

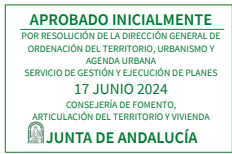
Informe de valores patrimoniales del Distrito Urbano Portuario de Sevilla

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico

Julio de 2022



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	1/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	2/161	

ÍNDICE

BLOQUE 1. CONTEXTO	03
1.1. Objeto del encargo	05
1.2. Marco conceptual	07
Claves para la interpretación del DUP	07
Paradigmas contemporáneos en la teoría y acción patrimonial	10
1.3. Metodología	13
Definiciones: qué entendemos por valores patrimoniales y dónde residen	13
Fase 1. Conocimiento y documentación	14
Fase 2. Análisis, sectorización y diagnóstico: proceso de acumulación de valores	15
Fase 3. Propuesta: estrategia para la patrimonialización del bien	18
BLOQUE 2. CARACTERIZACIÓN PATRIMONIAL	21
2.1. Aproximación al contexto territorial del DUP como recurso patrimonial	23
2.2. Análisis y caracterización paisajística del DUP	26
Caracterización del medio natural	26
La construcción histórica del territorio: Procesos y acontecimientos históricos	31
La construcción social del territorio: Actividades socio-económicas	37
Análisis perceptivos	40
2.3. Evolución e identificación de elementos y procesos conformadores del DUP	62
2.4. Caracterización como patrimonio urbano-portuario	98
El sistema funcional-compositivo	98
La relación puerto-ciudad	98
Bases para la sectorización	98
2.5. Sectorización y asignación de atributos y valores	100
Nivel 0 - El DUP en su entorno urbano y paisajístico	100
Nivel 1 - Sectores	106
Nivel 2 - Subsectores	108
Nivel 3 - Conjuntos	110
Nivel 4 - Elementos diferenciados	114
BLOQUE 3. ESTRATEGIA PARA LA PATRIMONIALIZACIÓN DEL DUP	123
3.1. Consideraciones para una propuesta patrimonial sostenible	125
Dinámicas contemporáneas de patrimonialización urbana	125
Claves para la patrimonialización del DUP	129
3.2. Estrategia	131
3.3. Criterios de intervención	135
Nivel 1 - Sectores	135
Nivel 2 - Subsectores	135
Nivel 3 - Conjuntos	135
NOTA FINAL	139
BIBLIOGRAFÍA	143
ÍNDICE DE FIGURAS	151
EQUIPO TÉCNICO	157

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	3/161	

Lista de acrónimos utilizados en este documento

- AHPS: Archivo Histórico del Puerto de Sevilla.
- APS: Autoridad Portuaria de Sevilla.
- CAMPSA: Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, SA.
- CGPHA: Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.
- CSIC: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- CITIUS: Centro de Investigación, Tecnología e Innovación de la Universidad de Sevilla.
- CLH: Compañía Logística de Hidrocarburos.
- DEUP: Delimitación de Usos Portuarios.
- DUP: Distrito Urbano Portuario.
- EIA: Exposición Iberoamericana.
- FMS: Fototeca Municipal de Sevilla.
- GPHUS: Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla.
- IAPH: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- ICAS: Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla.
- INI: Instituto Nacional de Industria.
- IRNASE: Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla.
- IUCN: Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.
- JOPS: Junta de Obras del Puerto de Sevilla.
- MCyD: Ministerio de Cultura y Deporte.
- ONU: Organización de las Naciones Unidas.
- OTDUP: Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario.
- PEP: Plan Especial del Puerto.
- PGOU: Plan General de Ordenación Urbanística.
- SESTISE: Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Sevilla.
- TICCIH: Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial.
- UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

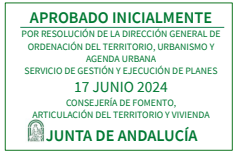
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	4/161	



BLOQUE 1

CONTEXTO

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	5/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	6/161	

1.1. OBJETO DEL ENCARGO

El presente documento se redacta por encargo de Citythinking S.L. al Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH), entidad que tiene entre sus fines la asistencia técnica y la prestación de servicios especializados en materia de patrimonio cultural, según se recoge en el apartado 1g) del artículo 4. de sus Estatutos, aprobados por Decreto 7/2008, de 4 de marzo, BOJA n.º 60, de 27 de marzo de 2008.

