

INTERVENCIONES URBANISTICAS EN SEVILLA.

DOCENCIA Y REALIDAD

PABLO ARIAS y JOSE NUÑEZ

La docencia de la Urbanística en la Escuela de Arquitectura de Sevilla hay que entenderla vinculada a la actual solución por la que está atravesando la ciudad en particular, y Andalucía en general. Y ello dentro de dos consideraciones fundamentales:

1. Sevilla hoy está intentando ejecutar una importante transformación urbana que significa, no solamente la construcción de un modelo físico para su futuro, sino también el sentar las bases para una transformación cultural de todos los órdenes, que la incorporen al resto de una nueva sociedad.

2. Una parte importante de esta transformación tiene como horizonte el año 1992 y, por tanto, debe hacerse en un período de tiempo muy corto (primer cuatrienio del Plan General vigente) en el que en buena parte ha de realizarse lo que en los últimos veinte años ha quedado pendiente, y que no sólo significa la incorporación al área de más de seiscientas hectáreas, sino también la actualización de todos los dispositivos infraestructurales, en especial de la red arterial y la red ferroviaria.

Dentro de este marco en el plano docente, el Departamento ha intentado abordar los problemas existentes más significativos, siempre con el criterio de que los temas propuestos a los talleres

en los distintos niveles se plantearan previamente a que las soluciones estuvieran ya decididas por el planeamiento urbano, de forma que en la Escuela se diera un marco de libertad en la solución de los problemas.

Por el Departamento se entiende, por lo tanto, que a través del Proyecto Docente el alumno debía asumir y conocer en la medida de lo posible la realidad de su entorno urbano y territorial, es decir, el estado actual de las cuestiones que se están discutiendo, y en las que está comprometida su futura trayectoria cultural y profesional.

Dentro de ello, los temas desarrollados en los distintos cursos y en los últimos años han sido por ejemplo:

— Ordenación del Prado de San Sebastián.

— Ordenación de la Expo 92 en la Isla de la Cartuja.

— Ordenación de la margen izquierda del río y levantamiento del ferrocarril San Jerónimo-Plaza de Armas.

— Nuevo corredor ferroviario de Santa Justa a Guadaira.

— Operaciones de reforma urbana vinculadas a nuevas rondas interiores, etcétera.

Dentro del Proyecto Docente, estos trabajos se han desarrollado en los talleres correspondientes a los cuatro niveles

en los cuales el Departamento imparte docencia, y que corresponden a los últimos cuatro años de carrera.

En los primeros niveles, correspondientes a los cursos tercero y cuarto, el trabajo a desarrollar por los alumnos se centra más en el análisis de la realidad urbana, así como de los instrumentos a utilizar y la definición de objetivos a cubrir, de forma que estos análisis vengán siempre directamente vinculados a una propuesta de intervención, propuesta que a este nivel debe ser formalizada. Es decir, que incluso en los niveles bajos, y de acuerdo con el método que más tarde expondremos, el fin que se persigue es un compromiso de formalización física y espacial del hecho urbano.

En los niveles altos, correspondientes a los cursos quinto y octavo se parte ya de un mayor conocimiento teórico y práctico del planeamiento urbano, desarrollándose trabajos más integrales y comprometidos con la realidad, en donde a partir de análisis existentes, ya elaborados, que se facilitan al alumno y que deben ser criticados y completados, se desarrollan propuestas de planeamiento que alcanzan ya a aspectos normativos y programáticos, aun cuando el objetivo fundamental sigue siendo, como en el primer nivel, la formalización física del espacio urbano.



