

Antonio Piñero Valverde et Victoriano Sainz Gutiérrez

¿Nuevas perspectivas para las relaciones ciudad-puerto en Sevilla?

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.



Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le CLEO, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Antonio Piñero Valverde et Victoriano Sainz Gutiérrez, « ¿Nuevas perspectivas para las relaciones ciudad-puerto en Sevilla? », *Méditerranée* [En ligne], 111 | 2008, mis en ligne le 01 juin 2010. URL : <http://mediterranee.revues.org/index2792.html>

DOI : en cours d'attribution

Éditeur : Publications de l'université de Provence

<http://mediterranee.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne à l'adresse suivante : <http://mediterranee.revues.org/index2792.html>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

Cet article a été téléchargé sur le portail Cairn (<http://www.cairn.info>).



Distribution électronique Cairn pour Publications de l'université de Provence et pour Revues.org (Centre pour l'édition électronique ouverte)

Tous droits réservés

¿Nuevas perspectivas para las relaciones ciudad-puerto en Sevilla?

Nouveaux horizons pour les relations ville-port à Séville?

New Perspectives for City-port Relations in Seville?

Antonio PIÑERO VALVERDE

Arquitecto, Profesor
Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio
Universidad de Sevilla
anpival@us.es

Victoriano SAINZ GUTIÉRREZ

Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio
Universidad de Sevilla

El puerto de Sevilla se encuentra inmerso en un proceso de reconversión que pretende resolver no solamente la recomposición de la interfaz ciudad-puerto, sino también las propias deficiencias del espacio portuario: la accesibilidad a través del canal de navegación, la promoción de las actividades productivas en la zona de servicio, la captación y la diversificación de nuevos tráficos, el adecuado tratamiento de las cuestiones medioambientales, así como la reordenación de los espacios que se han quedado sin uso a causa del progresivo desplazamiento del puerto hacia el sur. Recientemente se acaba de aprobar un nuevo planeamiento urbanístico para Sevilla, el cual, entre sus áreas de interés estratégico, sitúa un amplio sector de la zona de servicio del puerto con el fin de reincorporarlo a la dinámica urbana. Por su parte, siguiendo lo establecido en su plan director, redactado casi al mismo tiempo que el planeamiento urbanístico, el puerto ha comenzado a construir una nueva esclusa de acceso a la dársena y a ocupar los suelos destinados a las nuevas actividades logísticas. Este artículo pretende esclarecer las relaciones entre la ciudad y el puerto que comienzan a perfilarse con la ejecución de dichos planes.

Palabras clave: Sevilla, planeamiento urbanístico, relación ciudad-puerto

Le port de Séville se trouve dans un processus de reconversion qui tente de résoudre non seulement la recomposition de l'interface ville-port, mais aussi les déficiences propres de l'espace portuaire: l'accessibilité par le canal de navigation, la promotion des activités productives dans la zone de service, le captage et la diversification de nouveaux trafics, le traitement approprié des questions environnementales, ainsi que l'aménagement des espaces qui sont restés sans usage à cause du déplacement progressif du port vers le sud. Récemment un nouveau plan d'urbanisme a été approuvé pour Séville. Il place parmi ses aires stratégiques un ample secteur de la zone de service

El puerto de Sevilla se presenta como un caso significativo para el estudio de las relaciones ciudad-puerto. Siendo el único puerto interior de la península ibérica, elemento clave y razón de ser de la ciudad desde antiguo, en la actualidad se encuentra sometido a un intenso proceso de reconversión que trata de resolver tanto la recomposición de la interfaz ciudad-puerto como las deficiencias propias del ámbito portuario: las dificultades de accesibilidad a través del canal de navegación y la redefinición de la conexión con otras redes de transporte, el fomento de las actividades productivas en su zona de servicio, la captación y diversificación de nuevos tráficos, el adecuado tratamiento de las cuestiones ambientales que derivan de su singular emplazamiento, sin olvi-

dar el puerto para incorporar de nuevo a la dinámica urbana. Por su parte, siguiendo su plan director formulado casi al mismo tiempo que el plan urbanístico, el puerto ha comenzado a construir una nueva esclusa de acceso al muelle y a ocupar los suelos destinados a las nuevas actividades logísticas. Este artículo pretende esclarecer cuáles relaciones entre la ciudad y el puerto comienzan a perfilarse con la ejecución de este plan: hasta aquí, la autoridad portuaria, que razona siempre en términos de crecimiento de los tráficos, impide toda planificación urbana razonada de los espacios liberados por el desplazamiento del puerto hacia el sur.