El objeto del encargo es la redacción de un *Informe de valores patrimoniales del Distrito Urbano Portuario de Sevilla*, siendo el cliente el adjudicatario del concurso promovido por la Autoridad Portuaria de Sevilla para la contratación de una Oficina Técnica que lleve a cabo los trabajos de elaboración, redacción e implementación del nuevo Distrito Urbano Portuario de Sevilla.

Tal y como se indica en el Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de dicha Oficina Técnica, el Puerto de Sevilla es un puerto con unas características singulares dentro del sistema portuario español, siendo el único puerto marítimo de interior del país. Por su situación geográfica el puerto está indisolublemente unido a la ciudad, enclavado en el corazón de ésta y con destinos parejos, coincidiendo los momentos de auge de la actividad portuaria con los de esplendor de la ciudad. La relación espacial entre el puerto y el conjunto urbano ha experimentado diferentes cambios a lo largo de la historia, respondiendo a la propia evolución de la actividad portuaria y de sus requerimientos operativos, técnicos y espaciales. De manera que, a medida que aumentaban las exigencias de tamaño y calado de las infraestructuras portuarias, la obsolescencia de las instalaciones existentes y el propio crecimiento de la ciudad (que expulsa las actividades industriales menos compatibles con el tejido urbano) han ido desplazando la actividad portuaria hacia el sur, conllevando su progresivo aislamiento. De modo que el puerto ha pasado de ser considerado un barrio de la ciudad a ser un espacio restringido, separado de las dinámicas urbanas y sociales.

La relación ciudad-puerto entró en una nueva etapa en la primera década del siglo XXI, en la que se inicia una política de armonización y conexión del entorno portuario con el tejido urbano con el objetivo de

integrarlo en las dinámicas y sinergias de la ciudad, que se concreta en proyectos de adecuación como los de los muelles de Nueva York y Puerto Delicias y más recientemente en el desarrollo de la parcela P-3 y el del área norte del Batán. El nuevo Plan Estratégico del Puerto de Sevilla 2025, aprobado en 2018, incide en este proceso, apostando por “la creación de un nuevo Distrito Urbano Portuario, en la margen oriental de la dársena de Alfonso XIII, en el que se resuelva esta dinámica de forma estable, apostando por la convivencia de los usos portuarios con los usos ciudadanos y creando un nuevo espacio de oportunidad y valor para la ciudad”.

La Oficina técnica se encargará de todos los trabajos técnicos necesarios para orientar la transformación de este ámbito (que acogerá áreas de ocio, cultura y turismo), desarrollando un nuevo modelo de relación que favorezca la convivencia puerto-ciudad y asegure la integración de la actividad portuaria en el entorno urbano y su reconocimiento social. Entre otras cuestiones, en dicho Pliego de Prescripciones Técnicas se establece que uno de los objetivos específicos de la misma es la puesta en valor del patrimonio arquitectónico e industrial del puerto.

El instrumento de planificación que se está elaborando para tales fines es un Plan Maestro o Master Plan del Distrito Urbano Portuario de Sevilla (en adelante DUP), cuyo ámbito de actuación está comprendido al norte por el puente de las Delicias, al oeste por la lámina de agua del Muelle de Tablada, al sur por el puente del Centenario y al este por la avenida de las Razas¹. Una franja de aproximadamente 200 metros de anchura y 2,2 kilómetros de longitud que se desarrolla en la margen izquierda de la dársena del Puerto de Sevilla, con una superficie total de 43 hectáreas.

El Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece los instrumentos de planeamiento intervinientes sobre los suelos adscritos a Sistemas Generales Portuarios. De este modo en el ámbito del Distrito Urbano Portuario de Sevilla concurren los siguientes instrumentos de planeamiento: la Delimitación de Usos Portuarios (DEUP) de 2017, en la actualidad en tramitación y habiéndose sometido al trámite de información pública; el Plan Especial del

¹ En este informe, nos referimos a la avenida de las Razas por su denominación original, “de la Raza”, cuando el marco temporal es previo a su cambio en 2005.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	7/161	

Puerto (PEP), aprobado en 1994, y el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU), aprobado en 2006.