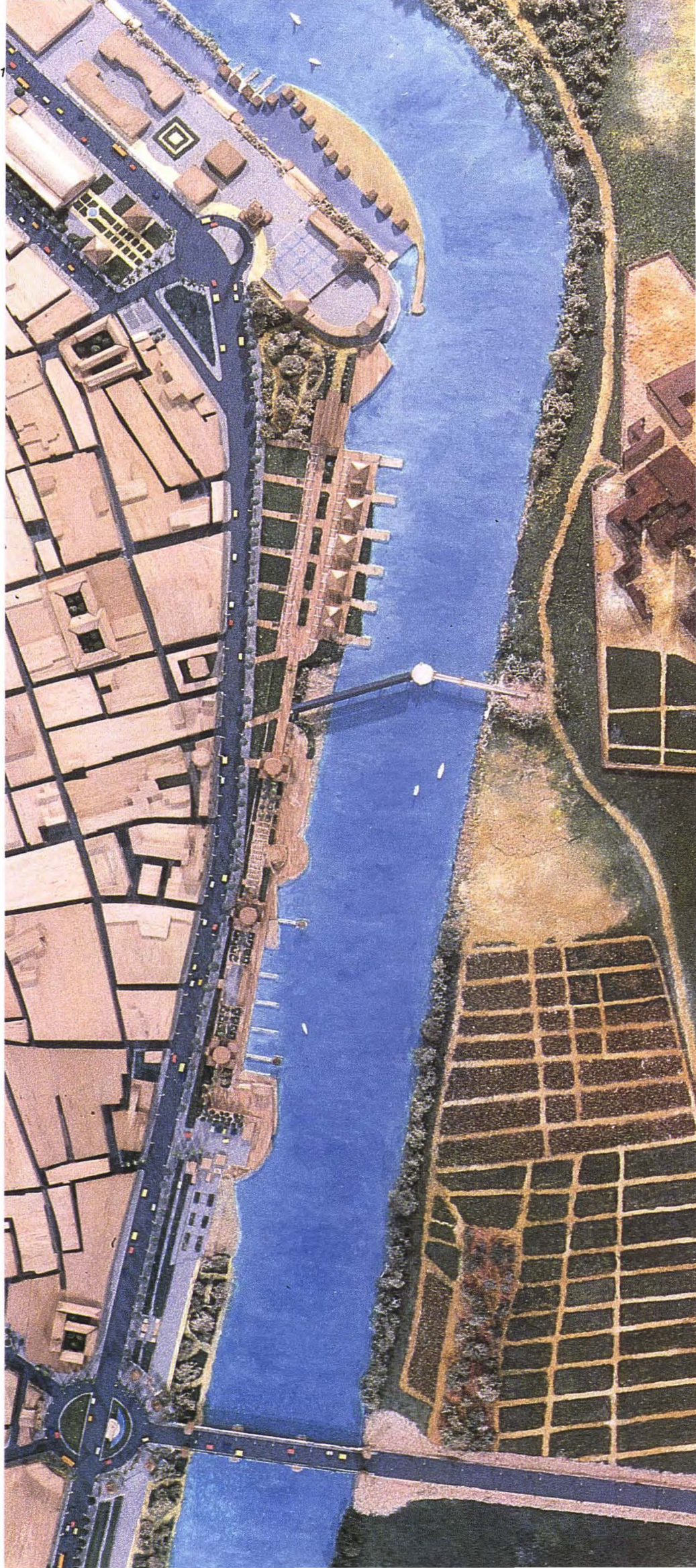
En relación con estos trabajos prácticos que se desarrollan en el programa docente del Departamento, se ha intentado siempre que sean publicados con la ayuda de instituciones públicas, ya que al analizarse temas sobre los cuales no existían aún decisiones de planeamiento concretas, estas publicaciones han servido, y en muchos casos aún están sirviendo, como avances de estudios y planeamiento que en algún sentido pueden ser útiles a la ciudad.

Como ejemplo de todo lo anterior, exponemos algunos trabajos desarrollados en los últimos años, en la asignatura de Urbanística 1 (1), aún no publicados, ya que los relativos al Prado San Sebastián y a la Ordenación de la Isla de la Cartuja, entre otros, son ya conocidos y publicados.

En concreto, exponemos algunos de los trabajos relacionados con las operaciones de nueva red ferroviaria. Nos referimos, en primer lugar, al desmantelamiento del ferrocarril en la margen izquierda del Guadalquivir o calle Torneo. Esta operación puede considerarse, sin duda, como la más significativa de todas las previstas por el Plan General. Supone la apertura del cauce del Guadalquivir hoy taponado en Chapina, y la recuperación para la ciudad de cinco kilómetros de dársena hasta ahora desconocidos (por estar el río oculto a la vista tras una tapia ciega que delimita las actuales instalaciones ferroviarias), así como la incorporación de casi sesenta hectáreas para áreas libres.

En la actualidad acaban de conocerse los avances de planeamiento sobre esta

1. Maqueta de ordenación general de la margen izquierda del Guadalquivir tras el levantamiento del trazado ferroviario. A la izquierda (al norte), puente de la Barqueta; a la derecha (sur), plaza de Armas.
2. Solución a los terrenos ferroviarios liberados en plaza de Armas. A la izquierda, abajo, la actual estación (prevista como contenedor de equipamiento). En la orilla opuesta, monasterio de la Cartuja.
3. Ordenación plaza de Armas, vista desde el norte.



2



3





margen izquierda, mientras que el ejercicio que se presenta se refiere al trabajo de un grupo de alumnos del curso 1984-1985 (2), cuando aún se desconocía incluso el Avance del Plan General vigente que fue aprobado en 1987.

En las fotografías de la maqueta, puede observarse la formalización en claves de Arquitectura Urbana de la solución elegida. Junto a la indefinición, lógica en aquel año, de la margen derecha (Isla de la Cartuja, sede de la Expo 92), se prevé una pasarela peatonal que cruza el río prácticamente en la misma localización que la ejecutada posteriormente, y un puente al extremo norte del casco, hoy también ejecutado.