Mots clés: Séville, plan d'urbanisme, relation ville-port

A major reconversion process underway in Seville aims to harmonize its inland port with that of the city as well as to correct current deficiencies in the port area itself. These improvements include enhancement of accessibility across the ship canal, promotion of productive activities in the service zone, picking up and diversification of new ship traffic, tackling relevant environmental issues, as well as the reconfiguration of spaces that had remained unused as a result of the progressive displacement of the port toward the south. Recently Seville approved a new city plan, which will do its part in helping to incorporate the port more into the life of the city. The port authority, which has implemented its own master plan formulated about the same time as the city plan, has begun construction of a new access lock to the dock and to devote land to new logistical activities. This article attempts to clarify how the implementation of this substantial planning effort will benefit the integration of Seville with its river port.

Keywords: Seville, City Plan, City-port Relation

dar la reordenación de los espacios vacantes en muelles y explanadas, consecuencia del progresivo desplazamiento del puerto hacia el sur.

Todos estos asuntos parece que están siendo abordados en un nuevo contexto a partir de la reciente aprobación del nuevo planeamiento urbanístico de Sevilla, que considera al puerto como un 'nodo logístico' de carácter metropolitano y que, entre sus áreas estratégicas, señala un amplio sector de la zona de servicio del puerto al que pretende incorporar a la dinámica propiamente urbana. Por su parte, el plan estratégico formulado por las autoridades portuarias realiza una decidida apuesta de corte empresarial para el desarrollo del puerto, cuya puesta en marcha se ha iniciado con



la construcción de una nueva esclusa de acceso a la dársena portuaria y la puesta en carga de los suelos de la denominada 'zona de actividades logísticas'.

En continuidad con los trabajos ya desarrollados en el II Foro de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Sevilla dedicado a las relaciones ciudad-puerto (Piñero Valverde & Sainz Gutiérrez, 2004), este artículo intenta esclarecer el escenario que, a partir de los nuevos planteamientos realizados por las planificaciones urbanística y portuaria, se dibuja para los próximos años. Se trataría, en suma, de aportar algunas claves que sirvan para facilitar el buen entendimiento de las correspondientes administraciones gestoras, explicitando líneas de trabajo que puedan favorecer la adecuada integración del puerto en la ciudad, por cuanto, a pesar de los numerosos esfuerzos que hasta la fecha se han realizado, éste sigue siendo uno de los retos pendientes de Sevilla como ciudad portuaria.

I - El puerto de Sevilla: algunos datos sobre su situación y evolución reciente

Se ha señalado a menudo que, tanto desde el punto de vista histórico como geográfico, la razón de ser de Sevilla ha sido su puerto. Situada sobre la riberia del Guadalquivir, el caudaloso río que vertebró territorialmente Andalucía, la localización de la ciudad vino determinada en gran medida por la concurrencia simultánea de un lugar de atraque que los barcos podían alcanzar gracias al movimiento de las mareas y de un vado que permitía cruzar el río a toda una red de caminos que confluía en ese punto. La actividad portuaria ha jugado, por tanto, un importante papel en la vida de Sevilla desde los comienzos de su historia y, de hecho, a ella debe la ciudad algunos de los momentos más brillantes de su pasado, vinculados principalmente a la decisión de situar allí la institución encargada de gestionar lo relativo al comercio con la América española. Durante siglos la ciudad y el puerto han mantenido una estrechísima relación, viviendo con toda naturalidad una sugestiva conjunción de espacios y de funciones, de las que dan testimonio la literatura y la historia local, pero también las estampas, los grabados y, más recientemente, las fotografías.

Sin embargo, la relación de Sevilla con el río no ha estado exenta de amenazas y dificultades, que lógicamente han afectado al puerto. Se puede incluso afirmar que esa relación se ha caracterizado por una profunda ambigüedad, derivada del hecho de que si bien el río se presentaba como una indudable fuente de riqueza, a través de las ingentes cantidades de oro y plata que por su medio llegaron a Sevilla durante dos siglos procedentes de ultramar, también era una realidad en extremo conflictiva como consecuencia de la torrencialidad de sus avenidas extraordinarias, que provocaban frecuentes y catastróficas inundaciones en la ciudad de las que tenemos cumplida noticia por las crónicas históricas.

