</b>	36	3	-47
<b>Zaragoza</b>	5	19	-46

Tabla 15: Tasa de variación (%) 2006- 2009 del nº de contratos en grandes ciudades. Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal.

En resumidas cuentas, en un período que aún era de intensidad en la inversión pública, la ciudad presentó parámetros relativamente menos negativos en los primeros años de la crisis.

A ello cabría añadir otros aspectos de más difícil estimación, como serían los efectos añadidos en forma de renta no monetaria, por ejemplo, en el diferencial de coste de la vivienda protegida respecto a la vivienda de precio libre. Teniendo en cuenta la diferencia de precios, podríamos estimar que las 15.000 viviendas protegidas construidas en la ciudad en el período del IV Plan de la Vivienda produjeron un ahorro de 2.160 millones

de euros en los adquirentes de las mismas o, teniendo en cuenta el pago hipotecario, cada familia que accedió a una vivienda protegida contó con unos 9.000 € anuales más de renta, que si hubieran tenido que adquirir una vivienda en el mercado libre.

Lo mismo podría decirse de las rentas no monetarias en materia de transporte sostenible o transporte público. A ello podría añadirse la estimación económica de los beneficios en materia de salud de la existencia de espacios verdes, entornos menos colapsados, reducción de emisiones.

Otro aspecto importante a ser tenido en cuenta, que puede y debe ser objeto de un estudio específico, serían los efectos que sobre el atractivo turístico de la ciudad (y por ende en las pernoctaciones turísticas) haya podido tener la mejora del escenario urbano y la imagen de los espacios públicos de la ciudad.

No obstante hay determinadas materias de las que por su propia naturaleza, y por la existencia de determinados equipos de investigación interesados en las mismas, tenemos ya referencias objetivables respecto a los resultados obtenidos por el conjunto de medidas que se desarrollaron en el período estudiados. Es el caso de la movilidad.

Sin duda, a nivel ciudadano el principal impacto fue el surgimiento de la bicicleta como un nuevo medio de transporte real y eficiente. Actualmente unas 13.700 personas sustituyen diariamente la bici por el coche. Y hay unas 53.000 que usan durante cada jornada laboral este medio de transporte.

Actualmente el 7% de los desplazamientos de la ciudad se realizan en bicicleta, y ha propiciado que se recortaran las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta en un 2,5%.

Los desplazamientos que se realizaban en la ciudad en 2006 eran en un 36,5% a pie, el 36,3% en coche y el 19,5% en transporte público. El resto de medios, incluida la bici, apenas llegaban al 8%. En 2010, la movilidad ya había notado un cambio: los desplazamientos urbanos en bici y a pie alcanzaban el 44%, mientras que el automóvil ha perdido peso en favor de otros medios hasta quedarse en un 32% de los usos.

El efecto de la bicicleta en el reparto de la movilidad en 2010 era ya claramente perceptible: según un estudio realizado por la Oficina de la Bicicleta del Ayuntamiento de Sevilla, el 26% de los usuarios de bicicleta en un día laborable habrían optado por ir en automóvil en caso de no disponer de la bici; Son datos además previos a las restricciones del Centro o a la última ampliación de la red.

Por otra parte la intensidad media diaria del tráfico descendió en todas las franjas horarias. Entre 2007 y 2010 se redujo la intensidad del tráfico en un 11,5% en toda la ciudad. Parte de esta reducción podría deberse a la crisis económica, no obstante es plausible que el crecimiento de otros medios de transporte haya atraído vehículos de las calles.

La disminución de la intensidad del tráfico fue más significativa en el centro histórico, donde la restricción del tránsito indiscriminado y la amplia política de peatonalizaciones tuvo efectos desde un punto de vista comercial, con un aumento considerable de la actividad en estas zonas de la ciudad, en donde las solicitudes para abrir comercios se ha incrementaron. Por ejemplo, en la Avenida de la Constitución se triplicaron desde el año de su peatonalización, 2006. Y en las últimas vías peatonalizadas, la calle Asunción y San Jacinto se han duplicado las aperturas de negocios desde su peatonalización.

No obstante, no todo es reducible a dígitos. El que una ciudad sea capaz de dar el máximo valor añadido a sus recursos tanto para generar dinamismo interno como para atraer flujos externos (capitales, mercancías, conocimientos e información y personas) depende en buena parte de los sistemas de percepciones y creencias en que poseen la ciudadanía y los actores urbanos sobre la ciudad y sobre sí mismos. Es esencial que la ciudad se considere una construcción colectiva, y que los actores y la ciudadanía se auto consideren importantes y responsables en dicha construcción.

Las ciencias sociales han mostrado que existen valores como la autosatisfacción, el conservadurismo tecnológico y social, el narcisismo o el nihilismo que son claros enemigos del desarrollo humano porque incapacitan a la ciudadanía a actuar. El sistema de creencias o Ideas,

Valores y Actitudes de una ciudad existe e impacta en el progreso y la calidad de vida personal y colectivo y por ello debe ser conocido y reconocido.