La solución aborda no sólo la ordenación del nuevo paseo fluvial, sino la edificación de primera línea y la nueva propuesta sobre la zona de Plaza de Armas. Además de la ordenación general, se desarrolla a mayor escala un sector de la misma (la cabecera de la pasarela proyectada).

En segundo lugar, se expone otro trabajo desarrollado en grupo en el curso 1986-1987 (3), en donde se aborda, cuando aún no había sido aprobado el Plan General vigente, la ordenación del llamado "cuadrilátero de San Bernardo", vinculado al nuevo corredor ferroviario de Santa Justa-Guadaira.

Se trata de sustituir el trazado ferroviario actual, que posee un gran efecto barrera, por otro que transcurre en túnel y por distinto "corredor". Junto a esta gran operación de infraestructura, el Plan General prevé la localización en este sector de un nuevo subcentro terciario que frene en cierta medida la terciarización del centro histórico, todo ello con el mantenimiento de los usos residenciales existentes.

La diversidad de tramas actuales (arrabal de San Bernardo, Huerta de la Buhaira, ensanche de Nervión o minipolígonos recientes), junto a la segregación que suponía el trazado ferroviario, permiten una complejidad de situaciones

1. Maqueta de detalle de la zona situada frente a la Cartuja con pasarela peatonal sobre el río.

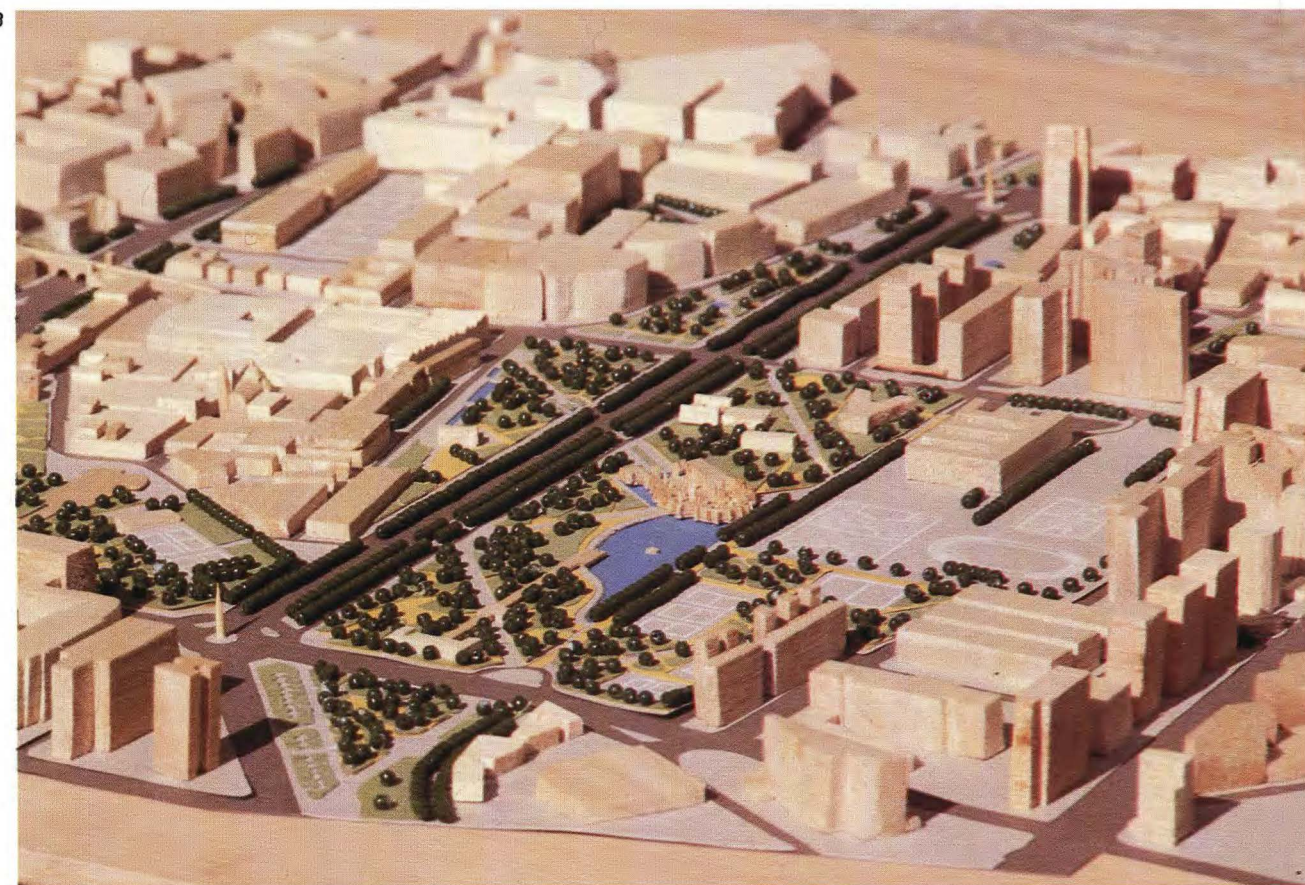
2. Maqueta de Ordenación General.