El PGOU de 2006 destaca dos grandes conjuntos de edificios que están incluidos en el Catálogo Periférico: los grupos de naves (Ficha CP.088), destinados a almacenamiento y los tinglados (Ficha CP.087), destinados a retranqueo de mercancías descargadas en el muelle, principalmente graneles. En ambos casos se establece un grado de protección tipo C, permitiéndose obras de consolidación, conservación, restauración, acondicionamiento y reforma interior, siempre que se garantice la salvaguarda de sus valores arquitectónicos y urbanos. En el Avance del Plan Especial de Protección del sector 27, aprobado el 2 de octubre de 2001, se subdividió el ámbito en tres sub-sectores: Torneo, Histórico y Puerto. Este último sector 27.3 “Puerto”, incluye el Puente de Alfonso XIII. En el apartado 5, de elementos catalogados del Avance del Plan Especial del sector 27 “Puerto-Lámina de Agua”, figuran como catalogados todos los puentes desde el de la Barqueta hasta el de Alfonso XIII, ambos incluidos. Además, se autorizan las obras destinadas a su conservación y mantenimiento, permitiéndose incluso su posible sustitución por motivos estructurales o de uso, salvo en los puentes de Isabel II y San Telmo que deberán mantener su fisonomía exterior e imagen hacia la ciudad. Igualmente se permite el traslado del puente de Alfonso XIII, en aquel momento desmontado en el Muelle de las Delicias. En el catálogo de elementos urbanos de dicho Avance se recoge la ficha correspondiente al puente de Alfonso XIII, en la que se le otorga un nivel de protección Global.

Recientemente se han incorporado al ámbito de trabajo de la Oficina Técnica (análisis y propuesta de ordenación) los suelos correspondientes al ARI-DBP-08 en la zona oriental de la Avenida de las Razas, también pertenecientes al espacio portuario, que conforman el área de contacto del nuevo distrito portuario con el

campus universitario de Reina Mercedes y los barrios de Reina Mercedes y Heliópolis. En lo concerniente a este área, considerada clave para el éxito de la integración urbana del DUP, su desarrollo está sujeto a los requerimientos del Plan General de Ordenación Urbana vigente.

El presente documento se concibe como una herramienta de apoyo para la toma de decisiones en el proceso de elaboración de dicho Plan Maestro, teniendo como objetivo fundamental identificar los valores de los distintos recursos patrimoniales que conforman el DUP: muebles, inmuebles e inmateriales², así como los que residen en las relaciones materiales e inmateriales que se establecen entre éstos (valores paisajísticos y ambientales, espacio-funcionales, arquitectónicos y estéticos, sociales, o tecnológico-científicos, entre otros), y proponer estrategias que hagan posible su reconocimiento, preservación, conservación y acrecentamiento en el marco de un proceso de reactivación urbana como el que se está planificando.

En este sentido, el informe se redacta siguiendo la metodología habitual de trabajo en el IAPH, consolidada a lo largo de su trayectoria y ensayada sobre recursos patrimoniales de distinta naturaleza, que se traslada a los procesos de intervención en la ciudad como garantía de calidad. De este modo la caracterización patrimonial se fundamenta en un análisis histórico, arquitectónico, funcional, social y simbólico del ámbito, así como en el estudio de las relaciones que establece con el contexto urbano, territorial y paisajístico en que se inserta. En un segundo momento, el documento pretende atender al actual reconocimiento del lugar como espacio de oportunidad urbana y al contexto temporal en que se produce esta operación de integración urbana, incluyendo un conjunto de recomendaciones y proponiendo directrices para la preservación y conservación de sus valores patrimoniales.

