

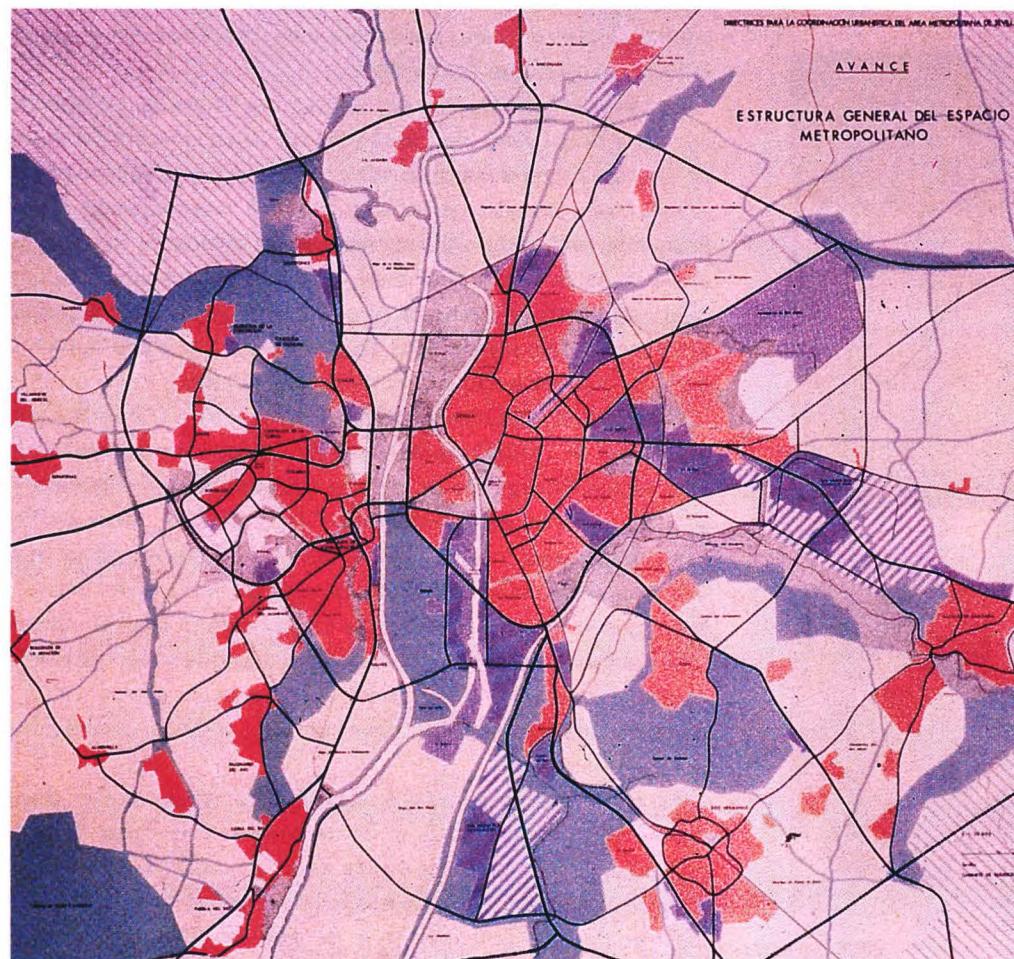
Sevilla: El futuro del 92

José Núñez Castain

Introducción

Las transformaciones urbanísticas que experimenta un territorio, por importantes que sean, trascienden de su estricta funcionalidad. Lo contrario supondría que las grandes obras infraestructurales son en sí un fin y no un medio dinamizador de las actividades urbanas y, en definitiva, de la calidad de vida del hombre urbano, símbolo de nuestra cultura.

Sevilla, con motivo de la Exposición Universal, se ha transformado urbanísticamente. Independientemente de las mejoras introducidas en su estructura urbana, la ciudad debe utilizar esta gigantesca operación de imagen que en definitiva supone 1992,



Estructura general del espacio metropolitano.
Plano incluido en el Avance de Directrices para la coordinación urbanística del Área Metropolitana de Sevilla.

- ESPAZO URBANO RESIDENCIAL**
 - Suelo consolidado o previsto en planeamiento
- ESPAZO INDUSTRIAL Y TERCARIO**
 - Suelo consolidado o previsto en planeamiento
 - Suelo de interés para futuros desarrollos industriales
- SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURA**
 - Grandes instalaciones hidráulicas y del transporte
- ESPAZO RURAL**
 - Ambitos de ordenación especial de las actividades rurales metropolitanas
 - Espacios rurales no sujetos a ordenación o protección específica
- SISTEMA VERDE**
 - Parques equipados (no previstos en planeamiento)
 - Reservas para el desarrollo forestal
- Caminos arbolados**
- SISTEMA VIARIO**
 - Red actual o prevista en planeamiento
 - Vías de nuevo desarrollo necesarias para completar la red metropolitana

Seville: Beyond 1992

Seville as a city has been transformed on account of the Universal Exposition. Independently of the improvements made in the city, the vast image-building operation should be used, along with the assets which have re-

sulted from the Exposition, as a strategy for catapulting the city to the rank it deserves in the European system.