3. Vista oblicua con el Parque de la Buhaira en primer término.

2



3



1



1. Propuesta de actuación fijando usos y mecanismos de intervención. El nuevo trazado ferroviario transcurre en túnel bajo la alameda rectilínea que divide el área.
2. Croquis de actuación. Ideograma de los principales problemas urbanísticos del área. La mayor complejidad se sitúa en el trazado ferroviario a levantar localiza- do a la izquierda del plano.

2



enriquecedoras desde el punto de vista docente. La conversión de suelos no colmatados en parque, el trazado de nuevas vías, la remodelación de otras existentes y la rehabilitación o reforma interior de tramas produjeron un amplio abanico de propuestas.

Se exponen del ejercicio seleccionado el primer croquis de actuación o ideograma, la propuesta de actuación con definición de usos y mecanismos de intervención, algunos dibujos de la formalización del Parque de la Buhaíra, y de las nuevas vías, y, por último la maqueta de la solución adoptada.

En síntesis, y a través de la documentación gráfica que se adjunta, puede seguirse el proceso metodológico que desarrolla el proyecto docente del Departamento en relación con estos trabajos prácticos.

Análisis urbano

Aun cuando este análisis considera todos los aspectos de la estructura social y edificatoria, así como de los dispositivos infraestructurales existentes, en última instancia, tanto la forma urbana como su devenir histórico, constituyen el centro de preocupación en esta fase.

Definición de croquis de actuación

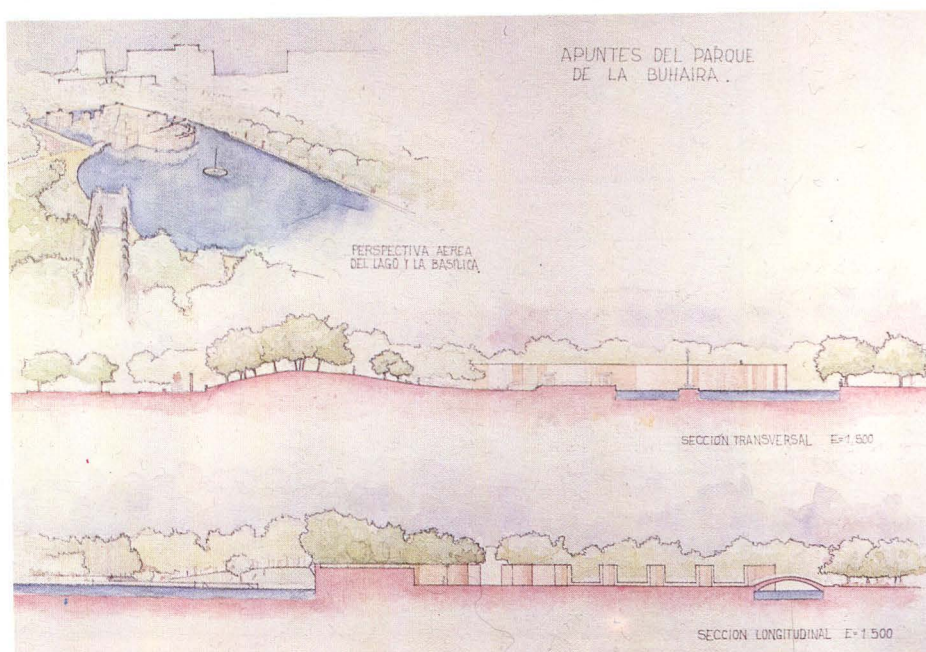
Se trata de concretar y definir de forma gráfica los problemas urbanos existentes a los que es preciso dar solución en la propuesta.

Estudios previos en primer nivel

En esta fase los alumnos concretan en primer avance de soluciones que se utilizan como marco para la discusión de los problemas, la interdependencia existente entre ellos, y el esclarecimiento de las dificultades que entraña su solución.

Formalización de propuesta general

En esta fase del trabajo los alumnos realizan una propuesta integrada, en donde se desarrollan a gran escala las ideas fundamentales que articulan y definen la propuesta del sector en estudio.



Apuntes del parque proyectado sobre la huerta de la Buhaíra.

Secciones del parque con túnel ferroviario y fachada del arrabal histórico de San Bernardo.