² Esta clasificación responde a la propuesta en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, aprobado por el Consejo de Patrimonio Histórico en 2011 y actualizado en 2016.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	8/161	

1.2. MARCO CONCEPTUAL

En la actualidad la tutela del patrimonio cultural está determinada por el papel central que han adquirido los bienes culturales en las políticas estructurales del mundo contemporáneo. Así, a los bienes patrimoniales, convertidos en elementos de **diferenciación frente a la homogeneización cultural** que imponen las nuevas lógicas globalizadoras, se les atribuye un doble cometido como cohesionadores sociales que refuerzan el sentido de pertenencia e identidad de las comunidades y **como recursos socioeconómicos** en la competencia entre territorios. De esta manera el patrimonio cultural adquiere un valor de presente que, más que con el pasado, lo compromete con el futuro (Morente del Monte 2006, 41). Al mismo tiempo, estamos asistiendo a la crisis de los discursos disciplinares que tradicionalmente han sustentado las prácticas patrimoniales y a la emergencia de nuevos actores sociales que reclaman ser parte activa en la toma de decisiones sobre qué es patrimonio y cómo debe gestionarse. Como consecuencia el patrimonio cultural demanda **modelos de gestión innovadores** que, entre otras cuestiones, **incorporen a los nuevos actores del patrimonio** a través de la implementación de estrategias de participación y co-gobernanza³ (Morente del Monte 2007, 16) **e integren las lógicas patrimoniales en las estrategias urbanas y territoriales.**

En este escenario se pone en marcha un proceso de transformación funcional y reactivación urbana de un extenso ámbito espacial, que **juega un papel determinante en la articulación territorial de la ciudad de Sevilla y cuya conformación responde a una lógica histórica de crecimiento del núcleo urbano hacia el sur y de ocupación de los sistemas naturales con nuevos usos urbanos, industriales y portuarios.** La elaboración de este informe de valores supone, por tanto, una oportunidad de realizar una lectura patrimonial de un ámbito que se ha configurado como agente conformador del paisaje del Bajo Guadalquivir, y especialmente del paisaje fluvial de Sevilla.

El *Informe de valores patrimoniales del Distrito Urbano Portuario de Sevilla* se concibe como una herramienta

de apoyo para la toma de decisiones en el desarrollo del Master Plan que regirá este proceso de transformación, en cuanto a su dimensión patrimonial, e intenta dar respuesta además de a la naturaleza patrimonial de este conjunto, a los cambios conceptuales y metodológicos que se han producido recientemente en relación a la tutela del patrimonio cultural e incluso a su propia definición.

En este sentido, en el marco conceptual se ha diferenciado entre **(1) claves para la interpretación patrimonial del DUP** y **(2) paradigmas contemporáneos en la teoría y acción patrimonial.** Las primeras justifican la metodología de conocimiento y caracterización empleada y los segundos orientan la estrategia de recuperación. Las claves patrimoniales se concretan en el caso de estudio mientras que los paradigmas para su recuperación son genéricos y se trasladan en la propuesta.

Claves para la interpretación patrimonial del DUP

El DUP como espacio inserto en la relación entre la ciudad y el territorio

La ciudad de Sevilla se reconocía, hasta bien entrado el último tercio del pasado siglo, en su Centro Histórico y en una valoración subsidiaria de sus barrios periféricos. De esta situación se ha llegado, en muy corto espacio de tiempo, a una nueva realidad (ya vislumbrada por el Plan General de Ordenación Urbana de 2006) caracterizada por la nueva figura del barrio-ciudad y por el conjunto de relaciones urbano-territoriales que la vinculan con la escala metropolitana. Una nueva ciudad “de” y “para” los ciudadanos, donde se desplaza el foco de interés desde la ciudad histórica a nuevas y diversas localizaciones como ante la que nos encontramos, reconociendo ahora sus valores patrimoniales y paisajísticos y, en especial, su potencialidad para constituirse en nuevos escenarios de la vida urbana, apropiados y participativos, en coherencia con los objetivos de sostenibilidad urbana que exige la agenda 2030.

³ En respuesta al proceso de globalización los fenómenos de reivindicación de la identidad local se intensifican, generando una creciente aspiración de los habitantes a tomar decisiones sobre su entorno y su futuro. Al mismo tiempo se produce una descentralización del poder político que supone una oportunidad para el reparto de competencias de gestión y la incorporación de nuevos actores desde el rango local al internacional.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	9/161	

En un territorio fuertemente antropizado como es el que acoge esta refuncionalización urbana, el patrimonio toma diferentes formas: es natural, portuario, antropológico, social, industrial, urbano, paisajístico e histórico, con una vocación que lo mueve, a través del tiempo, a tomar un papel protagonista en el cambio hacia una ciudad globalizada que no quiere perder sus referencias locales. En este contexto es necesario revisar la tradicional distinción entre patrimonio histórico y natural, para ponerlos en relación con la transferencia y la sostenibilidad, como conformadores del paisaje metropolitano.