Seville 1992: A metropolis of southern Europe. Andalusia, situated in the

South of the European system, is almost as large as Portugal and has a population of nearly seven million.

Seville is the largest urban area, is the capital city of the Andalusian system and, on account of its strategic location,

junto con los activos resultantes de la Exposición, como estrategia global para lanzarla al rango que le corresponde en el sistema de regiones urbanas europeo.

Lo importante es siempre el futuro. Las ciudades, como los hombres, necesitan "zanahorias delante del carro". Es básico asumir objetivos ambiciosos a medio y largo plazo que dinamicen y concentren esfuerzos aunando voluntades en la tarea de conseguir un sistema urbano más justo y equilibrado. El primer balance del 92 en Sevilla, Madrid y Barcelona es que ha servido de estrategia para lograr objetivos urbanísticos que, aun siendo necesarios, no se hubiesen alcanzado.

La acción urbanística continua sobre el territorio exige nuevos horizontes y planificaciones. Es preciso utilizar lo realizado como trampolín de futuro. Así pues ni siquiera en este año nos debemos dedicar exclusivamente a realizar balances o meras descripciones de lo ejecutado en los años anteriores. Es momento de abrir nuevas metas que conduzcan a una mejor ciudad y a un territorio más equilibrado en el comienzo del siglo XXI.

La Sevilla del 92, metrópolis del sur de Europa

A finales de nuestro siglo asistimos en Europa a la construcción de un nuevo sistema urbano. Constituido por un mosaico de regiones urbanas, más que de países, que forman una auténtica red que ocupa completamente el territorio europeo. La densidad, el tamaño, el ámbito de influencia, la interacción, o la jerarquía de estas regiones es muy variable. Puede afirmarse que existen aún graves desequilibrios, que intentan paliar los diversos programas europeos de ayudas a la construcción de nuevas infraestructuras para la relocalización de nuevas actividades.

Andalucía, situada al sur del sistema europeo, tiene un tamaño superior al de muchos países, es casi tan extensa como Portugal, y acoge a cerca de siete millones de habitantes. Su territorio es considerado por la CEE como de intervención comunitaria prioritaria.

Sevilla es la aglomeración urbana más importante, capital del sistema andaluz que cuenta con otras diez ciudades que superan los cien mil habitantes. Dada su localización estratégica puede ser considerada como la metrópolis del extremo sur de Europa, enlazada con el sistema europeo por el doble arco atlántico y mediterráneo.

La articulación física y económica de la totalidad del territorio andaluz es objetivo prioritario para conseguir la integración y

el equilibrio interno del sistema. Con este fin, se han puesto en marcha proyectos ambiciosos para mejorar las comunicaciones de la región: la autopista A49 de Huelva y la autovía A92 Sevilla-Granada-Baza como eje horizontal andaluz hacia Levante, la autovía de Andalucía que une Sevilla con Madrid como eje norte-sur, la conexión con Portugal a través del puente internacional sobre el Guadiana, el tren de alta velocidad (AVE), el nuevo aeropuerto internacional, la entrada en funcionamiento del telepuerto vía satélite, las redes de fibra óptica y centrales digitales. En definitiva unos nuevos sistemas de comunicaciones que permitirán tanto extender la influencia regional a través de Sevilla a otros ámbitos fuera del territorio andaluz, como "entrar en red" con el resto del mundo.

Por otra parte, el nuevo espacio económico europeo, en el que se inserta la región andaluza y Sevilla como capital, dará lugar sin duda a procesos de relocalización de actividades en lugares que reúnan condiciones especiales para ello. En este contexto, la nueva accesibilidad de Sevilla, las condiciones estructurales de su entorno regional, la capacidad y potencialidad de los activos urbanos, su estratégico emplazamiento, sus valores históricos y culturales y la nueva imagen ofrecida desde la Exposición Universal, convierten a Sevilla en foco de atracción europea y mundial y le ofrecen oportunidades excepcionales de establecer nuevas relaciones exteriores que estimulen su desarrollo funcional y hagan más sólida su base económica.

La comarca metropolitana

Pero los requerimientos de las nuevas funciones que la ciudad deberá asumir apuntan a emplazamientos en nuevas áreas de influencia bien conectadas entre sí. Estas demandas sólo pueden ser atendidas desde un nuevo ámbito que ha de ser estructurado, la región urbana o comarca metropolitana de Sevilla. La actual delimitación del territorio metropolitano se extiende sobre 700 km² en torno a la capital. Este espacio se consolida cada día, como un mercado unitario de trabajo y vivienda. Sevilla debe reconocer el fenómeno metropolitano como condición necesaria para abordar determinados problemas de innegable incidencia urbanística en la ciudad. Quizás, el de mayor repercusión, derivado de la estrategia de centralidad seguida hasta la actualidad, sea el que producen los desplazamientos entre la ciudad y su área metropolitana. A la concentración de actividades, empleo y servicios en los lugares centrales de Sevilla capital se une el

may be considered the metropolis of the Far South of Europe.