Con el progresivo aumento del tamaño de los buques y el traslado a Cádiz de la Casa de la Contratación de Indias, a comienzos del siglo XVIII se iniciaría un proceso de decadencia en la actividad del puerto sevillano, al que se pretendió poner remedio a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del XX mediante una ambiciosa obra

hidráulica desarrollada a través de sucesivos planes portuarios. Como ha constatado Leandro del Moral, la hegemonía de los intereses portuarios en esa profunda transformación urbano-territorial de carácter hidráulico fue absoluta (Moral Ituarte, 1991), y en parte, podemos añadir nosotros, vino facilitada por la completa inoperancia municipal en materia de planeamiento urbanístico durante toda la primera mitad del siglo. Esos planes portuarios han significado, por una parte, la renovación de la infraestructura portuaria y la creación de una dársena que coloca al puerto definitivamente a salvo de las riadas; y, por otra, el alejamiento de la ciudad respecto del cauce vivo del Guadalquivir, con la consiguiente pérdida para la relación de la ciudad con el río: una pérdida que se ha visto incrementada, si cabe, por los sucesivos y fallidos intentos de las autoridades portuarias de proceder al aterramiento del cauce histórico del río.

Durante todo este tiempo el discurso portuario ha venido vinculando el futuro económico de la ciudad al desarrollo del puerto, el cual estaría siempre a punto de experimentar un crecimiento exponencial del volumen de mercancías con la única condición de que se realizaran las inversiones necesarias para posibilitar ese crecimiento. Por lo general, en la segunda mitad del siglo XX, una vez resueltas las necesidades más perentorias, esas inversiones han estado relacionadas con la mejora sustancial de la vía de acceso al puerto. Ya se intentó abordar y resolver ese problema a comienzos de los años 50 mediante una drástica solución de ingeniería hidráulica, consistente en la construcción de un canal artificial que hubiera permitido el acceso al puerto con total independencia del régimen de las mareas. Ese proyecto quedó interrumpido a comienzos de los años 70 por la pérdida de los apoyos políticos que permitían disponer de los fondos necesarios para su construcción. El problema de la vía de acceso persistía, por tanto, y a finales de los años 90, coincidiendo con un momento de crecimiento del tráfico, las autoridades portuarias aprovecharon para volver a plantear la necesidad de dotar de un nuevo acceso al puerto, que en esta ocasión pasa por el dragado del río hasta un calado de 8 metros y la construcción de una nueva esclusa. En torno a ese proyecto de nuevo acceso pivota el Plan de Desarrollo del Puerto de Sevilla, redactado en 1999 y concretado al año siguiente en el correspondiente Plan Director de Infraestructuras, con 2020 como año horizonte.

La situación actual del puerto de Sevilla es la de un puerto interior que mueve en torno a los 5 millones de toneladas anuales, lo cual le sitúa en una modesta posición entre los puertos españoles de interés general: ocupa el lugar número diecisiete, muy por detrás de Barcelona, Valencia o Bilbao, por citar algunas de las grandes ciudades portuarias españolas, pero también por detrás de Algeciras y Huelva, entre las ciudades de la fachada sur del sistema portuario español (López Valpuesta & Castillo Manzano, 2001). En cambio, si nos atenemos a la superficie terrestre de su zona de servicio, que ocupa 660 hectáreas, de las que sólo 38 hectáreas corresponden a muelles, nos encontramos con un puerto que es el tercero entre los de interés general, sólo superado por Barcelona y Huelva. Esa excesiva e infrautilizada zona de servicio es consecuencia de la aspiración constantemente frustrada de hacer del puerto un enclave de desarrollo industrial, de atracción de industrias mediante el ofrecimiento de





Fig.2 - Carte de repérage.

interesantes factores de localización, entre los que sin duda el más importante sería la proximidad a una vía de transporte marítimo.