Es por eso oportuno realizar una aproximación a cómo ha asumido la población local este proceso de cambios. Antes que nada es preciso señalar que la sociedad sevillana ha proyectado una imagen de tradicionalismo, que también es asumida internamente, de apego a la historia y costumbres de la ciudad, que en lo cultural se traduce en una amplísima producción literaria, plástica, musical, centrada en los “temas sevillanos”. La estructura y contenido de sus celebraciones más conocidas, la Semana Santa y la Feria de Abril, también expresan esa visión enormemente orgullosa, hasta el narcisismo, de la propia identidad. Hay que convenir que como sociedad ha sido capaz de generar o inspirar mitos universales, como Don Juan, o Carmen. Elementos centrales del folclore nacional español, como el flamenco y, en menor medida, las corridas de toros, son expresiones andaluzas capitalizadas en buena parte en Sevilla. Cuando a partir del siglo XVIII y especialmente en el XIX, la España declinante que dejaba atrás un pasado imperial se convertía en un destino preferido para la evocación de los románticos, por exotismo, Andalucía y especialmente Sevilla ocuparon un lugar central de esa construcción mental (JOLY, 2001).

La visión de la evolución de Sevilla en los últimos años no puede completarse sin una aproximación al sistema de valores y la auto imagen comunitaria. El que una ciudad sea capaz de dar el máximo valor añadido a sus recursos tanto para generar dinamismo interno como para atraer flujos externos (capitales, mercancías, conocimientos e información y personas) depende en buena parte de los sistemas de percepciones y creencias que posean la ciudadanía y los actores urbanos sobre la ciudad y sobre sí mismos (Pascual Esteve, 2011). Es esencial que la ciudad se considere una construcción colectiva, y que los actores y la ciudadanía se auto consideren importantes y responsables en dicha construcción.

Cabe preguntarse entonces por la dialéctica entre esa cultura tradicionalista y los valores de avance y modernización que se han descrito en los anteriores capítulos. Ello tendría mucho que ver, lógicamente, en la plasmación política de esa cultura. Y aquí ya no está tan claro. Sevilla, ciudad tradicionalista, no es claramente sinónimo de

ciudad políticamente conservadora. Históricamente, las primeras décadas del siglo XX y los años de la II República Española (1931-1936), la ciudad era uno de los puntos fuertes de la izquierda democrática y de la izquierda revolucionaria, sobre todo por el componente obrero, vinculado al puerto y las manufacturas. Posteriormente es cierto que la dictadura del general Franco, fuertemente basada en valores católicos tradicionalistas, usó y promovió intensamente las tradiciones de la ciudad en sentido político y de dominio cultural (Moreno Navarro, 1982)

La historia política de la ciudad en el período democrático ha reflejado también esta dicotomía entre valores progresistas y tradicionalistas, destacando el hecho de que Sevilla ha sido durante todo el período un valuarte electoral del PSOE, incluso en los peores momentos electorales socialistas, a escala nacional y regional. No así en el gobierno municipal, donde se han sucedido alcaldes socialistas, regionalistas y conservadores.

Decididamente, en la cartografía mental de la ciudad ocupan un lugar céntrico valores de mantenimiento y conservación de las tradiciones en todos los aspectos. El interesante estudio del catedrático de psiquiatría Jaime Rodríguez Sacristán “La psicología del sevillano”, que seguimos en este capítulo, revela que el 85% de la muestra estudiada en su encuesta se interesa bastante o mucho por mantener las tradiciones de la ciudad. Es un porcentaje abrumadoramente mayoritario, que sin duda debe de recoger todo un espectro más amplio de matices en esa valoración de lo tradicional. No es de extrañar, por tanto, que el debate entre “lo tradicional” versus “lo moderno” sea un tema recurrente que termine marcando toda iniciativa, proyecto o idea que venga en cierto modo a pervertir o degradar la esencia de Sevilla (según unos), o a hacerla avanzar y progresar (según otros), en definitiva, a cambiar el estatus quo preexistente.

Es necesario convenir que en el mundo intelectual y de los generadores de opinión, a través de libros y artículos, han tenido un gran peso los defensores de la subcultura más tradicionalista, que denominaríamos quietista, que se basa en la creencia de que el futuro de la ciudad nunca puede ser mejor de lo que fue en el pasado. Consciente o inconscientemente, esta subcultura busca producir que no se sitúe la modernización de la ciudad como un valor positivo “per se”, y que

indirectamente se genere desconfianza ciudadana hacia las posibilidades de futuro para Sevilla y la involucración ciudadana en el hacer ciudad que podrían desvirtuar o hacer desaparecer los valores por los que la ciudad de Sevilla es conocida y admirada internacionalmente.

No obstante cabe preguntarse si de esa subcultura del quietismo participa toda la ciudadanía, o si es una subcultura mayoritaria. Y aquí entramos en la consideración de un rasgo de la personalidad del sevillano que es muy aclaratorio: la ambivalencia. La ambivalencia es una características de comunidades de larga historia, que han visto y mantienen memoria antigua de hechos y sucesos, y que por lo general las hace distantes y duales, frecuentemente como mecanismo defensivo, siendo prueba de sentido realista y capacidad de adaptación (Rodríguez Sacristán, 2010).