The city's new image after the Universal Exposition has turned Seville into a pole of attraction for Europe and the world and has opened up exceptional

opportunities for building up new links overseas to boost its development.

The metropolitan area. However, we can only meet the requirements of the city's new role by considering the Se-

ville metropolitan area as a whole.

We should stress that there is an urgent need to create political conditions which allow a truly metropolitan structure to be developed.

In 1992, the city has an energetic image, generated in record time through the heavy investments made by the public and private sectors for the Exposition. These have allowed two major urban development programmes

reciente fenómeno de relocalización residencial en municipios del entorno; ello origina unos flujos diarios que provocan puntos de congestión del tráfico en las principales vías de entrada y salida a la ciudad.

Pero adecuar la red viaria existente a las dimensiones necesarias, superar las deficiencias en el servicio de los transportes públicos, abordar los problemas de vivienda, ambientales, etc., significa enfrentarse a la complejidad funcional del área metropolitana, lo que nos llevaría necesariamente a abordar los problemas y las soluciones colectivamente. Por tanto, es necesario insistir en la urgente necesidad de crear las condiciones políticas y por tanto jurídicas, económicas y administrativas, que hagan posible el reconocimiento y la construcción de un auténtica estructura urbana de dimensiones metropolitanas.

Sevilla, con una población metropolitana en torno al millón de habitantes, cuenta hoy con una estructura urbana completamente renovada, que abre enormes posibilidades de desarrollo futuro. En 1992 la ciudad muestra una imagen dinámica con nuevas infraestructuras, moderna y equiparable con cualquier otra gran ciudad histórica europea. Una nueva imagen que se ha generado en un tiempo récord, gracias al esfuerzo inversor público y privado realizado con motivo de la Exposición. Ello ha sido posible básicamente por la realización de dos grandes operaciones urbanísticas:

- la renovación de los sistemas generales de comunicación de la ciudad previstos en el Plan General y
- la urbanización y edificación de la isla de la Cartuja (415 Ha) sede de la Exposición Universal.

Paralelamente a la ejecución de estas grandes actuaciones urbanísticas, la ciudad ha experimentado un fuerte desarrollo del sector servicios que ha venido dado por la triple consideración de Sevilla como capital regional, como ciudad de negocios y como ciudad turística.

El Plan General del 87

Antecedentes

Sevilla tenía graves problemas urbanísticos, en su mayor parte derivados del incumplimiento de los Planes Generales precedentes de los años 46 y 63. Hasta finales del XIX no existía más que la ciudad intramuros y los arrabales de Macarena, Triana y San Bernardo. En este siglo ha multiplicado por diez su tamaño, con un esquema en árbol apoyado en los caminos radiales que partían desde su Centro Histórico.

La implantación del ferrocarril a mediados del XIX supuso un acontecimiento trascendental para la ciudad, pero su trazado un auténtico dogal para la configuración de sus crecimientos futuros. En nuestros días la eliminación del ramal paralelo al río y la construcción del nuevo corredor ferroviario sustituyendo las dos antiguas estaciones por una nueva estación central, han supuesto una nueva etapa de relaciones de la ciudad con el río y la supresión de unas barreras físicas que aunque con soluciones sucesivamente planteadas, han tardado un siglo en resolverse.

Desde la brillante expansión sur derivada de la Exposición Iberoamericana de 1929 no se produce un crecimiento significativo hasta los años 50. Se promueven viviendas desde patronatos locales y estatales en sectores alejados del centro histórico, sorteando los límites impuestos por los peligrosos arroyos que surcaban en esos momentos la ciudad. La segunda gran expansión de la ciudad tiene lugar a lo largo de los años 60 y 70, a través de la ejecución del Plan General de 1963 y que resultó ser muy poco respetuosa con sus directrices. La ciudad que se construye en esos años está formada salvo excepciones, por un conjunto de unidades residenciales de alta densidad, dispersas, proyectadas autónomamente, sin relación con las demás, cerradas en sí mismas y carentes de los más elementales servicios y dotaciones.

A este crecimiento incontrolado y a los grandes déficits de equipamiento se sumaba la desarticulación producida por la no ejecución de los sistemas generales previstos en el Plan General. Al mismo tiempo, el abandono de la población residente en el centro histórico dio lugar a un proceso de continuo deterioro del parque inmobiliario. Por otro lado, tampoco se apostó por el mantenimiento y conservación de los numerosos edificios singulares de gran valor patrimonial.

Los objetivos del Plan

El nuevo Plan se enfrenta a una ciudad desarticulada, con escasas conexiones entre el centro y periferia, desequipada y con unos sistemas de comunicaciones inadecuados a las características y al tamaño de Sevilla. Un proyecto de ciudad significaba dar respuesta global a estos problemas, en definitiva, crear una nueva estructura, controlar su crecimiento, reequiparla y recuperar la ciudad consolidada.

