

## **Las relaciones ciudad-puerto: el caso de Sevilla\***

**Rosa Castejón Arqued**

*Departament de Geografia Física i  
Anàlisi Geogràfica Regional  
Universitat de Barcelona*

### **El río Guadalquivir: el medio natural del emplazamiento de la ciudad y del puerto de Sevilla**

El medio natural donde están emplazados la ciudad y el puerto de Sevilla es el río. Tradicionalmente, esta ciudad portuaria ha estado afectada por la eventualidad de los riesgos naturales, propios de los ríos en las áreas mediterráneas. En la actualidad esta arteria fluvial presenta un alto índice de humanización, como resultado de las obras hidráulicas que se han ido efectuando a lo largo de la historia.

La ciudad portuaria de Sevilla está ubicada en el territorio llano que atraviesa el Guadalquivir en su último tramo de recorrido hasta el mar, antes de entrar en las áreas marismas. Un centenar de kilómetros la separan del Atlántico. Río, ciudad y puerto, siempre han convivido en estrecha unión.

En España, este enclave común es excepcional: el Guadalquivir es el único río navegable de España y el puerto de Sevilla es el único puerto fluvial interior.

Desde mucho tiempo atrás se han realizado obras hidráulicas en su cauce con una doble finalidad: 1) mantener y mejorar la navegabilidad del río, y 2) afrontar las devastadoras e imprevistas crecidas de caudal.

La mejora de la navegabilidad se ha conseguido transformando el trazado del cauce natural del río. Las obras de rectificación se iniciaron a finales del siglo XVIII, y se han prolongado hasta la década de los ochenta de nuestro siglo. La política de «cortas» (canales artificiales que acortan el recorrido del río mediante el estrangulamiento de sus meandros), ha permitido reducir la longitud del cauce natural, que era de 120 km, a los 80 km que hoy tiene el tramo navegable del río desde el mar a la ciudad.

La construcción de «cortas» comenzó en 1795 (Corta de Merlina), y continuó durante el siglo XIX: en 1816 la Corta de Borrego o Fernandina, en 1888 la Corta de Los Jerónimos. No obstante, los resultados más efectivos proceden de las transformaciones operadas durante el siglo actual: en 1948 la Corta de la Vega de Triana; en 1965 la Corta de la Punta del Verde o de Tablada; en 1971 la Corta de los Olivillos; en 1972 la Corta de la Isleta; y en 1982 la Corta de la Cartuja.

Las ventajas aportadas por las «cortas» para la navegación, aparte de acortar el recorrido hasta el mar, son: a) se evitan lugares peligrosos de poco calado, y b) se incrementa la velocidad de la corriente fluvial, mitigando así la sedimentación que colmata el fondo del cauce.

La historia de la ciudad y de su puerto está jalonada por la irrupción de abundantes inundaciones. La virulencia de la crecida de 1784 destruyó el puente de barcas, e hizo que entrase el agua dentro del recinto amurallado. Desde aquel año hasta la regulación definitiva del río, conseguida durante las últimas décadas del siglo actual, se han producido más de 35 riadas de diferente rango. Un dato significativo es que el caudal medio del Guadalquivir a su paso por Sevilla es de unos 30 metros cúbicos por segundo, pero durante algunas crecidas ha llegado a alcanzar más de 4.000.

La ciudad y el puerto se han defendido de los riesgos de inundaciones periódicas poniendo en práctica estrategias distintas, según el momento histórico y el estadio de desarrollo tecnológico. Las medidas proteccionistas van desde la construcción de muros de contención en los márgenes urbanos, hasta el cerramiento del río (aterramiento o «tapón» de Chapina en 1950) y la construcción de la esclusa de Tablada en 1951. Incluso los muelles portuarios tienen una altura sobre el plano de agua superior a la normal.

La regulación definitiva de los ríos de la cuenca del Guadalquivir, que ha conseguido eliminar los riesgos de inundaciones periódicas, es el resultado de la Política Hidráulica llevada a cabo en España a partir de los años cincuenta. La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, constituida en 1927, ha sido el organismo responsable de esta temática durante el siglo actual. La construcción de pantanos en los tramos montañosos de la cabecera de la cuenca, han conseguido reducir el efecto de las riadas producidas en los períodos de fuerte pluviosidad. Estas obras hidráulicas, además, han favorecido las condiciones de navegabilidad del río; los calados registran colmataciones menores, ya que gran cantidad de los derrubios fluviales quedan depositados en el fondo de los embalses. El control o dominio del río se ha conseguido definitivamente durante las últimas décadas.

La ciudad de Sevilla siempre ha permanecido temerosa y alertada frente a las posibles agresiones del río, pero nunca ha perdido la relación con esta vía de comunicación. La vinculación urbana y portuaria con el Guadalquivir se remonta a los orígenes históricos.

La eventualidad de los riesgos naturales ha determinado que el modelo de crecimiento de la ciudad ignorase durante muchos años la presencia del río. La trama urbana de Sevilla se ha ido desarrollando a su espalda. Los nuevos barrios no se integraron con las márgenes urbanas del Guadalquivir, y las infraestructuras de comunicación viaria se construyeron paralelas al cauce.

El ciudadano sevillano, antes de las recientes transformaciones de principios de los años noventa, no tenía acceso a las márgenes fluviales urbanas: el 92% de las orillas quedaban aisladas de la ciudad por barreras de diferente índole (ferroviarias, privatización del suelo, muelles portuarios, etc.). De los 34.100 metros de longitud de los márgenes fluviales de Sevilla, solamente eran de libre acceso para el ciudadano 2.500 metros.

La celebración de la Exposición Universal de 1992 ha impulsado cambios radicales. La intención de la planificación municipal puesta en marcha con motivo de este evento internacional, y la seguida con posterioridad al mismo, ha sido abrir la ciudad al río.

Hoy el agua del Guadalquivir fluye al oeste de la ciudad. Es conveniente recordar que el extremo occidental de la ciudad asoma directamente al brazo «vivo» del río, como consecuencia de la apertura de la Corta de la Cartuja en el año 1982. El cauce histórico, la llamada dársena, atraviesa el centro de la trama urbana. La apertura urbana al río y el deseo de convertirlo en la calle ancha de Sevilla, contempla sobre todo este tramo central. Y en él coexisten dos tipos de usos: el ciudadano y el portuario.

## **El puerto**

### **El puerto de Sevilla en la actualidad: la morfología y las áreas de jurisdicción**

Con el paso del tiempo, las infraestructuras para el tráfico comercial del puerto de Sevilla han ido desplazando su localización en el río, en dirección sur, como consecuencia del crecimiento de la ciudad.

El puerto está emplazado en el interior, a 80 kilómetros del mar. Se accede a él por la desembocadura del Guadalquivir en Bonanza. En 1964 se aprobó el proyecto del canal Sevilla-Bonanza (Planificación Económica Española: Plan de Puertos), y en 1968 se iniciaron sus obras, que solamente llegaron a ser una realidad parcial del primitivo proyecto.