Este patrimonio no es un patrimonio aislado, pertenece a una cuenca histórica, la del Guadalquivir, que se conforma actualmente como “corredor cultural”, tal y como se definió en el marco del Proyecto de Paisaje Histórico Urbano de la Ciudad de Sevilla (IAPH 2015a, 2015b). Su condición es el de una estructura paisajística capaz de convocar todos los asentamientos y paisajes que contornean sus dos orillas. Su distribución es compleja y marca secuencias históricas de muchos siglos que sólo en esa cuenca se hacen presentes. Las articulaciones entre sus diferentes partes están significadas histórica, urbana y territorialmente, mostrando así relaciones a diferentes escalas: humana, fabril, agrícola, industrial, visual, social, de centralidad o marginalidad.

Estamos pues en presencia de un paisaje urbano que adopta en la visión del IAPH el papel de secuenciar históricamente la condensación de un variado patrimonio resultado de la ejercitación continuada humana, que pueden reconocerse en las diferentes estructuras ligadas al uso de la cuenca: puertos, ocio, movilidad, monumentos, frentes urbanos, murallas, ecosistemas,... Cada uno de los papeles que esas huellas históricas puedan jugar en su interrelación con futuros usos o reurbanizaciones debe ser medido teniendo en cuenta su impacto en ese medio visual y presencial que lo acoge, sometándose así a una doble incardinación -propia y ajena- en cuanto elementos de esa cuenca. Ello supone que cualquier enfoque urbanístico o arquitectónico debe partir de esa doble condición de cada una de sus áreas o elementos.

El documento aborda el estudio del ámbito desde su reconocimiento como **agente en el proceso de**

conformación del sistema urbano y territorial de Sevilla y el Bajo Guadalquivir, siendo un lugar privilegiado para la comprensión tanto de los procesos históricos como de la articulación contemporánea del núcleo urbano en su territorio. Es asimismo clave para el entendimiento de la naturaleza de Sevilla como ciudad-puerto y de la transcendencia de esta actividad no sólo en el crecimiento de la ciudad, sino también en la configuración de su carácter. En consecuencia, son necesarias herramientas de intervención que garanticen su desarrollo sostenible desde el punto de vista histórico y urbano. **La puesta en marcha de nuevos modelos de gestión es uno de los retos que debe plantearse el proyecto** promovido desde la autoridad portuaria.

El DUP como patrimonio industrial

Los bienes producidos en el marco de las actividades industriales, ya sean materiales o inmateriales, son considerados “parte del capital y de la identidad territorial” europea (UE, 2011: 11)⁴. Este reconocimiento es el resultado de una progresiva toma de conciencia social sobre la importancia de las actividades productivas, tecnológicas y de la ingeniería tanto en la evolución y transformación del territorio, como en la conformación del carácter histórico y cultural de los lugares en que se desarrollan.

Este proceso ha quedado reflejado en distintas cartas y documentos internacionales, como la *Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial* (TICCIH 2003), los *Principios de Dublín* (ICOMOS, TICCIH 2011) o la *Carta de Sevilla* (TICCIH 2019). Dichos documentos han orientado la tutela de esta tipología específica de patrimonio a lo largo de este siglo, respondiendo tanto a la necesidad de **conservación de sus testimonios** materiales como, de manera singular, **a la de transmitir la memoria social y del trabajo asociada**. Con carácter general, las directrices enunciadas en estos documentos se fundamentan en el carácter integral e integrador de este patrimonio y en su estrecha relación con el contexto territorial y social en que se insertan.