El Plan propone nuevos sistemas generales viario y ferroviario, la recuperación del cauce histórico del río, la construcción de nuevos puentes y una red de parques urbanos; por otra parte, se aprovechan los vacíos existentes en el consolidado urbano, sobre

to be undertaken: A renewal of the general communication systems foreseen under the General Plan, and the development of the Cartuja Island (425 ha) and the buildings housing the Universal Exposition.

The 1987 General Plan. The Plan calls for building new general road and railway systems, recovering the historic area along the river, as well as building new bridges and a number of city parks; besides, the available vacant land

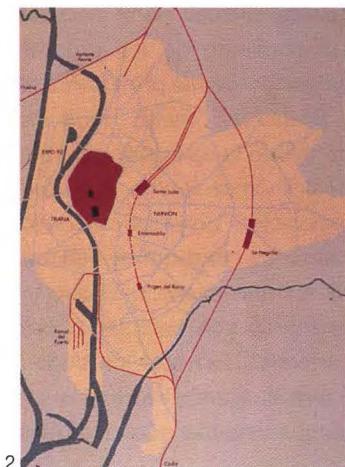
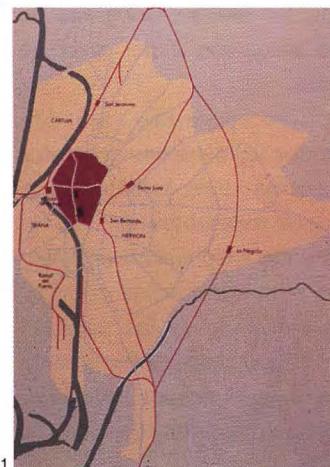
is to be used in a fill-in process for residential purposes as well as for service industries and community facilities.

The new railway system has played a significant role in transforming the city.

The urban landscape has been substantially altered by recovering the river banks along the old course of the Torneo promenades and through the new land made available in the San Bernardo corridor.

1 y 2. Esquemas comparativos de la red arterial ferroviaria en 1985 y 1992.

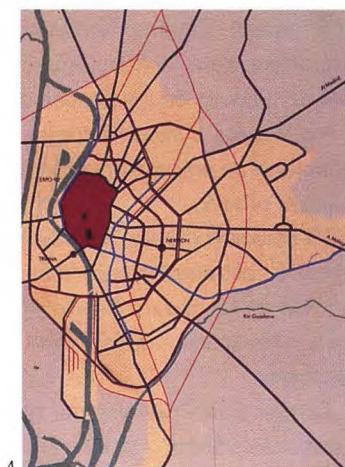
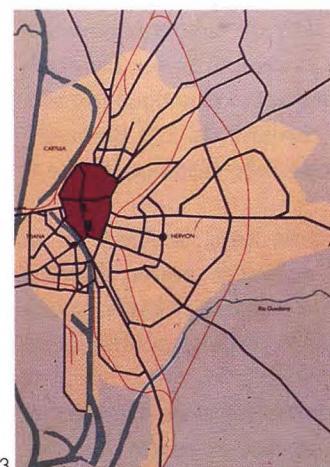
- RED FERROVIARIA
- ESTACIONES Y APEADEROS
- AYUNTAMIENTO Y CATEDRAL
- CENTRO HISTÓRICO
- CASCO URBANO
- RED VIARIA



Esquemas comparativos de la red viaria de la ciudad en 1985 y 1992.

- ARTERIAS PRINCIPALES DE LA RED VIARIA
- AYUNTAMIENTO Y CATEDRAL
- CENTRO HISTÓRICO
- CASCO URBANO
- RED FERROVIARIA

Vista aérea de la nueva estación de viajeros de Santa Justa y del haz de vías convergente en el túnel ferroviario que atraviesa la ciudad.



todo los interiores de mayor valor, y se califican en un proceso de soldadura para usos residenciales, terciarios y de equipamientos. En definitiva, el Plan pretende dotar a la ciudad de una nueva estructura que permita mejorar sus comunicaciones, resolver las grandes carencias de servicios dotacionales básicos y ordenar adecuadamente su crecimiento. Es un Plan, por tanto, fundamentalmente de estructura, pero también normativo y recualificador, con una especial preocupación morfológica y sensibilizado con los problemas de degradación del Casco Histórico.

Las grandes transformaciones

El Plan General de 1987 se redacta respecto a los anteriores en una coyuntura muy favorable. Desde hace décadas se cuenta con Planes Generales que tratan de mejorar las condiciones urbanísticas y elevar la calidad de vida de sus habitantes. Pero en el caso de Sevilla la valoración que hoy cabe hacer de sus planes



The new road infrastructure consists of major thoroughfares arranged like the spokes of a wheel and wide roads ringing the city which provide new and rapid access to the main external communication points: the aeroport, the

railway station, the bus terminal, the port, etc.