También debemos de tener en cuenta la evolución generacional y el aumento considerable del nivel formativo que se produjo en la década, contando la ciudad actualmente, por ejemplo, con más de un 26% de universitarios.

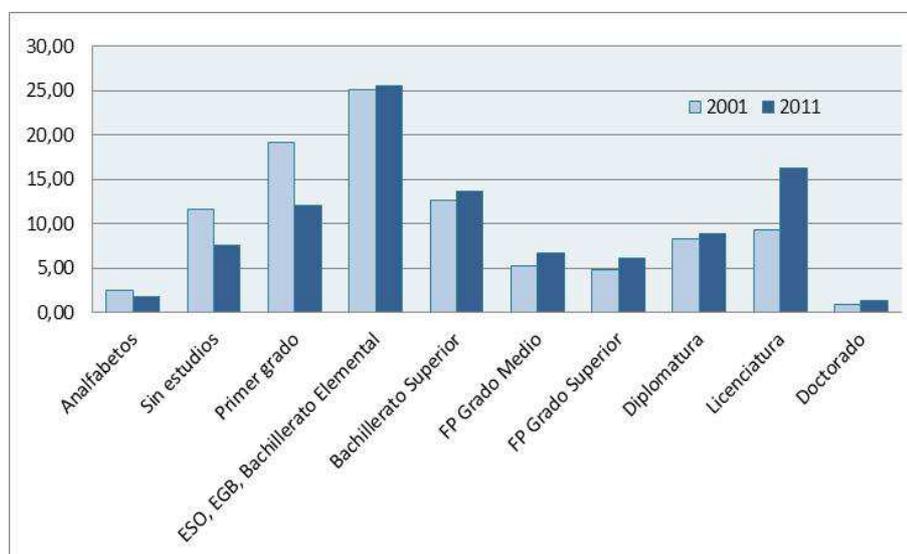


Tabla 13: Evolución de los niveles formativos en la ciudad de Sevilla 2001-2010. Fuente: elaboración propia a partir de los datos den Censo.

Ya en la década anterior, la celebración de la Exposición Universal de 1992 supuso el punto álgido en esta dialéctica, y un ejemplo de la ambivalencia de la ciudad. En su preparación se generó una enconada

polémica entre los sectores, que denostaron frecuentemente las transformaciones que se estaban acometiendo y la esencia misma de la celebración que se estaba preparando, y los sectores que la promovían y que en ese momento ocupaban la élite política nacional y andaluza.

La mayor parte de la sociedad asistía como espectadora a la polémica, con la distancia propia de una actitud reservada y ambivalente. No obstante, en aparente contradicción con la frialdad previa al evento, cuando se abrieron las puertas del recinto expositivo la ciudadanía de Sevilla y su región urbana se hizo inmediatamente fan del acontecimiento. Tanto es así que fue reconocido que la escasa afluencia inicial de público exterior se solventó con la reiterada presencia diaria del público local. Cabe decir que la exitosa Expo'92 produjo un efecto importante tanto en el prestigio e incorporación de nuevos valores como el cosmopolitismo, las nuevas tecnologías, la alta cultura, la calidad urbana, la organización, y a su vez un merma en la credibilidad de los mensajes tan críticos contra los proyectos modernizadores que fueron claves en el momento (capacidad para el desarrollo de un proyecto internacional) y posteriormente (tren de alta velocidad, planta hotelera, renovación urbana,...).

El conjunto de proyectos urbanos emprendidos en la siguiente década, también contaron con un eco de intensa oposición mediática y sociopolítica del mismo estilo a lo ocurrido antes de la Expo'92, quizás en menor medida. Como ya se ha comentado, proyectos como la peatonalización, el tranvía, las "Setas" de la Encarnación, la torre Pelli o la red de carriles bici contaron con un rechazo, aunque cada vez más minoritario. Aunque las encuestas reflejan que la mayor parte de la ciudadanía apoyaba los proyectos de renovación urbana, y el nuevo modelo de ciudad (Pascual Acosta, 2011) lo cierto es que no hubo en su desarrollo una estrategia de involucración social exitosa (más allá de las estrategias de comunicación), por parte de los responsables políticos, ni tampoco contaron con activistas en su favor, con la excepción quizás del desarrollo de la red de carril bici.

## 2. LOS RETOS DE LA CIUDAD

La dimensión, continuidad y efecto a medio plazo de esa renovación está actualmente mediatizada y puesta en cuestión por la intensa crisis económica que mantiene a la ciudad con unas altísimas cifras de desempleo, y un bajo pulso económico de todos los sectores excepto del turismo, que sigue presentando unos datos crecientes.

Posiblemente, el actual modelo de ciudad y su extensión y afianzamiento ha ganado prestigio con el paso de los años y parece contar con un apoyo social mayoritario.

Lo que sí cabe pensar es que la pulsión social por participar en la construcción política a todas las escalas es también un hecho a escala urbana, y que posiblemente en los próximos tiempos no se puedan contemplar el desarrollo de procesos de renovación urbana como los emprendidos en la ciudad de Sevilla a finales de los ochenta y en la primera década del siglo, si no es desde la presencia y participación directa de una ciudadanía cada vez más conectada, cada vez más exigente de controlar la gestión pública y cada vez más activa y activista.