Del mismo modo esta nueva sensibilidad patrimonial ha sido recogida en nuestra legislación de Patrimonio Histórico. Así el Título VII de la *Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía*

⁴ Unión Europea (UE) (2011): Agenda Territorial Europea 2020. <https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/planes-y-estrategias/ desarrollo-territorial/el-desarrollo-territorial-en-el-ambito-europeo/union-europea/>

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	10/161	

(LPHA) da carta de naturaleza al Patrimonio Industrial anticipándose así a la norma estatal, que recoge la necesidad de su regulación específica en el recientemente presentado *Anteproyecto de Ley por la que se modifican la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y la Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial* (Ministerio de Cultura y Deporte, junio 2021).

El Patrimonio Industrial es definido en el artículo 65 la LPHA como “el conjunto de bienes vinculados a la actividad productiva, tecnológica, fabril y de la ingeniería de la Comunidad Autónoma en cuanto que son exponente de la historia social, técnica y económica de esta comunidad” (Junta de Andalucía. Consejería de Cultura 2008, 71). En esta descripción podemos reconocer la naturaleza de nuestro objeto de estudio, de la que se derivan dos claves fundamentales en nuestra aproximación al mismo:

Su consideración como paisaje de la producción

Las definiciones de patrimonio industrial desarrolladas en las distintas leyes y cartas reconocen los conjuntos industriales como generadores de paisajes específicos, en los que se identifican los rasgos básicos que definen las relaciones de producción de un determinado territorio. Entre ellas destaca la del *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* que asume su dimensión territorial y la relevancia de las memorias sociales asociadas, describiéndolo como: “el conjunto de bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y de gestión generados por el sistema económico surgido de la revolución industrial. Estos bienes se deben entender como un todo compuesto por el paisaje en que se integran, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracterizan, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos

generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico” (Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016).

Esta consideración como paisaje⁶, resultado de la interacción continuada de la sociedad con el medio, implica, en primer lugar, asumir el carácter dinámico y evolutivo de los territorios de producción, en los que se operan cambios que pueden afectar a su morfología, carácter, propiedad o estructura, siendo necesario identificar estas transformaciones para comprender la propia naturaleza del conjunto, los rasgos en los que reside su identidad, su historia material y su situación actual. En segundo lugar, hace necesario asumir distintas escalas de aproximación en la definición de los límites del ámbito de estudio en función del objetivo del estudio. Y, por último, exige incorporar al análisis las percepciones sociales del ámbito.

El reconocimiento del valor social de las memorias del trabajo

Como se ha avanzado, otra característica definitoria de los bienes del patrimonio industrial es ser depositarios de la memoria del trabajo y de las actividades sociales involucradas en los procesos productivos, tecnológicos o de la ingeniería asociados. Así se recoge en la *Carta de Nizhny Tagil* (2003), destacándose que este valor social “puede proporcionar un importante sentimiento de identidad, como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes” (TICCIH 2003). Este valor social reside tanto en elementos materiales como en inmateriales, por lo que las medidas que se prevean para su salvaguarda deberán responder a la naturaleza de los distintos bienes, destacando entre ellas la documentación y el registro de los recursos intangibles asociados a estas memorias.

Los conjuntos industriales concitan por tanto una determinada proyección social sobre ellos, como resultado de la confluencia de una cultura de masas

⁵ El Plan Nacional de Patrimonio Industrial es un instrumento de gestión que garantiza la coordinación entre las diversas administraciones territoriales españolas en la protección y conservación de los bienes que integran esta tipología de patrimonio.

⁶ La consideración patrimonial de los paisajes se articula a través de su categorización como paisaje cultural. Estos son definidos en el Plan Nacional de Paisaje Cultural como “el resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad” (McyD 2015). El requisito establecido en la *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial* (TICCIH-España 2018) para que un paisaje productivo sea considerado un paisaje cultural es que en él concurren valores históricos, técnicos y sociales.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	11/161	

(consolidada en la segunda mitad del siglo XX) y la representación de la identidad de una de las actividades sociales que forma parte de esa cultura: la del mundo del trabajo industrial y la de una clase social moderna: el proletariado, ambos centrales en la historia reciente de Occidente (IAPH 2018, 35). Los tejidos industriales son así soporte de esta memoria del trabajo así como de su evolución técnica y productiva, en transición hacia la nueva sociedad de la información y la comunicación que protagoniza el siglo XXI.