Among the projects envisioned under the Plan concerning the river, the most spectacular has been clearing the mud at Chapina. This major hydraulic work

has succeeded in restoring the continuity of the water course. While the area remains a harbour area, the historic course of the river through the city is preserved. At the same time, six new bridges have been built on the harbour.

In connexion with the general transport system, a new terminal has been built at the Seville Aeroport which can now handle up to 4,300 passengers during peak hours. The new bus terminal is situated in

generales debe partir necesariamente del análisis del grado de cumplimiento de los programas de actuación y del nivel de ejecución de las principales propuestas.

Sevilla ha vivido unos momentos excepcionales que han permitido la ejecución completa de todos los sistemas generales de comunicación de la ciudad. Su elección como sede para una Exposición Universal se realiza en unos momentos en que no reúne las condiciones adecuadas para dar respuesta a este tipo de acontecimientos. Desde todas las administraciones públicas se marcó con carácter prioritario la ejecución de los sistemas generales. Esa será sin duda la gran diferencia del Plan vigente sobre sus antecesores, la ejecución de sus propuestas sobre dichos sistemas generales más que la originalidad de las mismas.

La red ferroviaria

El nuevo sistema ferroviario ha sido de una trascendental importancia en la transformación de la ciudad. La recuperación del río a través de los paseos de Torneo sobre el antiguo trazado, y los nuevos suelos liberados en el corredor de San Bernardo, actualmente en construcción, han modificado sustancialmente el paisaje urbano.

La Estación Central de viajeros de Santa Justa, localizada en un enclave estratégico, es fácilmente accesible desde distintos puntos de la ciudad. Desde ella, el tren discurre en túnel, lo que ha permitido eliminar las viejas barreras ferroviarias del interior de la ciudad.

La ejecución del sistema ferroviario ha supuesto también: el desmantelamiento de los ramales de acceso al puerto, la construcción de depósitos comerciales en la estación de Majarabique, la finalización del Centro de Tratamiento Técnico (CTT) y el levantamiento de las instalaciones de San Jerónimo, la ampliación de la Estación de la Negrilla y por último, la construcción de una nueva variante a Huelva.

La red arterial viaria

La nueva estructura viaria está constituida hoy por potentes vías radiales y amplias rondas transversales que dotan a la ciudad de nuevos y rápidos accesos a los centros terciarios, zonas industriales y residenciales y a los principales focos de comunicación exterior: aeropuerto, estación de ferrocarril, estación de autobuses, puerto, etc.

El elemento más potente de los ejecutados es, sin duda alguna, la ronda de circunvalación SE-30, que con características de autovía y más de 27 kilómetros de longitud, facilita los tráficos

interurbanos y al mismo tiempo los accesos a los centros más significativos de las infraestructuras de transporte. Esta ronda se completa y cierra con una avenida, Ronda Norte, de 4,5 kilómetros de longitud. Desde mi punto de vista existen algunos errores en la circunvalación descrita como la localización del gran puente territorial al sur, primero del Guadalquivir desde Sanlúcar, tan próximo a la ciudad que salva sólo la dársena y no el río, y el planteamiento de una ronda exterior en arco sur, sin cerrar por el norte, que ha obligado con posterioridad a la ejecución de la llamada ronda supernorte, y a la remodelación futura de alguno de sus enlaces.

En el interior de la ciudad destacan como nuevos viarios estructurantes la ronda del Tamarguillo con orientación norte-sur y una longitud de unos 10 kilómetros, atravesando el sector más consolidado del este de la ciudad, la ronda María Auxiliadora-Los Remedios, con una longitud de unos 6 kilómetros que facilita la comunicación entre el sector norte del Centro Histórico con uno de los ejes terciarios más importantes de la ciudad, la Avenida San Francisco Javier, y la ronda intermedia de Triana, cuya longitud supera los 2,5 kilómetros, constituye el principal eje de distribución interna del sector oeste de la ciudad, densamente poblado, y de difícil acceso en el pasado.

Además de estas rondas, que constituyen el soporte básico del entramado viario de la ciudad, junto a las principales vías radiales, la red viaria de Sevilla dispone en estos momentos de otros elementos que, por sus características, trazado y posición, adquieren un papel relevante para canalizar los desplazamientos y reducir las congestiones del tráfico rodado. En este sentido:

- la ronda de Pío XII principal vía distribuidora de la primera corona norte de 2,5 kilómetros,
- la avenida sobre las antiguas vías del ferrocarril de San Bernardo, con una longitud superior a 6 kilómetros, eje importante que descarga gran parte del tráfico que venían soportando las rondas del Centro Histórico y
- la nueva calle Torneo y su prolongación hacia el norte hasta San Jerónimo.