2 - Los años 80: hacia otro modo de entender las relaciones ciudad-puerto

Si hasta los años 70 se puede decir que el planeamiento urbano y la planificación portuaria discurrieron por sus propios caminos, desde mediados de esa década se inicia un cambio de tendencia en las relaciones entre el puerto y la ciudad, cuya raíz hay que buscarla en el interés que las cuestiones urbanas despertaron entre la ciudadanía en los años finales del franquismo y durante la transición a la democracia. En el caso de Sevilla, el comentado desplazamiento del puerto hacia el sur hizo que fueran apareciendo zonas cada vez más amplias que quedaban disponibles para asumir otros usos de carácter más urbano. De otra parte,

las sucesivas cortas a que había sido sometido el río con el fin de defender a la ciudad frente a las inundaciones habían introducido algunas fracturas en el cauce histórico del río que parecía conveniente recomponer, con el fin de que no resultase dañada la imagen de Sevilla como ciudad fluvial. En este contexto, la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana a comienzos de los años 80 brindaría una importante ocasión para que la ciudad intentase recuperar el protagonismo en la definición de los objetivos urbanísticos del puerto.

A diferencia de lo que había sucedido con los anteriores planes generales, ahora el puerto y el río aparecían desde el principio entre las cuestiones fundamentales que el nuevo plan regulador municipal debía abordar. Si el río constituía un elemento particularmente relevante para la vertebración del proyecto de ciudad propuesto, era lógico que también se prestara una especial atención al puerto; a este respecto la memoria del plan no dejaba lugar a dudas y afirmaba categóricamente que «tenía como objetivo su integración en la



ciudad». Se pretendía, pues, romper la situación de aislamiento del puerto en relación con la ciudad que se había ido consolidando a lo largo de la primera mitad del siglo XX. Al tiempo, el Plan General de 1987 fue cauto a la hora de valorar el futuro de la actividad portuaria y apuntaba la «ausencia de horizontes de fuerte desarrollo». De ese modo, por primera vez en un documento de planeamiento parecía ponerse en cuestión el tradicional discurso que vinculaba el futuro económico de la ciudad al desarrollo de su puerto.

Considerando que el puerto ocupaba más espacio del que realmente necesitaba, el Plan distinguía en la dársena dos ámbitos de ordenación diferenciados: el portuario, acotado entre el puente de Alfonso XIII y la esclusa, y el propiamente urbano, aguas arriba de dicho puente que, con el propuesto desaterramiento de Chapina, incluía la totalidad del meandro de San Jerónimo. La definición por parte del Plan General de 1987 de esos dos ámbitos de ordenación no se refería únicamente a una distinción en cuanto a los contenidos de la actividad a desarrollar en cada uno de ellos, sino que comportaba también una diferenciación de los ámbitos desde el punto de vista de la gestión. En consecuencia, se estaba proponiendo «la desafectación explícita y jurídicamente instrumentada de los terrenos que ahora forman parte del puerto de Sevilla, aguas arriba del puente de Alfonso XIII»; se seguía para ello el mismo esquema –y el Plan así lo señalaba explícitamente– que para los terrenos ocupados por otra gran infraestructura de comunicaciones, que también impedía la relación de la ciudad con el curso de agua de la dársena: el ferrocarril, en su paso por la calle Torneo.

Desde el punto de vista instrumental el Plan General estableció, pues, la redacción de dos Planes Especiales diferentes para el desarrollo de los criterios generales de ordenación del puerto y la dársena urbana: uno para el ámbito portuario y otro para el ámbito urbano. El Plan General no pretendía con ello poner en duda ni la legitimidad del puerto para tener un territorio propio, administrado autónomamente, ni la necesidad de atender a las exigencias funcionales derivadas de la actividad portuaria; lo que cuestionaba era la pretensión del puerto de retener unos suelos basándose en criterios meramente patrimoniales, «que –en palabras de los redactores del Plan– ahora sólo resultarían atavismos de una situación pasada». De ahí que las tensiones ciudad-puerto se centraran aguas arriba del puente de Alfonso XIII y se extendieran también a los clubes de carácter recreativo situados en la margen derecha, en el borde fluvial de Los Remedios; éstos veían peligrar su concesión administrativa con el reconocimiento por parte del Plan General del principio de acceso libre y uso público de ambas márgenes de la dársena urbana.