La navegación de los barcos desde el Atlántico hasta su amarre en los muelles se dirige por los prácticos del puerto. La entrada al recinto portuario está flanqueada por una esclusa de 190 metros de eslora y de 24,5 de anchura, abier-

ta en 1951, y que funciona permanentemente. Esta esclusa se construyó para proteger al puerto de las inundaciones eventuales y para mantener el calado. Adicionalmente, con esta esclusa se consiguió la protección del arrabal histórico de Triana y del barrio de Los Remedios, que comenzó a levantarse en los años cincuenta.

El área de jurisdicción sobre el plano de agua comienza en Bonanza y comprende toda la dársena que cruza el centro urbano y que tiene una longitud de unos 12 kilómetros. Los dragados, el control de la navegación y el mantenimiento de la seguridad de las aguas, están bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria. Los aspectos técnicos de señalización para la navegación (faros, balizas, etc.), son competencia de la Comandancia de Marina.

La dársena del Guadalquivir en Sevilla hoy no se destina totalmente a usos portuarios: desde la esclusa al Puente de las Delicias queda reservada para la actividad portuaria comercial, y desde éste hasta el extremo norte, tiene características urbanas y el plano de agua se reserva para usos recreativos y turísticos. Los márgenes de esta dársena y los espacios colaterales aguas arriba del Puente de las Delicias están integrados en el paisaje urbano, y son territorios que potencian el diálogo y las relaciones entre el puerto y la ciudad.

El área terrestre de jurisdicción portuaria es muy extensa. El propietario del suelo es el Estado español, que delega en la Autoridad Portuaria. Ésta tiene libertad para vender sus terrenos, pero como son sectores de reserva para su posible expansión, suelen cederse en régimen de concesión para su ocupación por empresas relacionadas con el tráfico portuario. La concesión supone el pago de un canon, un contrato temporal y el control del rendimiento de las empresas concesionadas.

La superficie total de suelo portuario supera los tres millones de metros cuadrados. El suelo industrial urbanizable alcanza los 2.100.000, y el suelo de ampliación en fase de urbanización tiene una dimensión de 800.000 metros cuadrados. Es uno de los puertos comerciales españoles que tiene mayor capacidad de expansión territorial.

Los terrenos propiedad del puerto están próximos al espejo de agua y cerca de las instalaciones portuarias. El 98% del territorio portuario está comprendido dentro de los límites del municipio de Sevilla. Evidentemente este suelo genera conflicto: posibilita la expansión portuaria y corta el desarrollo urbano.

### **Los usos del suelo del área de servicio portuario**

La ocupación del suelo portuario muestra una gran diversidad de usos. La actividad comercial se concentra en la dársena del Batán, cuya construcción en 1973 supuso una ampliación de los muelles del puerto en un 40%.

Los muelles comerciales, que tienen una longitud total de 3.700 metros, están especializados en tráficos específicos: a) muelles reservados para la recepción de graneles secos, principalmente de origen agrario, cementos y minera-

les, que están dotados de almacenes cubiertos y silos (Agrosur, Cementos del Mar, etc.); b) muelles reservados para la recepción de contenedores; c) muelles para la movilización de carga general; d) muelles de usos varios. Una parte de estos últimos no tiene ya uso comercial; son espacios de posible reconversión para el uso urbano portuario, en concreto los que se localizan al norte del Puente de las Delicias.

En los muelles comerciales el puerto dispone de gran cantidad de superficie cubierta para el almacenaje de mercancías: 65.000 metros cuadrados de tinglados y almacenes, que nunca alcanzan una ocupación total. Algunos de estos tinglados, por su antigüedad, calidad constructiva y calificación arquitectónica, constituyen un patrimonio interesante de arqueología industrial portuaria. Concretamente los almacenes del muelle de Tablada construidos en 1929, y ornados exteriormente con decoración cerámica, permiten pensar en futuros procesos de rehabilitación y en su destino a otros usos.

Otra parte del área de servicio portuaria está reservada para ser ocupada por las empresas concesionadas, que son muy diversas en categoría y consumo de espacio: Fertilizantes Españoles S.A., Astilleros Españoles, Agroman S.A., Entrecanales y Tavora, Manufacturas del Acero, Enfersa, Aceprosa, Central Térmica Guadaira (fundada en 1920, de carbón, pero hoy solo es un centro de transformación), Club Náutico, Círculo Mercantil e Industrial, Yachting Sevilla S.A., etc.

Un amplio espacio del área de servicio está ocupado por los depósitos de la antigua CAMPSA (hoy C.L.H.), para el almacenaje de derivados petrolíferos.

Otra instalación concesionada es el C.I.T.A.L. (Centro Integral de Transporte y Actividades Logísticas), que dispone de 20 ha de suelo para almacenaje y gestión del transporte intermodal de mercancías, al sudoeste de la orilla derecha. Se trata de un centro de reciente instalación, técnicamente avanzado y que está en proceso de expansión. El movimiento previsto es de 4.000 vehículos/día y el volumen de tráfico anual estimado es de más de 1 millón de toneladas.

La ordenación del suelo libre propiedad de la Autoridad Portuaria (Zonas de reserva para concesiones y usos portuarios) está sujeta a los acuerdos adoptados en el Plan Especial para la Ordenación del Puerto de Sevilla, que ha elaborado conjuntamente con el Ayuntamiento de la ciudad, y que tras un largo y conflictivo proceso de negociación, se aprobó en mayo de 1994.

La Autoridad Portuaria ha decidido trabajar en común con la ciudad para poder acceder a la ordenación de su suelo libre. Aunque la vigente legislación española –Ley de Puertos y de la Marina Mercante de 1993– concede autonomía en la ordenación del suelo a las Autoridades Portuarias, en cuestiones de urbanismo de sus territorios, la ley es oscura y da pie a diferentes interpretaciones.

Actualmente el puerto sevillano tiene poderes para ocupar sus suelos libres, pero dentro de los acuerdos adoptados en el Plan Especial. Se han desbloqueado situaciones que impedían que el puerto pudiese dedicar el suelo de su propiedad, a usos de función portuaria.

## La gestión de la administración portuaria

La normativa para el funcionamiento del puerto sevillano es competencia del gobierno estatal. La administración del gobierno autonómico, en materia de puertos, no tiene competencias en los puertos comerciales de interés general.

La Ley de Puertos y de la Marina Mercante, efectiva en España desde enero de 1993, establece un sistema de gestión empresarial para el funcionamiento de los puertos de interés general. El de Sevilla es de esta categoría.