El río

Entre las actuaciones previstas por el Plan sobre el río, la más espectacular sin duda ha sido el desaterramiento de Chapina. Con esta gran obra hidráulica se ha conseguido recuperar la continuidad de la lámina de agua que, sin eliminar su condición de dársena, ha respetado el trazado histórico del río a su paso por la ciudad. La restitución del cauce, el acondicionamiento de las

the Western part of the city, at a suitable location for receiving passengers from Huelva, Extremadura, Portugal and Northwestern Spain.

The new community facilities include the San Pablo Municipal Sports Build-

ing and the rowing and canoeing tracks, as well as the Sports Track at La Cartuja, among sporting facilities, and the Maestranza theatre, the Auditorium and the Central Theatre at La Cartuja, among cultural premises.

The Universal Exposition. La Cartuja was chosen as the site of EXPO 92 for three main reasons: 1) The land, belonging to the Government, was immediately available. 2) The place was historically linked to the events concerning

the discovery of America. 3) The site was strategically located for the purpose of building suitable general communication systems.

While the Regional Government of Andalusia is responsible for urban plan-



1

1. Vista aérea del nudo viario de encuentro entre la Ronda Norte y el paso territorial San Lázaro-Camas (Circunvalación SE-30).

2. Vista aérea de la Ronda del Tamarguillo junto a Ciudad Jardín y Amate. A lo largo de sus 10 km. de trazado esta vía conecta las periferias Norte y Sur de la ciudad, cumpliendo una misión regeneradora de los tejidos urbanos que atraviesa.



2

dos orillas y los nuevos paseos de casi 3,5 kilómetros y 18.000 m² de ajardinamiento hacen de estos espacios lugares de altísimo valor urbano especialmente indicados para el esparcimiento, tanto en las márgenes como en la propia lámina para el ejercicio de deportes náuticos.

Sobre la dársena se han construido seis nuevos puentes: los de la Barqueta y La Cartuja junto al Centro Histórico; al norte, el del Alamillo; y hacia el sur los de Chapina, Las Delicias, y Quinto Centenario. Estos puentes establecen y mejoran las relaciones entre las dos orillas, integrando y articulando la ciudad.

ning and development regarding La Cartuja, as an extension of the Actur programme, under the Municipal General Plan the Exposition in considered to lie beyond the city limits. The Exposition premises have thus been autonomously

organised according to the internal logic of a given programme.

Nevertheless, the EXPO's success not only depended on carrying out all of the works at Cartuja Island, but on the city being fitted out to respond to such

Los equipamientos

Ligado al sistema general de transporte se ha construido la nueva terminal del Aeropuerto de Sevilla, que ha incrementado su capacidad de acogida hasta los 4.300 pasajeros en hora punta.

La nueva estación de autobuses está relacionada directamente con las reformas de Chapina y Plaza de Armas. Su posición oeste es idónea para recoger el transporte de viajeros de la zona de Huelva, Extremadura, Portugal y noroeste peninsular.

El Palacio Municipal de los Deportes de San Pablo y las pistas de Remo y Piragüismo así como la de Atletismo de la Cartuja, en las que se han desarrollado importantes eventos deportivos nacionales y de ámbito internacional.

El teatro de la Maestranza, que se ha convertido ya en un símbolo cultural para la ciudad, en el que se desarrollan ambiciosos programas de ópera de categoría mundial. El Auditorio, y el teatro Central de la Cartuja, desde el que se organizan actividades de vanguardia del mundo teatral.

Por lo que se refiere a la ejecución de los sistemas generales de espacios libres, salvo el Parque de La Cartuja, las actuaciones han estado centradas en la obtención de los suelos correspondientes a los grandes parques programados para el primer cuatrienio.

a significant event. The Contracts between the different levels of Government have allowed the above-mentioned general systems to be completely overhauled in record time (only five years). The main challenge from the point of

view of urban development is currently to achieve the following twin objectives: integrating the Cartuja premises in the city, and finding new uses for the Exposition buildings according to their functional features.

Por otro lado, las expectativas surgidas por la celebración de la Exposición Universal han estimulado específicamente al sector hotelero que ha duplicado la oferta de alojamientos de la ciudad, con la construcción de 13 nuevos hoteles, la mayor parte de ellos con una categoría media alta en relación con los servicios que prestan.

La Exposición Universal

Las primeras obras de acondicionamiento de un territorio virgen y hasta pocos años atrás dedicado casi exclusivamente a labores agrícolas debido a su inundabilidad, comenzaban en los primeros meses de 1987, antes de que el Plan General contara con aprobación definitiva.

La elección del sitio de La Cartuja se justificó desde una triple consideración:

- la disponibilidad inmediata de los terrenos, de titularidad pública,
- su vinculación histórica con los acontecimientos relacionados con el descubrimiento de América y el valor de sus edificaciones, construcciones monacales del siglo XV al XVIII y fabriles del siglo XIX y XX,
- su posición en la ciudad que la convertía en una pieza estratégica ligada a la solución de los sistemas generales de comunicación.