La ciudad se plantea una serie de retos, que deben de ser abordados para trascender sin duda del impasse en que está sumida por la circunstancia de crisis económica de toda la economía nacional.

Reto 1: avanzar desde un predominio de la tradición, las costumbres y la visión folclórica en la proyección externa y en la imagen de la ciudad hacia una Sevilla que se proyecte como motor de un nuevo desarrollo productivo e industrial basado en la economía sostenible y las energías renovables, las industrias culturales, y en la modernización de los sectores productivos existentes.

Una ciudad históricamente dividida entre tradición y modernidad, entre pasado y futuro, debe de llegar a ser una ciudad que une tradición y modernidad. La tradición como base para la innovación y la creatividad. La tradición de hoy ayer fue modernidad.

Reto 2: avanzar desde una ciudad que ha mejorado en la educación y en el acceso ciudadana a la cultura, hacia una ciudad educadora y cultural,

que dé intencionalidad educativa a todo lo que hace. Que aproveche realmente el peso de su sector universitario. Que promueva la apropiación ciudadana de la cultura y su uso por todas las personas como fuente de desarrollo creativo y generación de talento en la ciudad.

La cultura es un elemento clave para dar autonomía y “empoderar” a la ciudadanía, como instrumento para la igualdad. Socializar la cultura y culturizar la acción social. Mediante el acceso a los bienes culturales y a la producción de cultura a todas las personas, y muy en especial a la infancia, la juventud y los mayores.

Reto 3: Avanzar desde una ciudad que ha desarrollado numerosos procesos de participación ciudadana pero muy sectorizados, limitados en el tiempo y centrados en demandas a lo que el ayuntamiento debe hacer, hacia una ciudadanía que se comprometa de manera activa y cívica en el hacer ciudad. El desarrollo de una nueva gobernanza democrática: lo público no es sólo la administración. Lo público, la polis, la ciudad, somos todos y todas. En Sevilla, el conjunto de todo su espacio público es lo más común que tiene toda la ciudadanía de Sevilla. Los espacios de participación deben ser entendidos como espacios para el compromiso mutuo, para hacer efectivo el yo hago tu haces.

Reto 4: avanzar desde una ciudad con notables avances en movilidad sostenible hacia una Sevilla con un modelo propio completamente desarrollado, no sólo en algunos de sus elementos. Un sistema que estructure la movilidad metropolitana entorno al transporte colectivo ferroviario (metro-tranvía-cercanías), disponiendo de los espacios de calidad para favorecer el uso del ir a pie y en bicicleta, y racionaliza el transporte privado.

Reto 5: avanzar desde una región urbana funcional, pero que aún no dispone de una estrategia compartida entre todos los municipios e instancias de gobierno, hacia una ciudad metropolitana que se construya a través del desarrollo de los proyectos intermunicipales y la acción colaboradora de todos los actores económicos, sociales e institucionales.

Reto 6: avanzar desde una ciudad que, a pesar de los múltiples esfuerzos y los avances conseguidos, aún ve una amplia desigualdad entre las personas y los territorios, hacia una ciudad en que se caracterice por las

oportunidades que da a la igualdad, y que construye un modelo propio y diferencial de las políticas sociales basado en el compromiso y la colaboración ciudadana. Exclusión social 0 como objetivo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ÁLVAREZ REY, L., DOMÍNGUEZ ORTIZ, A., GARCÍA DE CORTÁZAR, F., TUSELL, J., Y FUSI, J. P. (2000). La memoria del siglo XX : Historia de Sevilla. Edit. Diario de Sevilla.

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. (2000). Metaplan Sevilla. Gerencia Municipal de Urbanismo.

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (2003). Plan Estratégico Sevilla 2010. Taller de Editores Andaluces.

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (2005). Plan general de ordenación urbanística de Sevilla. Gerencia Municipal de Urbanismo.

BARTON, H. (1990) "Local Global Planing". The Planner, 26.

BECERRIL BUSTAMANTE, S. (1987) Idea de Sevilla, ed. Génova

BLANCAS PERAL, F. J. y BUITRAGO ESQUINAS, E. M. (2005) Estructura y política turística de Sevilla [Recurso electrónico] Eumed.net, URL <http://www.eumed.net/libros-gratis/2005/bpbe/index.htm>

BLANCO FREJEIRO, A. (1979) La Ciudad Antigua (De la prehistoria a los visigodos). Col. Historia de Sevilla. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

BOIX, DOMÈNECH, R. (2004) Redes de ciudades y externalidades. Investigaciones Regionales, 4. Asociación Española de Ciencia Regional.

BRAJOS GARRIDO, A. y otros (1990). Sevilla en el siglo XX Universidad de Sevilla, Servicio de Publicaciones.

BUENO MANSO, F. y ELÍAS BONELLS, J. (2000) Jardines y Parques de Sevilla. Editorial andaluza de periódicos independientes.