A través de esta Ley se ha creado el Ente Público Puertos del Estado, que es el organismo oficial de orden superior en esta materia, y que está adscrito al Ministerio de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente. Tiene responsabilidad global sobre el conjunto del sistema portuario español, y funciones de holding sobre las Autoridades Portuarias en que se transforman los puertos de interés general. Puertos del Estado se financia por los recursos generados por el propio sistema portuario. Las Autoridades Portuarias son empresas estatales independientes.

A finales del pasado siglo, en 1870, se creó la Junta de Obras del Puerto de Sevilla. Era el organismo oficial, adscrito al Ministerio de Obras Públicas, encargado de la gestión administrativa del puerto. El criterio seguido por la Junta del Puerto era el de ofrecer un servicio. Fue un organismo que canalizó las inversiones estatales en obras públicas, y no sólo en las estrictamente portuarias. En la Junta del Puerto participaban organismos oficiales municipales y provinciales, y las asociaciones de operadores portuarios (Ayuntamiento, Diputación, Asociaciones de Consignatarios y de Agentes de Aduanas, la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Sevilla, etc.), y también representantes de las empresas privadas dependientes del tráfico marítimo.

Desde la puesta en marcha del nuevo sistema legislativo, la Autoridad Portuaria de Sevilla es quien gestiona el negocio portuario. Es una empresa estatal independiente. En contraste con el criterio de ofrecer servicios que prevalecía antes de la reforma legal, hoy domina el criterio empresarial, basado en la maximización de beneficios. Este cambio de planteamiento ha provocado la competencia en las relaciones puerto-ciudad; la Autoridad Portuaria a partir de ahora sólo invertirá en aquellas obras que benefician el negocio portuario.

La estructura organizativa de la gestión portuaria ha cambiado con la aplicación de la nueva ley. El Presidente se nombra directamente por el Estado y el personal empleado es contratado (antes eran funcionarios estatales). Orgánicamente se ha puesto en marcha el Consejo de Administración, que según dispone la normativa legal ha de estar formado por: a) una mayoría de representantes del Estado; b) representantes de administraciones municipales, regionales y de otros ministerios del gobierno central; c) representaciones privadas de ámbito nacional o regional.

La Autoridad Portuaria de Sevilla ha propiciado la creación de la Comisión de Navegación y Puerto, cuyo objetivo es asesorar sobre el buen funciona-

miento portuario y resolver la navegación en el Guadalquivir. Pero no existe ningún organismo con personalidad jurídica propia para promocionar la actividad comercial, u otras funciones portuarias.

La intervención del gobierno autonómico en el puerto de Sevilla es nula. El traspaso de competencias portuarias y de ordenación litoral a la Junta de Andalucía, gestado desde 1981 y efectivo desde 1983, consistió exclusivamente en la transferencia de los puertos con función mixta pesquero-deportiva, de los puertos exclusivamente deportivos y del de Garrucha, que siendo pesquero, moviliza también un discreto tráfico comercial.

Todos los puertos andaluces autorizados a desarrollar tráfico comercial, sean o no de interés general (como es el caso de Huelva, Sevilla, Bahía de Cádiz, Algeciras-La Línea, Málaga y Almería), son de competencia estatal. Los puertos de Huelva y Bahía de Cádiz, son los dos puertos andaluces que plantean fuerte competencia al de Sevilla, en la canalización del tráfico marítimo del sur de la región. Por su localización exterior, en la línea de costa, están abiertos a la circulación marítima atlántica y están bien dotados de instalaciones de infraestructuras para el transporte.

### **El tráfico de mercancías**

Las mercancías transportadas por el puerto de Sevilla alcanzan un volumen total anual cercano a los tres millones de toneladas, con pequeñas oscilaciones interanuales.

En el sistema portuario español juega un papel de puerto secundario. En el contexto de los puertos de Andalucía, más que por su tráfico general que resulta discreto, destaca por el volumen que alcanza la carga general (16,25% de su movimiento total). Este tipo de mercancías tiene una importancia relativa mayor respecto a otros puertos de la región por varias razones: a) aporta servicios de transporte a ciudad de Sevilla, la mayor de Andalucía; b) desembarca la materia prima que precisa la diversificada industria local y embarca sus producciones; c) el tráfico de cabotaje con Canarias. El considerable volumen de su carga general está sobre todo determinado por la conexión regular que mantiene con el archipiélago canario. Las tres únicas líneas de navegación regular que existen en el puerto de Sevilla son las que conectan con las islas Canarias.

El puerto de Sevilla canaliza los flujos de transporte marítimo del valle medio e inferior del Guadalquivir. Su hinterland estricto, hoy por hoy, es el área metropolitana de Sevilla. Su hinterland de competencia comprende la región andaluza, pero únicamente en función de algunas mercancías.

El propósito perseguido por la Autoridad Portuaria es que en el futuro sea el contacto atlántico del área metropolitana de Madrid, porque su condición de interioridad acorta la distancia al centro del país. La defensa de su localización interior se fundamenta en la existencia de su bien dotada conexión viaria actual, (autopistas y autovías que conectan el puerto con Madrid,

Huelva, Granada, etc. y la Z.A.L. en el nudo ferroviario de La Negrilla), y en los proyectos futuros de utilización de la línea del A.V.E. para tráfico de mercancías.

La Autoridad Portuaria de Sevilla quiere integrar de lleno el tráfico del puerto en el «cabotaje europeo». Defiende la expectativa de ser la salida atlántica de la región andaluza e incluso de Madrid, de las mercancías que circulen en el marco espacial europeo. Sus características morfológicas garantizan el tráfico de buques de 10.000 TRB, y más del 90% de los barcos que navegan en cabotaje europeo son de esta dimensión. Actualmente el puerto ya ha conseguido integrarse en el cabotaje europeo a través de la navegación «tramp», y en función de intercambios de ciertas mercancías, entre las que sobresalen las materias primas minerales, las chatarras para el negocio siderúrgico, los productos agrarios y los abonos.

Parece ser que el tráfico registrado durante el año 1993 –último año con estadísticas publicadas–, ha sido coyunturalmente recesivo por efecto de la crisis económica internacional, que ha repercutido de forma directa en los clientes demandantes de servicios portuarios. El decremento del tráfico total fue del orden de un 19% respecto al año anterior. Financieramente, el ejercicio de 1993 se cerró con pérdidas, debidas a incrementos en los gastos de explotación y a otros gastos financieros ajenos a ella.

El puerto de Sevilla es un centro marítimo básicamente receptor de mercancías: en 1993 el 71,2% del total, fueron desembarques. El balance entre tráfico exterior y cabotaje, se decanta en favor de los intercambios internacionales (suponen un 77,9%), en los que es fundamental la importación (el 81,2 % del tráfico exterior).

La naturaleza de las mercancías movilizadas es en gran parte de componente agrario. Los graneles agrícolas superan el millón de toneladas anuales, y junto con los aditivos agrícolas (abonos), superan la mitad del tráfico total (53,4%). Otras mercancías destacables son las de categoría industrial –cementos y chatarras–, y las de origen minero.