El proyecto de ordenación de los terrenos tuvo un período de gestación complejo y no exento de tensiones entre las distintas Administraciones implicadas. Un concurso internacional, que marcó unas directrices estrictas sobre el modelo de exposición entonces deseado, desarticulado de la ciudad y básicamente efímero, culmina con la elección ex-aequo de dos proyectos diferentes, de los que se partiría para elaborar el proyecto síntesis definitivo.

Las competencias urbanísticas de ordenación de lo que sería el recinto se entregan en exclusiva a la Junta de Andalucía a través de la prolongación del régimen Actur, y en el Plan General se llega a considerar la Exposición como un hecho exógeno a la ciudad.

El recinto de la Exposición se organiza pues de forma autónoma respondiendo a la lógica interna de un programa determinado. Con una extensión de 215 Ha se articula a partir de un eje central preexistente, el Camino de los Descubrimientos, que sirve de base a la retícula viaria. En el sector más próximo a la ciudad, junto al río, se han construido los jardines del Guadalquivir; más al norte se ha excavado un canal que partiendo del río desemboca en un gran lago semicircular, alrededor del cual se localizan los pabellones.

nes de las 17 Comunidades Autónomas del Estado español. Al oeste del camino se levantan los edificios de 115 países participantes, 9 de sociedades y empresas colaboradoras y 10 temáticos.

El proyecto de Exposición, su ejecución y todos los contenidos se realizan, por tanto, al margen del Plan General a través del Plan Especial de la Cartuja. No obstante, el éxito de la Exposición dependía no sólo de la realización de todas las obras en la Isla de La Cartuja, sino que era imprescindible preparar la ciudad para dar respuesta a un acontecimiento de tal envergadura. Los convenios entre las distintas administraciones públicas han hecho posible en un tiempo récord (sólo 5 años) la renovación completa de los sistemas generales descritos. De este modo, dos proyectos separados en su origen, el Plan General y la Exposición, se interrelacionarán necesariamente y harán posible la construcción de una nueva ciudad. Así, la apuesta de realizar la Exposición Universal en Sevilla ha servido también, y por qué no decirlo, sobretodo, para resolver parte de los grandes problemas urbanos pendientes, y desarrollar nuevos espacios de la ciudad, en los que la iniciativa privada ha jugado un papel fundamental.

La evidencia de la vocación urbana de los terrenos de La Cartuja y las potentes obras de urbanización ejecutadas imponen paso a paso un modelo más permanente de ordenación que el inicialmente previsto. La edificabilidad actual prevista por el Plan Especial, a pesar de sus principios "efímeros", es aproximadamente de unos 750.000 m², de los que 350.000 corresponden a la zona de pabellones internacionales donde está prevista la implantación de empresas de alta tecnología.

A estas alturas del proceso el desafío urbanístico más importante en estos momentos es lograr el doble objetivo de:

- integrar el recinto de la Cartuja en la ciudad
- y reutilizar los activos de la Exposición, de acuerdo con las funciones asignadas.

En este sentido, el Ayuntamiento, recuperadas sus competencias urbanísticas, ha redactado el Plan Especial de La Cartuja y su entorno, actualmente en tramitación. El alcance de esta integración de la Cartuja como parte integrante de la ciudad será significativo para la historia de Sevilla, pues representa dotar de contenido a un área colindante con el centro histórico de 1,6 veces su tamaño.

Este Plan define los nuevos usos que se establecerán en la isla al finalizar la Exposición. A este respecto, con la finalidad de gestionar el futuro de la isla de La Cartuja, se ha constituido la Sociedad Cartuja 93 por las tres Administraciones: Local, Autonó-

In that sense, the Town Hall, having been handed back the responsibilities regarding urban development, has drawn up a Special Plan for La Cartuja and the surrounding area.

Briefly, the new Plan provides for: A

Theme Park on the Future, of a technological nature, for both leisure and cultural purposes; and Advanced Technological Processes Area, to be occupied by the companies taking part in the Cartuja 93 project; a Politechnic

University Campus, at which supplementary research work will be done for the above-mentioned companies; a community facilities and park area, and an administrative and service area.

The future. Seville is undergoing significant changes which should result in a qualitative jump not only on the part of the city but also of the whole of Andalusia.

But the new strategic guidelines re-



Paseos peatonales junto a la calle Torneo. En primer plano, cabecera del Puente de La Barqueta y, al fondo, el cauce y el nuevo Puente de Chapina.



Vista aérea de la nueva calle Torneo (hoy Paseo Juan Carlos I) y de la EXPO'92.



Puente del Alamillo sobre el meandro de San Jerónimo y Parque Norte.



Vista de la calle Torneo y los ramales ferroviarios de acceso a la vieja estación de Plaza de Armas en el año 1988.