No obstante, el Plan General entendió siempre que la reordenación de la dársena venía exigida por el carácter estratégico de la operación de recuperar la continuidad de la lámina de agua y por la necesidad de devolver a la ciudad el protagonismo que le correspondía en la elaboración de un proyecto coherente para el cauce histórico del río. Al mismo tiempo, el Plan no dejaba de comprender que habría de encontrar dificultades para llevar a cabo ese proyecto, como efectivamente así fue. En el fondo de la cuestión se encontraban unos conflictos jurisdiccionales que no habían hecho sino suscitarse. De hecho, una vez aprobado en 1987

el Plan General, se iniciaría un largo forcejeo entre el puerto y la ciudad que, finalmente, tras un laborioso y controvertido proceso, dio como resultado que el Ayuntamiento acordara acceder a la solución propuesta por la Junta del Puerto, aceptando que se redactara un solo Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla.

Ese Plan Especial, aprobado en 1994, vino a significar un acuerdo de mínimos muy alejado de las iniciales pretensiones del Plan General. La consecuencia de ese pírrico acuerdo entre el puerto y la ciudad sería que las autoridades portuarias se desentenderían durante casi una década de activar el adecentamiento de los espacios de su zona de servicio situados aguas arriba del puente de Delicias, consintiendo una situación de vergonzoso abandono en los antiguos muelles de Nueva York y Delicias que impedía su uso y disfrute por parte de los ciudadanos. Sólo en fecha reciente, con la tramitación por parte del puerto y la aprobación por parte de la ciudad del Plan Especial del Muelle de Delicias, las autoridades portuarias parecen haber comenzado a poner remedio a esa triste situación, aunque resulta llamativo que se disponga en toda la zona ordenada un cerramiento carente de sentido, toda vez que el uso de esos espacios deberá ser de carácter fundamentalmente urbano. Una muestra de la inercia histórica por la que el puerto se sigue resistiendo a permeabilizar unos espacios que, como parte del sistema lineal de espacios libres de las márgenes del río, deberían quedar a la libre disposición de la ciudadanía.

3 - Las propuestas del nuevo planeamiento urbanístico: ¿es posible otro escenario?

A finales de 1999 coinciden las iniciativas de abordar una planificación de corte empresarial por parte del puerto y de revisar el planeamiento urbanístico por parte de la ciudad. La intención de la planificación portuaria era presentada, una vez más, como una estrategia para multiplicar el tráfico portuario. Para ello se necesitaba proceder a la renovación de la vía de acceso al puerto (dragado y nueva esclusa) y, al mismo tiempo, preparar los terrenos situados más al sur de la zona de servicio para albergar nuevas instalaciones. El problema fundamental eran las consecuencias medioambientales del dragado. A falta de que se clarifiquen completamente esas consecuencias mediante el correspondiente estudio de impacto ambiental, el puerto decide ir adelante con la construcción de la nueva esclusa, cuyas obras se inician en 2004. La resistencia del puerto a aceptar el ‘cambio de paradigma’ en el que vivimos inmersos parece evidente, por cuanto que no acaba de asumir que las exigencias de la sostenibilidad son prioritarias. En lugar de replantear sus estrategias en función del nuevo paradigma, parece continuar anclado en un discurso tecnocrático típico del siglo pasado. Por lo demás, la financiación de esa operación de mejora de la vía de acceso al puerto se esperaba financiar con ayudas de la Unión Europea e ingresos provenientes de la venta de los suelos portuarios del entorno de la avenida de las Razas; se trata de un procedimiento que cuenta con una larga historia en Sevilla: vender suelo público para financiar inversiones (Martín García, 2007).

Por lo que respecta a la necesaria integración del puerto



en la ciudad, la redacción del nuevo Plan General ofrece una nueva ocasión para volver a intentar el diálogo con la ciudad y avanzar en las relaciones ciudad-puerto, estancadas durante años. Desde sus primeros documentos los redactores del nuevo Plan ponen de relieve la trascendencia del puerto para la ciudad. En el Documento de Avance el puerto aparece enmarcado en los grandes sistemas territoriales de comunicación, de los que se subraya su relevancia logística. En ese contexto se señala que «el nuevo Plan apuesta por el desarrollo del puerto hacia el sur y por potenciar sus actividades portuarias para convertirlo en el principal nodo de articulación de actividades productivas en el entorno de la aglomeración urbana de Sevilla». Se trata, pues, de lanzar un claro mensaje al puerto de apoyo a la actividad portuaria, a la vez que se propone que ésta debe experimentar un nuevo traslado hacia el sur, para dejar la cabecera del puerto disponible para otras actividades de carácter terciario-comercial, que se entienden más fácilmente compatibles con los usos urbanos.