CAMPOS ALCAIDE, J. y GARCÍA SÁNCHEZ, F. (2009) "Análisis del Sector Servicios Avanzados a las empresas en la provincia de Sevilla" en Revista Contexto Local. Nº13. Sociedad de Estudios Económicos de Andalucía (ESECA). Diputación de Sevilla

CANO FUENTES, G., ETXEZARRETA ETXARRI, A., DOL, K., & HOEKSTRA, J. (2013). "From housing bubble to reposessions: Spain

compared to other west european countries". *Housing Studies*, 28(8), 1197-1217.

CANTERO MARTÍN, P. A., Y OTROS (1999). *La ciudad silenciada: Vida social y plan urbano en los barrios del casco antiguo de Sevilla*. Ayuntamiento de Sevilla, Área de Participación Ciudadana.

CARAVACA BARROSO, I., & GARCÍA GARCÍA, A. (2009). "The debate over intelligent territories: The case of the metropolitan area of Seville". *Eure-Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 35(105), 23-45.

CARRILLO BENITO, E. (1997). "Local government and strategies for decentralization in the state of the autonomies". *Publius-the Journal of Federalism*, 27(4), 39-63.

CASTELLS OLIVÁN, M. (1995). *La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbanoregional*. Alianza Editorial, Madrid

CASTILLO MANZANO, J.I.; LÓPEZ VALPUESTA, L. (2009). "Urban retail fabric and the metro: A complex relationship. Lessons from middle-sized Spanish cities". *Cities* 26, 141–147.

CASTILLO MANZANO, J.I., SÁNCHEZ BRAZA, A. (2013) "Managing a Smart bicycle system when demand outstrips supply: The case of the university community in the city of Seville." *Transportation*, Vol. 40, Nº 2, pp. 459-477.

COLLANTES DE TERÁN DELORME, F., & GÓMEZ ESTERN, L. (1999). *Arquitectura civil sevillana (3a ed.)*. Ayuntamiento de Sevilla etc.

COMISIONADO PARA EL POLÍGONO SUR (coord.). (2013) *Memoria. Plan Integral Polígono Sur 2006-2011. Plan Integral Polígono Sur*.

DEL CAMPO TEJEDOR, A. (2009). *Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga*. Centro de Estudios Andaluces. Consejería de la Presidencia.

DÍAZ PARRA, IBÁN (2010) *Sevilla, cuestión de clase*. Edit. Atrapasueños.

FEMP (2006) La situación de los Ayuntamientos en España, sus carencias económicas y problemas de gestión: diagnóstico y propuestas en una perspectiva europea. Departamento de Estudios y Documentación de la Federación Española de Municipios y Provincias.

GALÁN ERUSTE M. y CANO LÓPEZ LUZZATTI M. (2012) 125 años de transporte público en Sevilla. Del tranvía al metro. Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril.

GARCÍA, P., FERNÁNDEZ, L. M., ANDRÉS GARCÍA, C., & JURADO, F. (2010). "Energy management system of fuel-cell-battery hybrid tramway". IEEE Transactions on Industrial Electronics, 57(12), 4013-4023.

GARCÍA GARCÍA, A. (2011). La calle a escena :El sistema de espacio público de Sevilla y su entorno metropolitano, retos y posibilidades. Ayuntamiento de Sevilla.

GARCÍA GARCÍA, J., y otros (2009). "Study of atmospheric pollution after the implantation of the bike lane in Seville". Gaceta Sanitaria, 23, 291-292.

GARCÍA GARCÍA, M. A. (2007) "Aqua Hispalensis. Primer avance sobre la excavación de la cisterna romana de Plaza de la Pescadería (Sevilla)" en Romula 6, 125 – 142

GARCÍA JEREZ, F. A. (2009) La Alameda que te gusta': conflictos sociales y planificación urbana en torno a un espacio público. en Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía. nº 31. 585-599.

GARCÍA NOVO, F. y ZAVALETA DE SAUTU, C. (2002). Paisaje y Urbanismo de la Expo'92. RD Editores.

HARVEY, D. (2012) Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana. Ed. Akal.

HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, E., LÓPEZ IZQUIERDO, A., BETANZOS MARTÍN, J. M., & SANTOS, J. R. (2011). Atlas Sevilla Se Ve: Actuaciones y proyectos en marcha en la primera década del siglo XXI. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla.

HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, E., LÓPEZ IZQUIERDO, A. (2011b): "Planes estratégicos Sevilla 2010 y 2020" en Territorios Inteligentes: La planificación estratégica en Andalucía, Líberman Grupo Editorial, Jaén. (ISBN 978-84-937-55058)

HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, E. (dir.) (2011) *Sustainable Seville. Sustainability policies implemented in the city of Sevilla and assessment of their effects*. Oficina del Plan Estratégico Sevilla 2020. Ayuntamiento de Sevilla.

HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, E. (dir.) (2011) *Atlas Sevilla Se Ve. Actuaciones y proyectos en marcha en la primera década del siglo XXI*. Oficina del Plan Estratégico Sevilla 2020. Ayuntamiento de Sevilla.