La importancia de tráfico agrario se explica por la presencia de la fábrica de abonos dentro del puerto y por la especialización agraria de su área de influencia. El tráfico de minerales tiene su origen en las producciones mineras de las sierras sevillanas; se trata de minas de minerales metálicos explotadas en la actualidad por una compañía sueca. Los cementos, que tradicionalmente se exportaron, hoy se importan de países del Mediterráneo oriental. El tráfico siderúrgico que está compuesto esencialmente por chatarras, tiene relación con la existencia de industrias locales.

Las cantidades de mercancías que se transportan en contenedores (9,2% del total) tienden a aumentar, en respuesta al proceso de tecnificación introducido en la infraestructura del puerto de Sevilla. Casi todo el tráfico de contenedores es de cabotaje y tiene como punto de origen/destino las Canarias.



## **Las relaciones del puerto con las empresas usuarias de sus servicios**

Los empresarios que utilizan los servicios marítimos sevillanos tienen voluntad de cooperación con el puerto. Quieren que el puerto funcione. Las negociaciones entre el puerto y las empresas se canalizan a través de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Sevilla, concretamente por medio de la Comisión Marítima. Forman parte de ésta los operadores portuarios: Agentes de Aduanas, Consignatarios de Buques, Empresas Transportistas, de Estiba, etc., y los representantes de organizaciones empresariales como la C.E.A. (Confederación de Empresarios de Andalucía, que es de ámbito regional) y la C.E.S. (Confederación Empresarial Sevillana, que es de alcance local).

Uno de los puntos de fricción en los debates es el coste de las tarifas portuarias. Una ventaja para el industrial sevillano que use los servicios portuarios de su ciudad, es que no tiene que desplazarse hasta la costa para participar en el tráfico marítimo. Pero el industrial sevillano tiene acceso a otros puertos de la región no demasiado distantes, y que pueden ser competitivos desde el punto de vista tarifario.

En Sevilla el coste global del transporte marítimo es elevado, porque a las tarifas habituales aplicadas en los demás puertos españoles, se añaden las propias de un puerto interior de estuario (tarifa de la esclusa). El coste de la entrada del barco en Sevilla es también elevado: es un puerto de mareas, de calado corto, y que precisa 5 horas de navegación asistida por prácticos desde la boca marina hasta la esclusa.

El puerto de Sevilla no recibe ninguna deferencia por parte de la Administración estatal, siendo como es el único puerto interior del país. Se le aplica la normativa general.

Una de las reivindicaciones de los empresarios usuarios del puerto sevillano, para abaratar los costes de sus transportes, es que la Junta de Andalucía o Puertos del Estado subvencionen los costes hasta la esclusa, y que el puerto sólo grave al usuario con las tarifas restantes.

La tarifa T-3 que en todos los puertos españoles se aplica a las mercancías por imposición del Ente Público Puertos del Estado (la cuota se establece por unidad de peso y dependiendo del tipo de mercancía), es otra cuestión de discusión entre los empresarios y el puerto. Su aplicación reducida o su abolición es negociable en el momento en que las Autoridades Portuarias actúan como empresas independientes. Esta tarifa no se aplica en otros puertos europeos.

Los diálogos mantenidos entre el puerto y los empresarios tienen como propósito la defensa de los intereses económicos de cada parte. La promoción de tráficos comerciales del puerto y el estudio de políticas alternativas para la dinamización económica se plantean con menor frecuencia.

## La ciudad

### La planificación urbana del crecimiento de Sevilla

La primera transformación radical llevada a cabo en la ciudad de Sevilla en este siglo, fue a consecuencia de la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929. Sevilla creció entonces hacia el sur, y cambió su imagen tradicional. Aquellos cambios no se gestaron a partir de ninguna planificación municipal general previa.

Después de la guerra civil y hasta nuestros días, la ordenación del crecimiento de la ciudad ha estado dirigida, al menos teóricamente, por las líneas de actuación perfiladas en tres planes generales de ordenación urbana municipal: el de la etapa económica autárquica de 1946, el del período de 1962 y el de 1987, impulsado por la celebración de la Exposición Universal.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1946 sentó las bases para que el mercado inmobiliario comenzase a funcionar a pleno rendimiento, fijando las nuevas posibilidades de edificación y ocupación del suelo. Fue entonces, a principios de los años cuarenta, cuando se estableció la distinción entre suelo rústico y suelo edificable. Este primer plan ya recomendaba la construcción de un sistema de avenidas de circunvalación y la dotación a la ciudad de zonas verdes y de equipamientos; el desinterés de los promotores inmobiliarios y de la propia administración hizo que este planteamiento innovador nunca llegase a ser una realidad.

En los años siguientes se procedió en Sevilla a la construcción masiva de viviendas en los barrios urbanos del centro de la trama urbana y en puntos de la periferia. La década del despegue económico supuso un empeoramiento de la situación, pues el segundo Plan de Ordenación General Urbana hecho público en 1962, permitió la implantación de alturas y densidades mayores en la edificación a las autorizadas hasta entonces. Se llegó a la casi total ocupación del suelo disponible en Sevilla.

Las condiciones de la calidad de vida en las partes centrales de la ciudad se vieron alteradas por la intensificación de la edificación. Eso explica que durante los años sesenta las clases sociales con mayor nivel adquisitivo optase por huir hacia la periferia, para fijar su residencia en viviendas unifamiliares emplazadas en los suelos intersticiales resultantes del crecimiento urbano a saltos. Hoy, por la degradación posterior del modelo de residencia unifamiliar (viviendas adosadas), la tendencia es regresar al centro de Sevilla.

La muestra más representativa de la expansión de Sevilla durante la década de los setenta, fue la masificación edificativa en los terrenos de las poblaciones del Aljarafe, que pronto adquirirá la categoría de ciudad dormitorio. Los grandes polígonos de viviendas se planificaron al margen del control municipal.

Durante la segunda mitad del siglo actual, la periferia de Sevilla se ha ido conformando a saltos: nuevos bloques de viviendas y barriadas enteras se han levantado desorganizadamente en territorios circundantes al núcleo central.

Los barrios de nuevo crecimiento hasta hace poco han estado deficientemente conectados entre sí, y no han tenido la dotación suficiente en equipamientos, para satisfacer las necesidades de su abundante población. En este contexto se podrá hacer mención a la falta de fondos municipales y a la ausencia de ayuda estatal.

Ni la ordenación urbana municipal de los años de la autarquía franquista, ni de la etapa desarrollista, sirvieron para dirigir racionalmente el crecimiento urbano de Sevilla. Las normas teóricas de los documentos de planificación se incumplieron por los promotores de viviendas, con la permisibilidad del Ayuntamiento.