De este modo, superados los contactos iniciales, en el Documento de Avance encontramos una definición clara y nítida de lo que es la posición de la ciudad respecto al puerto o, más exactamente, una toma de posición del papel que le corresponde al planeamiento urbanístico en relación con la planificación portuaria. En el documento de Aprobación inicial, se vuelven a repetir los principios que ya fueron invocados en el Plan General de 1987: «De la consideración del puerto como una parte de la ciudad se concluye un axioma simple, pero paradójicamente cuestionado hasta hace poco tiempo: las determinaciones del planeamiento urbanístico general, que ordena íntegramente el territorio municipal, deben abarcar también el espacio portuario en tanto que parte integrante del término municipal». Tras reconocer que en otras ciudades portuarias de nuestro entorno se ha avanzado en los últimos tiempos en el diálogo ciudad-puerto, se señala muy oportunamente que por lo general ese diálogo no se ha solido reflejar en el planeamiento: «Las actuaciones que derivan de estas relaciones ciudad-puerto son operaciones puntuales, en general directamente constructivas y que adquieren, por tanto, la forma de proyectos más que de planes». Se reivindica, pues, la capacidad ordenadora del Plan General en el ámbito portuario y al mismo tiempo se reconoce que las Autoridades Portuarias siguen manteniendo una actitud de recelo frente a los Ayuntamientos. «En definitiva, estamos todavía en los inicios de un proceso de acercamiento del puerto y la ciudad en el aspecto urbanístico que querríamos llevar en Sevilla mucho más lejos, a una estrecha colaboración en la que las necesidades de ambos se imbriquen en un proceso de planeamiento concertado».

En relación con el tema que aquí nos ocupa, tiene especial interés repasar la evolución de la actitud del Plan ante las áreas denominadas como ‘zonas de integración puerto-ciudad’. El Plan General reconoce el enorme potencial que para su proyecto de ciudad tiene el conjunto de espacios portuarios situados al norte del puente del Centenario. En este sentido, el Documento de Aprobación Inicial proponía la desafectación y la plena integración en la ciudad de todos los terrenos situados aguas arriba del puente de Delicias, que pasarían a formar parte del proyectado parque fluvial de la dársena del Guadalquivir. Se preveía que, una vez fina-

lizado el plazo de la concesión a los clubes privados, esos suelos se integrarían en ese parque fluvial para garantizar la continuidad del paseo de ribera previsto. Para los restantes terrenos comprendidos entre los puentes de Delicias y del Centenario –salvo la zona de actividad portuaria vinculada a los muelles de la dársena del Batán, destinados al movimiento de mercancía general– se proponía la constitución de un distrito terciario y de ocio-cultura integrado en el proyecto estratégico de puesta en valor de la dársena del Guadalquivir, compatible con el atraque de barcos para el tráfico de pasajeros en el muelle de Tablada; ello significaba trasladar las instalaciones de unos depósitos de combustible, dada su incompatibilidad con la presencia de usos urbanos, para reubicarlos en el polígono industrial de la Isla. En el área de la avenida de las Razas se preveía su exclusión de la zona de servicio del puerto y el destino a viviendas y oficinas de esos suelos, previa aprobación del correspondiente Plan Especial de Reforma Interior de dicho ámbito.