JIMÉNEZ MARTÍN, A. (2013) *Restauración De Dos Fachadas de la Catedral de Sevilla (2006-2013)*. Catedral de Sevilla Aula Hernán Ruiz 2013.

JIMÉNEZ SANCHO, A. (2011) *La Encarnación antes de las Setas*. Catedral de Sevilla Aula Hernán Ruiz 2011.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2006). *Plan de transporte metropolitano del área de Sevilla*. Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía.

JIM, C. Y. (2013). *Sustainable urban greening strategies for compact cities in developing and developed economies*. *Urban Ecosystems*, 16(4), 741-761.

LERDO DE TEJADA, J. M (coord.) (2004). *PGOU de 1987 de Sevilla*. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla.

MAEZTU GREGORIO DE TEJADA, J. Y ROSA CARO M. (2006) *Plan integral del Polígono Sur, Sevilla*. Ayuntamiento de Sevilla.

MARCHENA GOMEZ, M. y PABLO-ROMERO GIL-DELGADO, M. (2005) "La Exposición Universal de Sevilla de 1992: Consecuencias de Orden Territorial". *Territorio y desarrollo local*. 2005. Núm. 4. Pag. 19-30

MARCUSE, P- y VAN KEMPEN, R. (2000) *Globalizing cities. A new spatial order?* Oxford: Blackwell.

MARQUÉS SILLERO, R. (2011) "Sevilla: una experiencia exitosa de promoción de la movilidad en bicicleta en el Sur de Europa" *Hábitat y Sociedad*, nº 3. Universidad de Sevilla.

MARTÍNEZ LÓPEZ, F., ÁLVAREZ REY, L., & GARCÍA GARCÍA, C. (2012). *The francoist repression in andalusia. A preview of ongoing research*. *Ayer*, (85), 97-127.

MARTORI CANAS, J. C. (2010). "The consequences of the boom of real state sector. changes in the density in the spanish urban areas, 2001-2007". Scripta Nova, vol. 14 (333)

MAYER H., J. (2005) Metropol Parasol. Redesigning of plaza de la Encarnación in Sevilla. Staatliche Museen zu Berlin – Stiftung Preußischer Kulturbesitz

MEDINA JURADO, P. (2009) "El patrimonio público de suelo como instrumento de intervención en el mercado de suelo." Revista electrónica CEMCI. nº 2: ene-mar

MEDINA MOLINA, C., REY MORENO, M., Y RUFÍN MORENO, R. (2010). "Imagen de los destinos turísticos urbanos y lealtad del turista: ¿Actitud o comportamiento?" Estudios y Perspectivas en Turismo, 19(2), 279-298.

MELERO OCHOA, F. (2005) "La ciudad desbordada. La Sevilla del siglo XX". en La Ciudad y su gente. Historia urbana de Sevilla (García Bernal, J. J. y otros) Edit.: Escuela Libre de Historiadores.

MERINERO RODRÍGUEZ, R. (2010). Manual básico de planificación estratégica urbana y territorial: Elementos básicos para su aplicación en la administración local. Sevilla: Consejería de Gobernación y Justicia.

MORALES CARBALLO, L. (2011) La movilidad ciclista como factor de sostenibilidad: breve análisis de su emergencia en la ciudad de Sevilla. Hábitat y Sociedad, nº 2. Universidad de Sevilla.

MORALES CARBALLO, L. y GARCÍA GARCÍA, A. (2006) "El arroyo Tamarguillo y la articulación de un sistema de espacios libres en la ciudad de Sevilla: crítica al proyecto de nuevo encauzamiento" 5º Congreso Ibérico sobre Gestión y Planificación del Agua. Faro, Universidad de Algarve,

MORENO NAVARRO, I. (1982) La Semana Santa en Sevilla : conformación, mixtificación y significaciones. Ayuntamiento de Sevilla.

PABLO-ROMERO GIL-DELGADO, M. D. P. (2002). La exposición universal de Sevilla 1992: Efectos sobre el crecimiento económico andaluz. Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones.

PASCUAL ACOSTA, A. (dir.) (2011). Barómetro Socioeconómico Fundación Antares. Sevilla: Centro Andaluz de Prospectiva.

PATIÑO RODRÍGUEZ, D., ATIENZA MONTERO, P., MIR ÁLVAREZ, L. A., HIERRO RECIO, L. Á., & CARRILLO BENITO, E. (2008). El impacto económico de la planificación urbana : El plan general de ordenación urbanística de Sevilla. Madrid: Civitas.

PASCUAL ESTEVE, J. M. (2011) El papel de la ciudadanía en el auge y decadencia de las ciudades. Valencia: Tirant lo Blanch.

PEREZ ESCOLANO, V. (1998). Sevilla al final del siglo XX. La transformación de la ciudad. Cuadernos Hispanoamericanos, (573), 27-37.

PUENTE ASUERO, R. (2004) "Parque Cultural Miraflores: 20 Años de Educación Ambiental Participativa". La educación ambiental en Andalucía: Actas del III Congreso Andaluz de Educación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente.