En 1982 la ciudad de Sevilla asumió el compromiso de celebrar en 1992 la Exposición Universal conmemorativa del V Centenario del Descubrimiento de América. La celebración de este evento internacional iba a permitir la recomposición de la ciudad de Sevilla. Para poder rentabilizar las grandes inversiones públicas que iban a dedicarse para la organización de la EXPO-92, pues era un proyecto estatal, el Ayuntamiento de Sevilla consideró necesaria la elaboración de un nuevo plan general de ordenación que dictaminase las líneas a seguir para reorganizar la ciudad.

### **El plan general de ordenación urbana de 1987**

El Ayuntamiento de Sevilla creó un organismo específico para llevar a cabo la planificación: la Gerencia Municipal de Urbanismo, que tenía como objetivo la elaboración del P.G.O.U. que se confeccionó en el tiempo récord de veinte meses por la urgencia de la celebración de la EXPO-92. El Plan tuvo el apoyo económico del Gobierno central y el de la Junta de Andalucía; previamente a su aprobación se firmaron con esas dos administraciones los convenios para la remodelación viaria y ferroviaria de la ciudad.

El objetivo fundamental del P.G.O.U. fue recomponer la ciudad y superar el déficit infraestructural. Las operaciones más radicales que iban a transformar Sevilla eran la remodelación de la red viaria; la supresión de las barreras ferroviarias que cerraban la ciudad al río; las intervenciones en el cauce urbano del Guadalquivir y en el puerto para conseguir su integración urbana; y la remodelación del sector rural de la Cartuja para la ubicación del recinto de la EXPO-92

El Plan ordenaba también la revitalización del centro histórico, la dotación de nuevos espacios verdes y la creación de equipamientos varios en los distintos distritos municipales.

#### *La remodelación de la red viaria*

La longitud total de la red era de 123,5 kilómetros. Con la nueva ordenación se incrementa en un 62%. Se planifica construir siete nuevas rondas de circulación periférica, cuatro nuevas avenidas en sentido NS y EW, y nuevos puentes sobre el río.

La construcción de tres de las avenidas ha sido posible por la remodelación del sistema ferroviario que atenazaba la ciudad. La avenida nueva de Torneo

era la más esperada de las actuaciones del Plan General. Con ella el casco histórico recupera la apertura al río, ganándose casi cinco kilómetros de dársena urbana, desde San Jerónimo a la Plaza de Armas.

De los cuatro pasos que existían en el casco urbano de Sevilla sobre el río, se pasa a disponer de diez. Los seis nuevos puentes satisfacen la necesidad de conectar Sevilla con la Cartuja y la de canalizar la circulación que atraviesa la ciudad de este a oeste.

De sur a norte, los nuevos puentes son:

- el Puente del V Centenario, que aunque atraviesa el río por su parte más estrecha es de más envergadura y altura (45 metros sobre el agua), soporta tráfico viario

- el Puente de las Delicias, que está formado por un doble tablero levadizo, soporta tráfico viario (tramo central de la nueva Ronda María Auxiliadora-Los Remedios) y ferroviario (ferrocarril que conecta con el puerto), y separa el tramo del río reservado para uso urbano, del estrictamente reservado para usos portuarios comerciales

- el Puente de Chapina, que sin ninguna sujeción sobre el agua soporta el tráfico de las avenidas urbanas que antes ocupaban el tramo del río aterrado o taponado

- la Pasarela de la Cartuja, exclusivamente prevista como paso peatonal al área de la Cartuja

- el Puente de la Barqueta, inicialmente peatonal, pero con previsión de futura apertura al tráfico rodado

- el Puente del Alamillo, que permite el paso de la Ronda urbana norte y es el nexo con el Aljarafe.

#### *La supresión de las barreras ferroviarias y la remodelación de la red*

El ferrocarril desde el siglo pasado cortó el acceso de la ciudad a su río. Durante la segunda mitad del XIX, se implantaron en Sevilla tres sistemas ferroviarios independientes, y este complejo sistema se complicó con la instalación de los ramales de servicio al puerto. Cuando Sevilla se libró de las murallas históricas, pasó a quedar constreñida por las infraestructuras ferroviarias.

La demolición del muro de la calle Torneo y la eliminación de las vías del tren, ha permitido que junto al cauce del río exista ahora un paseo peatonal de una longitud de dos kilómetros y medio. La ciudad goza de un panorama fluvial impensable antes de estas transformaciones.

Hoy Sevilla tiene la central ferroviaria de pasajeros en la estación de Santa Justa, que sustituye a las de Plaza de Armas y San Bernardo. Un túnel de 2,5 km. atraviesa la ciudad. El tráfico de mercancías ha quedado desviado al ramal exterior de la ciudad y se moviliza en la nueva estación de Majarabique y en la de la Negrilla, que se ha ampliado. En ésta existe la terminal TECO para el tráfico de contenedores y la terminal de tráfico TIR/TIF. La celebración de la EXPO-92 determinó que las primeras instalaciones en España para la implantación del tren de alta velocidad, se emplazasen en Sevilla.

### *Intervenciones en el río y en el puerto para su integración en la ciudad*

Las obras hidráulicas para el aterramiento del río en el sector de Chapina y la Corta de la Cartuja, prohibieron que el Guadalquivir circulase libremente por el centro de la ciudad.

Las transformaciones planificadas y conseguidas, de mayor impacto en el paisaje fluvial han sido la eliminación del tapón de Chapina y la remodelación del recinto de la Cartuja. Otra estrategia seguida para cualificar la imagen de la Sevilla fluvial, ha sido la restauración y rehabilitación de edificios históricos emblemáticos que jalonan las riberas del río cuando atraviesa la ciudad: el Monasterio de San Jerónimo, el Convento de San Clemente, la Cartuja de Santa María de las Cuevas, la Estación ferroviaria de la Plaza de Armas, la Casa de la Moneda, la Casa de las Columnas, el Palacio de San Telmo, el Convento de los Remedios, etc.

Antes, el sector urbano del río iba desde el tapón de Chapina hasta el puente de hierro de Alfonso XIII. Actualmente la dársena se ha ampliado hacia el norte en 5 km. La dotación actual y la prevista de nuevos y amplios espacios verdes en los alrededores de las orillas recién recuperadas, contribuyen al embellecimiento de esta nueva dársena y son un incentivo para atraer al ciudadano.

La recuperación de buena parte de los márgenes del río para usos ciudadanos ha sido posible por el desplazamiento del puerto comercial hacia el sur del Puente de las Delicias. Los antiguos espacios portuarios de la orilla izquierda que con el tiempo han quedado obsoletos para hacer frente al transporte marítimo tecnificado, se han ido incorporando al paisaje urbano, como es el caso de los Muelles Viejos, el de Nueva York, y el de Turismo.

Pero todavía no se ha solventado la reutilización del muelle de las Delicias. En este caso, las medidas a adoptar se regulan a través del Plan Especial del Puerto, aprobado definitivamente en mayo de 1994.