Con objeto de dar un tratamiento unitario y coherente a esa cabecera del puerto, que se pretendía incorporar a la ciudad, el Documento de Aprobación inicial manifestaba que el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria habían consensuado la convocatoria de un concurso internacional de ideas para la ordenación de todo ese ámbito, definiéndose así los criterios que habrían de ser tenidos en cuenta con posterioridad tanto por el nuevo Plan Especial del Puerto como por el citado Plan Especial de Reforma Interior de la avenida de las Razas. Ese concurso ya aparecía en el Documento de Avance, donde se señalaba que se habría de celebrar durante el proceso de redacción del Plan General. Sin embargo, en el texto del Documento de Aprobación definitiva ha desaparecido el supuesto consenso entre el puerto y la ciudad respecto del citado concurso, y éste simplemente «se aconseja». Teniendo en cuenta que han transcurrido ya dos años desde su aprobación definitiva y que el puerto ha ido tomando decisiones de cierta relevancia en relación con ese ámbito –como la oferta de un suelo para la situación de la Ciudad de la Justicia en la proximidades de la dársena del Batán, la renovación por 35 años de las concesiones a los clubes privados situados en la margen derecha de la dársena o el anuncio de la próxima venta por lotes de los suelos de la avenida de las Razas– queda claro que, de momento, no parece que haya intención de convocar el mencionado concurso.

Como tampoco hay intención por parte del puerto de desafectar los suelos comprendidos entre el puente de San Telmo y el de Delicias; de ahí la neta y clara modificación del texto del Documento de Aprobación definitiva en este sentido, donde se ratifica el uso urbano de esos suelos «sin perjuicio de mantener su pertenencia a la zona de servicio portuaria». En esa misma línea de cesión ante las exigencias portuarias, el Plan General se pliega por completo a que sea el puerto quien marque las decisiones y los plazos: «Evidentemente, las propuestas del presente Plan relativas a la desafectación de terrenos de la zona de servicio portuaria se instrumentarán mediante sucesivas modificaciones del Plan de Utilización de Espacios Portuarios y del Plan Especial del Puerto de Sevilla, a medida que por la ejecución de las obras de infraestructuras previstas en el Plan Director del Puerto queden liberados los terrenos de los usos portuarios a fin de



no interferir en la actividad ordinaria del puerto»: he aquí una capitulación en toda regla. En la misma línea de esa prevalencia de lo portuario sobre lo urbano cabría citar la confusa y ‘novedosa’ denominación que se observa en los planos de ordenación respecto a una ‘delimitación de zona de servicio transitoria’ o los sustanciales cambios de uso en la zona de la avenida de las Razas a medida que ha ido avanzando la tramitación del Plan General.

Conclusión

La conclusión que parece deducirse de todo ello es que la voluntad de integración y de diálogo del puerto con la ciudad sigue siendo más aparente que real, pues a la hora de la verdad la Autoridad Portuaria sigue imponiendo

sus criterios y su línea de discurso, y el Ayuntamiento se sigue plegando a ello, introduciendo incluso modificaciones sustanciales en sus propias decisiones de ordenación. Lo que veremos próximamente será el espectáculo de una Autoridad Portuaria obteniendo los recursos que necesita para financiar una dudosa (y poco sostenible) obra hidráulica a través de operaciones inmobiliarias más propias de un operador privado que de un agente público. Mientras tanto la ciudadanía seguirá asistiendo impasible a la postergación de algo que es ya una deuda histórica con la ciudad: la posibilidad de la libre circulación por el frente de agua del cauce histórico del río. Y es que ya se ve que todavía no existe una clara e inequívoca voluntad por parte de las administraciones competentes de dar un tratamiento digno a la dársena urbana del Guadalquivir: desde San Jerónimo hasta el puente de Delicias, cuando menos.

Bibliografía

- Ayuntamiento de Sevilla, (1987), *Plan General Municipal de Ordenación*, Gerencia de Urbanismo, Sevilla.
 – (2006) *Plan General de Ordenación Urbanística*, Gerencia de Urbanismo, Sevilla.
- LÓPEZ VALPUESTA L. & CASTILLO MANZANO J. I. (2001), *Análisis de la actividad económica del puerto de Sevilla y su influencia provincial*, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- MARTÍN GARCÍA A., (2007), *Terrenos públicos y crecimiento urbano. Sevilla 1850-2006*, Fundación Aparejadores, Sevilla.
- MORAL ITUARTE L., (1991), *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX). Gestión del agua y organización del territorio*, Universidad de Sevilla y Junta de Andalucía, Sevilla.
- PIÑERO VALVERDE A. y SAINZ GUTIÉRREZ V., (2004), *Puerto y ciudad. II Foro de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Sevilla*, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, Sevilla.