La creación del nuevo Distrito Urbano Portuario supone una oportunidad para la recuperación social de la memoria no sólo de un espacio del trabajo poco accesible y que ha permanecido excluido de las dinámicas ciudadanas, sino también de acontecimientos que han marcado el devenir de la ciudad de Sevilla como la Exposición Iberoamericana de 1929 y la Exposición Universal de 1992. En el caso de la primera, se trata de una memoria especialmente frágil, casi en riesgo de desaparición, por lo que siguiendo las recomendaciones del corpus de referencia será necesario tomar medidas para evitar su pérdida o al menos minimizar su riesgo.

La latencia de los conjuntos industriales

Los conjuntos industriales conllevan, además, otra característica que redundan en el principio anterior de sostenibilidad: la **capacidad de transformación inherente** a sus espacios. Como se ha comprobado a través de sus sucesivas experiencias, su edificación es susceptible de acoger usos diferentes a los que fueron proyectados, **sin renunciar por ello a la memoria** de los usos anteriores.

La evolución de las actividades económicas ha generado nuevos requerimientos espaciales y tecnológicos de la producción industrial. En primera instancia, la desterritorialización de los procesos productivos y la transición del modelo socio-económico basado en la industrialización a otro centrado en la información y la comunicación, y más recientemente el interés por recuperar nuevos tejidos productivos en la ciudad.

La capacidad de adaptación de los conjuntos industriales implica una potencialidad a tener en cuenta, tornándose en espacios de oportunidad.

Entender la conservación como un proceso crítico de preservación y aportación de valor⁷, convierte este atributo de la arquitectura industrial en clave para guiar su recuperación como patrimonio común garantizando su conexión con el pasado y con el futuro, en concordancia con su valor social antes descrito.

Paradigmas contemporáneos en la teoría y acción patrimonial

Entre los principios que rigen los contenidos teóricos y metodológicos de la tutela contemporánea del patrimonio cultural destacan los siguientes como claves para plantear y orientar la estrategia de recuperación del Distrito Urbano Portuario:

El paradigma participativo

Con la institucionalización de la noción de Bien Cultural en la Carta de Venecia (1964), el patrimonio adquiere nuevos significados redefiniéndose en relación con el sujeto como manifestación de una determinada cultura o civilización. Este cambio, operado en el marco del pensamiento posmoderno, se refleja en la generalización del uso del término *patrimonio cultural* en sustitución de *patrimonio histórico* y supone el reconocimiento, ampliando los criterios de origen histórico y de calidad artística del bien, de sus valores sociales como testimonio de memorias y prácticas colectivas⁸.

Esta resemantización del patrimonio traslada el foco de atención del objeto protegido al sujeto, situando a este último en el centro de las políticas tutelares. También conlleva la toma de consciencia de que los valores, en los que basamos el reconocimiento de pertenencia a nuestro acervo patrimonial, no son intrínsecos al objeto

⁷ La contradicción implícita en la voluntad restauradora, en cuanto que afecta a la historicidad específica de los bienes cuando ésta se encuentra en el origen de su valoración patrimonial, conlleva, a su vez, reconocer la intervención en los bienes culturales como un proceso transformador (Hernández-León, 2011:175) que permite evidenciar valores pero también aportar otros nuevos, “bien como suma o por renovación” (Sierra, 2004:20).

⁸ Aunque el término patrimonio cultural es enunciado en el marco de la Convención de la Haya de 1954, el cambio se institucionaliza en la *Carta de Venecia* de 1964. En España, es introducido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, vigente hoy en día.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	12/161	

en sí, sino fruto de una apreciación colectiva realizada siempre desde el presente, donde la comunidad legitima esta asociación de valor (Jokilehto, 2016: 26)⁹.