Puente del V Centenario. Viaducto que cierra al Sur los dos arcos de la nueva ronda exterior de la ciudad.

mica y Central. Ya existe modelo de utilización definido por el Ayuntamiento con el consenso del resto de las Administraciones. A grandes rasgos, el Plan contempla varias zonas:

- Parque Temático del Futuro, de naturaleza tecnológica lúdica y cultural, que se extenderá por toda la zona paralela al río donde se encuentran los Pabellones Temáticos de la Exposición, el Auditorio y toda la zona del Lago. La adaptación posterior supone no sólo el aprovechamiento de los edificios sino el mantenimiento del empleo generado por este tipo de actividad, y la atracción de millones de visitantes anuales atendidos por el sector turístico.
- Zona de Procesos de Tecnologías Avanzadas donde se emplazarán las empresas incorporadas al proyecto Cartuja 93 de innovación tecnológica en su más amplia acepción.
- Zona universitaria de carácter politécnico e investigador complementarias con el uso anterior.
- Zona de parque y equipamientos.
- Zona de administración y servicios.

El futuro

Sevilla ha iniciado una importante transformación que debe suponer un salto cualitativo no sólo para la ciudad, sino para toda Andalucía. Es preciso continuar esta tendencia extendida a su comarca metropolitana y a la totalidad de la región. Sólo si lidera y articula su espacio regional, sirviendo de relación con el resto del sistema europeo alcanzará el papel que su historia le demanda. La capital será un centro potente si detrás existe un territorio cohesionado y dinámico dentro de un sistema equilibrado. Con una nueva estrategia de centralidad hay que evitar que pueda convertirse, de alguna manera, en una región punto.

Aunque algunas ciudades están apuntando sus opciones estratégicas en una única especialización funcional, no parece este el camino de Sevilla. Para cumplir adecuadamente con su papel de capital del sur debe contar con un tejido diversificado, capaz de articular el conjunto de actividades de la región, resaltando entre ellas las de servicios avanzados, turismo, investigación y desarrollo de alta tecnología.

La construcción de esta nueva ciudad y la celebración de la Exposición Universal han marcado el dinamismo económico de Sevilla en estos últimos años. Todo este esfuerzo económico y humano debe aprovecharse para el futuro. La ciudad dispone hoy de importantes recursos del sector de los servicios que la convierten en metrópolis del sur de Europa.

Pero las nuevas estrategias sobre los grandes temas de futuro de la ciudad y La Cartuja no pueden cegarnos en la tarea de resolver los graves problemas urbanísticos aún pendientes. Antes bien ha llegado el momento de abordar con cuidado otro paquete de acciones urbanísticas abandonadas durante los últimos años en aras de los grandes temas infraestructurales. En este sentido, la nueva política urbanística marca otras prioridades:

- la reurbanización y reequipamiento de los barrios periféricos, para incrementar la calidad de vida urbana,
- la recuperación del Centro Histórico, fomentando la rehabilitación integrada,
- el fomento y la construcción de viviendas sociales, a través de una correcta utilización del patrimonio municipal de suelo. En la actualidad ya se ha comenzado a ejecutar un plan municipal de viviendas que prevé la construcción de 9.000 viviendas en los próximos años,
- desarrollar el aprovechamiento integral de las márgenes del río en toda la zona urbana;
- la mejora de los transportes públicos desde una perspectiva metropolitana, acelerando la construcción del Metro,
- la construcción de aparcamientos, residenciales y disusorios, en áreas preferentes de la ciudad,
- el desarrollo de la zona de servicios del Aeropuerto.

En el horizonte de la construcción del sistema europeo de regiones urbanas se producirán, sin duda, procesos de relocalización de actividades. Nuestra posición, accesibilidad, cultura, y medio ambiente, serán factores de atracción. Andalucía y Sevilla deben aprovechar la oportunidad que representa la Exposición, utilizándola de trampolín de lanzamiento para nuestro desarrollo. El futuro dependerá de cada uno de nosotros y de todos a la vez. De la capacidad que tengamos desde las distintas iniciativas públicas y privadas para conjugar esfuerzos económicos y creativos. En definitiva, crear las nuevas claves para el siglo XXI, que hagan de Sevilla no sólo la ciudad del ocio, la cultura o el turismo, sino también centro de servicios e investigación generador de actividad y empleo.

José Núñez Castain

Doctor Arquitecto.

*Profesor de Urbanística y Ordenación del Territorio
de la E.T.S.A. de Sevilla.*

*Teniente Alcalde Delegado de Urbanismo, Infraestructura y
Equipamiento Urbano, del Ayuntamiento de Sevilla.*

garding the future of the city and of La Cartuja should not blind us to the fact that there are still serious urban development problems to be overcome. In that respect, the new urban development policy calls for carrying out further

high-priority projects, particularly the following: Redeveloping suburban areas and providing these with new community facilities; rehabilitating the Historic Core; promoting and building low-cost dwellings; improving public

transportation by speeding up construction of the subway, and building parking facilities.

The city's location, easy access, culture and environment will help to attract foreign investments. The future depends

on each and every one of us, on our ability to engage in a joint economic and creative effort for carrying out the different public and private projects and, ultimately, on our ability to develop new opportunities for 21st-century Seville.