ROMERO, J., JIMÉNEZ, F., & VILLORIA, M. (2012). (Un)sustainable territories: Causes of the speculative bubble in spain (1996-2010) and its territorial, environmental, and sociopolitical consequences. Environment and Planning C-Government and Policy, 30(3), 467-486.

SEVILLA GLOBAL, AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. (2009). Barómetro de economía urbana (19).

SEVILLA GLOBAL, AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. (2010). Barómetro de economía urbana (20).

SHAPIRO, G. F. (2011). "DETAIL Metropol Parasol". Architect, 100(6), 50.

TAXILTARIS, C., BASBAS, S., NIKOLAOU, K., & TZEVELEKIS, I. (2002). "Environmental impact assessment of major pedestrianization schemes through the use of modelling techniques." Fresenius Environmental Bulletin, 11(10A), 800-805.

TORRES GUTIÉRREZ, F J. (2013) Segregación urbana y exclusión social en Sevilla: el paradigma Polígono Sur. Fundación Focus-Abengoa.

UNESCO (2006). State of Conservation of World Heritage Properties in Europe. Periodic Reporting, 2006.

UNESCO WORLD HERITAGE COMMITTEE (2012). "Convention concerning the protection of the world cultural and natural heritage" Report

of decisions. 36<sup>a</sup> session (Saint Petersburg, Russian Federation). (<http://whc.unesco.org/archive/2012/whc12-36com-19e.pdf>) Accessed 27.04.14.

UXÓ GONZALEZ et al., (2009) “El programa español de estímulo fiscal frente a la crisis: Justificación, características y comparación internacional”. Documentos de Trabajo. Instituto Universitario de Análisis Económico y Social. Universidad de Alcalá.

VEGARA, A., RIVAS, J. L. D. L., & LERNER, J. (2004). Territorios inteligentes: Nuevos horizontes del urbanismo. Madrid: Fundación Metrópoli.

WEBB, M. (2011). “Metropol Parasol Location Seville, Spain”. *Architectural Review*, 229(1372), 58-63.



## Tablas

1	Viviendas previstas en el PGOU de Sevilla.	56
2	Tráfico de vehículos por la avenida de la Constitución.	92
3	Itinerarios ciclistas construidos en 2007.	230
4	Red complementaria de carril bici, construida en 2009.	230
5	Evolución del nº de viajes diarios en bici	233
6	Coste de la ampliación del Metrocentro.	245
7	Esquema general del Modelo Económico del Metro de Sevilla	255
8	Total Red de Metro (Líneas 2, 3 y 4) resultado de las alegaciones	257
9	Plazas de aparcamiento en 1999	267
10	Balance estimado en 2010 de las inversiones públicas y privadas más relevantes directamente asociadas a la ejecución del PGOU	320
11	Evolución del paro registrado en grandes ciudades.	321
12	Tasa de variación (%) del paro registrado en grandes ciudades.	322
13	Tabla 13: Evolución 2006-2009 del nº de contratos en capitales andaluzas. Fuente: Servicio Público de Empleo	322
14	Tasa de variación (%) 2006- 2009 del nº de contratos en capitales andaluzas	322
15	Tasa de variación (%) 2006- 2009 del nº de contratos en grandes ciudades	323

## Figuras

1	Evolución del porcentaje de población residente en áreas urbanas (2014-2030)	1
2	La investigación en los procesos transformadores.	9
3	Evolución de la oferta y la demanda hotelera en Sevilla entre 1966 y 1986, 1966=100.	22
4	Evolución de los edificios civiles relevantes de Sevilla catalogados en 1951=684.	24
5	PIB per cápita Ratio Sevilla/España 1980-1993.	31
6	Pernoctaciones hoteleras en la ciudad de Sevilla, 1991-2000.	37
7	PIB per cápita Ratio Sevilla/España 1991-2000.	39
8	Esquema de inversiones y financiación del PGOU de Sevilla.	65
9	Inversiones del I Plan de Barrios (2005-2007) y del II Plan (2008-2010) por distrito.	146

10	Evolución de la distribución modal de los viajes realizados en el área metropolitana de Sevilla.	209
11	Alquileres de bicicletas de Sevici. Total anual.	233
12	PIB per cápita. Ratio Sevilla/España. 2000-2011.	272
13	Evolución de los niveles formativos en la ciudad de Sevilla 2001-2010.	328

## Mapas

1	Evolución de Sevilla y su área metropolitana durante el siglo XX.	40
2	Vías peatonalizadas durante la primera década del s.XXI.	90
3	Sectores incluidos en el Plan de Barrios.	127
4	: Programa de regeneración de cauces fluviales.	149
5	Proyecto del canal Miraflores-Ranillas por el sector norte del término municipal.	151
6	Diseño del parque sobre el antiguo cauce del río Guadaira y su relación con los barrios y del sur de la ciudad.	152
7	Parque del Tamarguillo, entre el borde de la ciudad y el aeropuerto.	153
8	Proyecto del parque del Charco de la Pava incluyendo la actuación en los terrenos de la margen derecha, posteriormente descartada.	160
9	Imagen del proyecto de ordenación de Tablada, propuesto por la U.T.E.	168
10	Modelo propuesto para Tablada Parque Periurbano	175
11	Plaza de la Encarnación y mercado. Plano de Sevilla de Álvarez Benavides, 1860	178
12	Red de carril bici	231
13	Trazado del tranvía Metrocentro, incluyendo el trayecto Plaza Nueva-Puerta Osario, presentado en diciembre de 2004	239
14	Red de metro de Sevilla propuesta	252
15	Propuesta de desarrollo de la red de metro	258
16	Plan de Ordenación Viaria del Centro Histórico	262
17	Los 28 barrios-ciudad definidos por el Plan General.	304

## Imágenes

Foto de portada: Vista de Sevilla desde la Cuesta del Caracol. Autor: Portaportesse.