Desde el punto de vista ambiental, el Plan de Saneamiento integral de Sevilla ha conseguido notables mejoras, poniendo en marcha la depuración de las aguas residuales urbanas que vierten en el Guadalquivir. Se han instalado cuatro estaciones depuradoras: San Jerónimo al norte, Ranilla al este, Copero al sur y Tablada al oeste.

En la fachada de Sevilla hacia el Aljarafe que está abierta al brazo exterior del río, es decir, al nuevo cauce de circulación fluvial, el Plan General previó la recuperación de unas cien hectáreas en el sector del Charco de la Pava, para compensar las carencias de espacio del barrio de Triana. También la dehesa de Tablada, liberada de sus antiguos usos militares (aeródromo del Ministerio del Aire), presenta posibles perspectivas de reutilización.

### *Revitalización del casco histórico. Parques. Equipamientos.*

En el Plan General, la recuperación del centro histórico se plantea a más largo plazo. No obstante ya se ha realizado una interesante labor de recuperación y rehabilitación de monumentos, llevada a cabo por el Ayuntamiento, la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial y diferentes instancias privadas.

La planificación municipal para aumentar la dotación de espacios verdes, ha promocionado los parques suburbanos, al servicio de grandes sectores periféricos carentes de estos espacios de ocio. Actualmente se supera la media estándar de cinco metros cuadrados de espacio libre por habitante, mientras que la dotación anterior era de 1,4 y la actual es de 6,6.

La dotación de equipamientos educativos, culturales, deportivos, servicios públicos, sociales, asistenciales, etc., a los seis distritos municipales diseñada en la planificación, aunque iniciada, está en proceso de desarrollo.

### *El recinto de la Cartuja*

La reconversión del anterior territorio rural del sector de la Cartuja en el recinto para la celebración de la EXPO-92, se planteó al margen de la ordenación de la ciudad.

La extensión total de la zona es de 427 hectáreas, y de éstas, 215 hectáreas corresponden a lo que fue el recinto de la Exposición.

El propietario del suelo es el gobierno autonómico, la Junta de Andalucía, y las competencias urbanísticas para poner en marcha el evento internacional han estado en sus manos. La gran inversión económica realizada ha sido sufragada por el Estado español, como responsable del proyecto EXPO-92.

Para la gestión posterior de esta parte de la ciudad, se ha creado la sociedad «Cartuja 93», de la que forman parte las tres administraciones implicadas.

Al Ayuntamiento de Sevilla, que después de muchas negociaciones ha conseguido el 5% de la propiedad del suelo, por ley, le compete la ordenación urbanística del territorio. Los nuevos usos previstos son, por una parte, el Parque Temático dedicado a la cultura y el ocio cuya explotación está concesionada provisionalmente a la empresa PARTECSA, y por otra, el Parque Tecnológico donde se espera la instalación de industrias de tecnologías punta. La instalación de organismos oficiales de gestión administrativa y de algunos centros universitarios ya se ha producido.

## **El plan municipal de recuperación integral del río de 1992**

El Ayuntamiento de Sevilla, animado por los logros obtenidos en la integración urbana del Guadalquivir, a raíz de las transformaciones profundas provocadas por la celebración de la EXPO-92, creyó indispensable proceder a un estudio urbanístico integral del río a su paso por Sevilla, para conseguir su total recuperación urbana.

El objetivo de este documento planificador es ofrecer un marco general que integre las diferentes intervenciones para recuperar el río.

La concretización de este Plan supone la coordinación urbanística con el área metropolitana de Sevilla, lo que implica la colaboración con los restantes municipios ribereños del entorno inmediato de la ciudad. El Plan General del Área Metropolitana de Sevilla, elaborado por la Consejería de Urbanismo de la Junta de Andalucía, en sus «Directrices para la coordinación urbanística» establece los criterios de cooperación.

El espíritu del documento es que el proceso de recuperación no se ha de plantear exclusivamente a nivel urbanístico. Se tienen que tener en cuenta aspectos culturales, sociales, deportivos, turísticos, productivos, empresariales, etc.

El Ayuntamiento cree necesaria la elaboración de un Plan Integral, porque constata que hasta entonces el planeamiento de recuperación del río para usos diversos no se había formulado de manera unitaria. Existe una acusada fragmentación de actuaciones puntuales presentadas por varias administraciones y organismos, y ninguna general que diseñe las funciones del Guadalquivir a su paso por Sevilla.

La expresión cuantificada de esta dispersión de operaciones previstas es la siguiente: dieciocho en el término municipal de Sevilla, cinco en el municipio de San Juan de Aznalfarache y dos en el de Gelves. A esas han de añadirse la promovida por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y la del Puerto.

Las recientes transformaciones permiten ordenar ambas orillas desde el norte hasta el sur del término municipal de Sevilla. La actual permeabilidad entre los dos márgenes ha hecho que la ciudad quede abierta hacia el oeste.

La tabla siguiente incluye las cifras que muestran los cambios de dimensión de la apertura urbana sobre el río: antes de las transformaciones realizadas por la celebración de la EXPO-92, la accesibilidad de ambos márgenes era del 7,3% de su longitud, y después ha pasado a ser de un 39,8%.

### **Cambios en la accesibilidad de los márgenes del Guadalquivir en Sevilla**

	<b>Longitud total metros</b>	<b>Longitud accesible anterior</b>	<b>Longitud accesible posterior</b>
Margen derecho	18.100	1.300	6.400
Margen izquierdo	16.000	1.200	7.200
<b>Total</b>	<b>34.100</b>	<b>2.500</b>	<b>13.600</b>

Durante los años en que el río fue un elemento agresivo y peligroso, sus orillas urbanas permanecieron degradadas y el agua fluvial era el ámbito habitual de los vertidos de residuos. El Plan de Recuperación, partiendo de la premisa de que hoy el río es un bien apreciable, propugna que se ha de evitar la privatización del territorio de sus orillas, y que se ha de incrementar el libre acceso.

El Plan expone el conjunto de intervenciones propuestas desde Tercia hasta la Punta del Verde; éstas suponen la colaboración y el consenso entre las diferentes administraciones y organismos públicos implicados. Los criterios que se adoptan son: 1) concebir el río urbano como la calle ancha de Sevilla, y 2) borrar la imagen del río como «elemento separador» y potenciar su papel de «elemento de unión». En líneas generales, los objetivos de las intervenciones son:

- 1- Cambiar el concepto de «dársena muerta» por el de «río vivo», mejorando la calidad de las aguas.
- 2- Conseguir la recuperación de las perspectivas paisajísticas desde el río, de forma que se pueda observar la ciudad desde el río.
- 3- Suprimir las barreras existentes en las orillas para aumentar la accesibilidad, eliminando edificios e instalaciones que obstaculicen el paso.
- 4- Establecer un circuito peatonal de ribera en toda su longitud.
- 5- Incrementar el uso de los márgenes con bajo nivel de utilización, implantando nuevos equipamientos.
- 6- Potenciar la activación de las funciones portuarias, ya que el puerto es un elemento dinamizador de la economía local.
- 7- Reestructurar los sectores ribereños poco consolidados.
- 8- En el otro brazo del río, el exterior al centro urbano, potenciar la diversificación de actividades productivas: las explotaciones agrícolas, y las turísticas y deportivas.