1	Vista de Sevilla. Alonso Sánchez Coello (atrib.) 1576-1600	18
2	Desahucio de vecinos del barrio histórico de Triana, finales de los años 60.	20
3	Parte del recinto de la Exposición Universal de 1992, el centro histórico de la ciudad al otro lado del río Guadalquivir.	29
4	Acto de toma de posesión como alcalde de Sevilla de Alfredo Sánchez Monteseirín (PSOE), en sustitución de Soledad Becerril (PP), julio 1999.	43
5	Mesas de participación del PGOU de Sevilla.	49
6	Conferencia Estratégica, Alcázar de Sevilla, enero de 2001.	70
7	Priorizando proyectos.	72
8	Plaza Nueva en torno a 1880.	91
9	Autobuses en Plaza Nueva, en torno al año 2001.	95
10	Vista aérea de Puerta de Jerez y Avenida de la Constitución durante las obras de reurbanización y construcción del tranvía Metrocentro, noviembre de 2006.	101
11	Reapertura al público de la Plaza Nueva, diciembre de 2006.	104
12	Reapertura al público de la avenida de la Constitución, vísperas de la Semana Santa de 2007.	105
13	Plaza de la Alfalfa antes de la peatonalización.	107
14	Plaza de la Pescadería, antes y después de la peatonalización.	112
15	'Vista de la Alameda de Hércules en Sevilla', anónimo de 1650.	114
16	Exposición de esculturas monumentales de Manolo Valdés, instalada en la reapertura de la Alameda, tras las obras de reurbanización	119
17	Calle San Jacinto en 2009, durante el breve período en que contó con carril bici + circulación rodada	122
18	Manifestación en contra de la peatonalización de la calle S. Jacinto	123
19	Calle San Jacinto antes y después de su peatonalización	124
20	Utilización de espacios terrizos como aparcamientos en la barriada de Los Ángeles, 2005	125
21	Actuaciones del plan de barrios en el distrito Casco Antiguo	132
22	Actuaciones del plan de barrios en el Distrito Macarena	133
23	Actuaciones del plan de barrios en el distrito Macarena	136
24	Actuaciones del plan de barrios en el distrito Este.	138
25	Actuaciones del plan de barrios en el distrito Cerro del Águila	139

26	Actuaciones del plan de barrios en el distrito San Pablo	140
27	: Actuaciones del plan de barrios en el distrito Nervión	141
28	Actuaciones del plan de barrios en el distrito Sur.	142
29	Actuaciones del plan de barrios en el distrito Bellavista-La Palmera	144
30	Actuaciones del plan de barrios en el distrito Triana.	145
31	Vista aérea del parque de Miraflores, con los huertos en primer plano, y la plataforma sobre la autopista.	155
32	Riberas del Río Guadaira	158
33	Pasarela sobre el río Guadalquivir, entre el parque del Alamillo y el parque de San Jerónimo.	162
34	Umbráculo del Jardín Americano.	165
35	Años 80, el solar de la Encarnación usado como aparcamiento.	179
36	Proyecto de mercado y centro comercial, 1973	180
37	Alzados de la propuesta de Plan Especial de Guillermo Vázquez Consuegra	181
38	Proyecto de E. Haro. Secciones norte-sur, este-oeste, y ubicación del edificio en la plaza	182
39	Proyecto de mercado de la Encarnación, Antonio Carbajal.	184
40	El solar de la Encarnación como ventana al pasado de la ciudad.	186
41	Metropol-Parasol.	197
42	Maqueta virtual de la casa de las columnas	199
43	Concentración de protesta del “15-M” en el nuevo espacio Metropol Parasol	202
44	Estación de Sevici.	232
45	Ciclista por el carril bici.	235
46	Obras de instalación del tranvía en la avenida de la Constitución.	241
47	Tranvía Metrocentro tras su inauguración, con las catenarias instaladas.	244
48	Recreación del paso del tranvía por la calle O’Donnell.	246
49	Portada de ABC de Sevilla 12-3-1983.	249
50	Estación del Prado de S. Sebastián	254
51	Factoría de ensamblaje del A400M. Sevilla.	276
52	Campus Palmas Altas.	282
53	Construcción de la nueva esclusa del puerto.	285
54	Representación del proyecto del Centro Comercial y de Ocio Puerto Triana.	288
55	Infografía de la Torre Pelli y el edificio podio.	290