La estructuración metodológica del Plan se establece identificando primero cuatro zonas homogéneas de ribera que determinan cuatro niveles de intervención. Luego se individualizan cinco tramos del río según sus áreas urbanas de influencia: el río natural, el río histórico, el río parque, el río industrial y el otro río. El Plan especifica las actuaciones que pretende llevar a cabo, en cada uno de estos cinco tramos diferentes.

## **Las relaciones puerto-ciudad**

Las relaciones entre la ciudad de Sevilla y su puerto han existido desde sus orígenes históricos. Dos tipos de relaciones se han establecido: las espaciales, en tanto que han tenido que compartir un espacio fluvial común, y las económicas, en tanto que el núcleo comercial portuario ha generado riqueza y la ciudad ha activado su desarrollo y expansión.

La relación espacial entre ambos es la que ha sido especialmente conflictiva. La confrontación surge durante los últimos años, a partir de finales de la década de los años ochenta. Compiten por la reutilización de los espacios limítrofes que los separan, y por el uso que se puede otorgar a los territorios del área de servicio portuario aún libres de ocupación.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1962 fue el documento planificador que impulsó el traslado de los muelles de actividad portuaria hacia el sur. Desde entonces se identificaron dos áreas diferentes en la dársena: una al sur del Puente de Alfonso XIII, que era la zona reservada para el tráfico comercial, y la otra aguas arriba del puente, donde los márgenes y los espacios colaterales adquieren fisonomía urbana. Los límites espaciales quedaron desde entonces fijados.

Por otra parte, las directrices del Plan de Puertos estatal de 1962, impulsaron la mejoras infraestructurales del puerto de Sevilla, que más tarde se con-



cretizarían en la construcción de la dársena del Batán y del muelle del V Centenario, y en la ampliación de los muelles de Tablada.

Posteriormente, el Plan General de 1987 volvió a regular la planificación portuaria en el contexto global urbanístico, precisamente por la interconexión espacial entre los territorios portuarios y los urbanos. El Ayuntamiento, que era consciente de la importancia del puerto en la ciudad por su repercusión económica local y por su papel histórico en la conformación urbana, concedía a la administración portuaria libertad de ordenación en la zona comercial moderna.

Pero la Junta del Puerto de Sevilla mantuvo unos criterios distintos a los del municipio en la interpretación del Plan. La discordancia de sus intereses, hizo que el puerto impugnase el Plan.

### **El reciente proceso de negociación: el plan especial de ordenación del ámbito portuario de Sevilla de 1994**

El problema de la concurrencia de competencias entre la Junta del Puerto y el Ayuntamiento se resolvió en 1988, con la firma de un convenio entre la administración estatal (puerto), la administración regional y el municipio, para la ordenación del ámbito portuario de Sevilla.

Se decidió elaborar un instrumento urbanístico unitario nuevo: el Plan Especial del Puerto de Sevilla, cuya redacción le correspondería al puerto y cuya aprobación, a la ciudad. Se creó además una comisión paritaria para el seguimiento del planeamiento.

Pero en 1990 este Plan Especial quedó bloqueado. Los desacuerdos entre ambos organismos paralizaron las actuaciones durante tres años. Tras este largo período cerrado a la negociación, ambas instituciones cedieron y se reconsideró el Plan Especial. En noviembre de 1993 el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria suscribieron otro acuerdo para la ordenación urbanística del ámbito portuario; la redacción correría cargo del municipio y el puerto debía controlarla.

El documento, que finalmente se aprobó en mayo de 1994, explícita los objetivos y criterios de ordenación aplicados y establece dos sectores de ordenación:

1) el sector sur, que corresponde al área portuaria comercial. Para su ordenación se subdivide funcionalmente, en base a los usos y actividades preponderantes en cada zona.

2) el sector norte, que corresponde al área portuaria no comercial, comprende desde el Puente de las Delicias hasta el de Isabel II. En el margen izquierdo engloba los muelles de Delicias, Turismo y Nueva York, y en el derecho, los Gordales (el área de los Gordales-fue cedida por el puerto durante los años 70, para la celebración de la Feria de Abril. La cesión formal se efectuó en 1989 por el actual presidente de la Autoridad Portuaria).

Ambas instituciones, para consensuar y reconsiderar el Plan interrumpido durante tanto tiempo, han optado por no imponer criterios rígidos. Así, el Ayuntamiento, ya que considera que es necesaria la expansión del puerto hacia el sur, recalifica los suelos hasta entonces no edificables y no urbanizables, según

disponía el Plan General de 1987. Se trata de áreas de reserva sobre las que el poder municipal decide el uso.

Por su parte, el puerto acepta que la ordenación de los edificios que se levanten en el ámbito de su competencia, cumplan las mismas normas municipales que las existentes para las demás áreas industriales de la ciudad. Las zonas de concesión del puerto, están calificadas del mismo modo que las zonas industriales de la ciudad: instalaciones industriales no productivas, localización en la periferia urbana, instalaciones atomizadas, suelos industriales de almacenaje, etc. El 25% del territorio concesionado se reserva para industrias peligrosas; sólo pueden ocupar los lugares meridionales, que están más alejados del centro de la ciudad. Desde luego, al puerto le interesaba llegar a un acuerdo, pues los permisos para instalar industrias en el ámbito portuario estaban bloqueados.

La política que quiere seguir el Ayuntamiento de Sevilla para llevar a cabo la reutilización de los antiguos muelles comerciales, propugna la eliminación de la propiedad privada y basa en dos principios simples pero radicales: la reconversión de estos lugares en ámbitos de uso público y la fijación de instalaciones no lucrativas.

El Plan Especial, que es el resultado final de un duro proceso de confrontación, ha abierto un modelo de negociación que se espera que aporte una nueva dinámica a las relaciones de la ciudad y el puerto.

## Conclusiones

La denominación de este Programa Europeo de Intercambio de Experiencias, «Políticas urbanas para el desarrollo portuario», obliga a reflexionar sobre el alcance de su significado. Entendidas éstas como el conjunto de actuaciones emprendidas para promocionar el auge económico de un centro portuario comercial, es preciso diferenciar tres tipos de políticas: las políticas urbanas de acción directa, las políticas indirectas y las políticas consensuadas.

Las políticas urbanas directas para el desarrollo portuario en sentido estricto, no se han llevado a cabo en Sevilla. La ciudad no puede incidir directamente en los proyectos de expansión económica de su puerto, porque la gestión del negocio portuario no es de competencia municipal.

El gobierno regional tampoco tiene atribuciones legales en este campo. Según estipulaban las cláusulas de las transferencias de las competencias portuarias a la Comunidad Autónoma, la Junta de Andalucía no puede intervenir en los puertos de interés general.

Las operaciones para la promoción del puerto de Sevilla son competencia exclusiva de la Autoridad Portuaria, que desde la aplicación del nuevo sistema legislativo español (Ley de Puertos y de la Marina Mercante, 1993), se ha convertido en una empresa estatal independiente. En este sentido, las inversiones que el puerto realice en el futuro, que en cuanto a propiedad del suelo dependa de la administración estatal, tenderán a beneficiar preferente o exclusiva-

mente el funcionamiento económico portuario. Este cambio de planteamiento puede generar fricciones en sus relaciones con la ciudad.

Las políticas urbanas indirectas, en líneas generales serán las actuaciones que se emprenden con el propósito de dinamizar el funcionamiento económico de la aglomeración urbana. En Sevilla, las transformaciones resultantes del P.G.O.U. de 1987 en el campo de las comunicaciones y de la accesibilidad viaria y ferroviaria, han repercutido favorablemente en el puerto.

Precisamente el nuevo papel que quiere asumir el puerto de Sevilla en el cabotaje europeo y la pretensión de convertirse en la salida atlántica de Madrid hacia Europa, se basa en la excelente dotación de la ciudad de Sevilla en infraestructuras de comunicación terrestre.

Las inversiones destinadas a la renovación de las infraestructuras de transporte terrestre, necesarias para la celebración de la EXPO-92 en Sevilla, han alcanzado cifras muy altas. Pueden servir de ejemplo las operaciones que se citan a continuación, pero sólo aportan una referencia parcial:

a) el eje viario norte/sur (autovía Sevilla Madrid, y mejoras en los accesos a Sevilla de la autopista a Cádiz) ha costado unos 120.000 millones de pesetas, y el eje viario este/oeste (autopistas A49 y A92), 100.000 millones de pesetas.

b) a las infraestructuras ferroviarias de acceso a Sevilla se destinaron unos 470.000 millones: 440.000 al A.V.E., 16.000 a la línea Sevilla/Costa del Sol, y 3.500 a las líneas de Huelva y Cádiz.

La expresión políticas urbanas consensuadas, que resulta algo hermética, hace referencia a las actuaciones dirigidas a favorecer al puerto y a la ciudad, pero con el propósito básico de mantener la armonía de la convivencia a la que están sometidos por su contigüidad.

En el caso de Sevilla, las negociaciones entre el puerto y el municipio para regular sus relaciones espaciales, han sido arduas, pero finalmente se ha llegado a la colaboración mutua (Plan Especial, 1994). Durante el proceso se han tenido que consensuar las decisiones adoptadas, entre la administración municipal, la administración estatal (puerto) y también la administración regional.

Es conveniente tener presente que en la Comunidad Autónoma de Andalucía, la primera autoridad oficial en temas de urbanismo es la Consejería de Urbanismo de la Junta de Andalucía. Es el organismo de orden superior que ha de dar el visto bueno definitivo sobre los aspectos legales y administrativos, comprobando que se cumplan las normas que prescribe la ley. El gobierno regional ha potenciado la libertad municipal, concediendo mayor capacidad de decisión en el campo urbanístico a los ayuntamientos que lo han solicitado, como es el caso del de Sevilla.

\* Conferència donada el 28 de febrer a la Societat Catalana de Geografia. Aquest treball forma part del projecte titulat «Les polítiques urbanes d'acompanyament des développements portuaires en zone de reconversion industrielle et sociale», realitzat per l'Association Internationale Villes et Ports i patrocinat per la Unió Europea (nº 94 A0507). Els casos estudiats van ser Glasgow (A. Kreukels), Ajaccio (G.Daher), Sevilla (R.Castejón) i Point-à-Pitre (M.Collin). Es va publicar per l'A.I.V.P. de Le Havre, l'agost de 1995.

## Bibliografía

- ACTAS DEL SIMPOSIUM TERRITORIO, PUERTO Y CIUDAD (1988):  
Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes,  
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos.
- BALBONTION DE ARCE, Tomás y EQUIPO 28 (1991): *Sevilla 1992. Crónica de una transformación urbana*, Sevilla: Gerencia Municipal Urbanismo, Ayuntamiento Sevilla
- DERIANO, Chantal (1992): *Voyage d'étude effectué par la jeune Chambre Economique de Nantes*, Sevilla-Nantes: Commission Ile Sainte-Anne.
- EQUIPO 28 (1989): *Historia gráfica del puerto de Sevilla*, Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla
- FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (1991), «Río, puerto y ciudad de Sevilla, relaciones históricas y perspectivas actuales», en *3 Congrès International Villes et Ports*, Génova, A.I.V.P., pp. 65-70
- HAUMEY, Ch. (1992): «Séville au gré du Guadalquivir», *Le Marin*, 22-V-92, pp. 24-25
- JUNTA DEL PUERTO DE SEVILLA (1989): *Experiencia en las relaciones puerto-ciudad en el Plan Especial del Puerto de Sevilla*, Barcelona, Comunicación al 2 Congrès International Villes et Ports.
- LAS CASAS, Iciar de (1992), «Séville, pari andalou», *Diagonal*, sep. 1992, pp. 40-44
- LOS PUERTOS ANDALUCES Y LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (1990): Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transporte, Centro de Estudios Territoriales y Urbanos
- MEMORIA DEL PUERTO DE SEVILLA DE 1993, Sevilla: Autoridad Portuaria de Sevilla
- MORAL ITUARTE, Leandro del (1991): *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir. Siglos XVIII-XX. La gestión del agua y la organización del territorio*, Sevilla: Universidad de Sevilla y Junta de Andalucía
- PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL PUERTO DE SEVILLA (1994): Sevilla: Autoridad Portuaria de Sevilla y Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla
- PORTUARIA 94. EXPOSICIÓN PORTUARIA INTERNACIONAL SEVILLA (1994): Barcelona: «Ports Newspaper», nº 88
- RECUPERACIÓN INTEGRAL DEL RÍO. PROPUESTA DE ACTUACIONES (1992); Sevilla: Gerencia Municipal Urbanismo, Ayuntamiento Sevilla.
- RUIZ NAVARRO, J. y LORENZO GÓMEZ, J.D. (1994): «Cartuja 93, un factor avanzado del sistema productivo de Andalucía», *Situación, Revista del Banco Bilbao*, nº 2, pp. 79-94
- SEVILLA CIUDAD UNIVERSAL (1992): Sevilla: Gerencia Municipal Urbanismo, Ayuntamiento Sevilla