El patrimonio cultural es, por definición, un bien común en el que la ciudadanía debe tener un papel protagonista, debe seleccionarse, construirse y gestionarse desde los distintos agentes involucrados (Aguilar Criado 1999; Carrera Díaz 2009b). Este paradigma participativo, especialmente significativo en el caso de los patrimonios industriales o de la ingeniería como el que nos ocupa, se concreta en la necesidad de diseñar nuevos modelos de gestión, implementando procesos de participación ciudadana tanto en la identificación como en la asignación de valores y en la toma de decisiones sobre la puesta en valor y la reutilización de este conjunto patrimonial (recursos inmateriales, materiales y espaciales vinculados). Tal y como se señala en la *Carta de Sevilla de patrimonio industrial* (TICCIH 2019), estos modelos participativos favorecen los procesos de apropiación social por parte de las comunidades del entorno de estos bienes, algo necesario en este caso por el aislamiento de la zona portuaria con respecto a su entorno urbano. Entendido como un trabajo colectivo, revalorizar y reestructurar la imagen de la ciudad en el DUP favorecerá la identificación de los ciudadanos con sus espacios públicos, sus lugares de encuentro:

“La construcción de la imagen urbana intersubjetiva tiene una indudable trascendencia en la construcción de identidades culturales representativas de colectividad, proporcionando nuevos horizontes culturales compartidos y de pertenencia de una sociedad” (Sánchez González y Domínguez Moreno 2014, 30-31).

El paradigma de la sostenibilidad

La sostenibilidad es un principio fundamental en la gestión contemporánea de lo urbano, alcanzando, en un contexto de crisis medioambiental global, tal importancia que son frecuentes las iniciativas (no sólo culturales) de regeneración y recuperación de sectores o tejidos obsoletos. Según la ONU, el desarrollo sostenible es “el desarrollo capaz de satisfacer las necesidades del

presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades”, una tarea que “exige esfuerzos concentrados en construir un futuro inclusivo, sostenible y resiliente para las personas y el planeta”. Para alcanzarlo es fundamental “armonizar tres elementos básicos: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente. Estos elementos están interrelacionados y son todos esenciales para el bienestar de las personas y las sociedades” (ONU s.f.).

En relación al patrimonio, la exigencia de sostenibilidad no solo implica el compromiso con una preservación de tiempo largo, sino que le otorga un nuevo rol, donde **la conservación deja de ser un fin en sí misma para convertirse en un instrumento para el desarrollo (sostenible) económico, cultural y social** de las comunidades (Sanz 2011).

En el caso de los conjuntos industriales, a una disponibilidad fruto de la obsolescencia y la progresiva expulsión de las actividades productivas de los tejidos urbanos, se unen, por una parte, un incremento de la concienciación ciudadana sobre el valor de este tipo de patrimonio y, por otra, su capacidad de alojar nuevas actividades necesitadas de centralidad urbana y reconocimiento social. De esta manera, la reutilización de dichos bienes de origen industrial como lugar urbano (reuso), y en beneficio de la sociedad, se lee como una oportunidad de activación urbana y un ejemplo de sostenibilidad medioambiental, económica, social y cultural (TICCIH 2018, 11).

Esta idea puede ejemplificarse en casos consolidados de recuperación e integración urbana de espacios portuarios vacantes que se han demostrado exitosos. Es el caso de la recuperación de los muelles de la orilla izquierda del Garona como parte de los espacios públicos de la ciudad de Burdeos en Francia. También, la transformación de un tejido industrial en un nuevo distrito sostenible en la confluencia entre los ríos Rhône y Saône en Lyon, que incluye la rehabilitación de su patrimonio construido, o la actuación de Lina bo Bardi en el complejo SEC Pompeia en Sao Paulo (Brasil).

⁹ Jokilehto define los valores patrimoniales como “producto de los procesos de aprendizaje y necesitan ser renovados por cada generación de individuos; por consiguiente no son estáticos, sino que están sujetos a cambio a través del tiempo. De hecho, como es obvio, los valores no están embebidos en los objetos patrimoniales, sino asociados a éstos por medio de las comunidades o de los individuos que reconocen su valor” (Jokilehto 2016, 26 cit. en Casals et al. 2016, 76).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	13/161	

Pluralidad y necesidad de un enfoque multidisciplinar

La complejidad derivada de la pluralidad de valores y significados atribuidos a los bienes culturales se pone de manifiesto en los procesos de intervención donde, a menudo, surgen conflictos en la preservación de unos valores frente a otros. Generalmente, entre los que residen en la pertenencia al pasado (como el valor documental o testimonial) y los que lo hacen en la capacidad de dar respuesta a una necesidad efectiva (objetiva o subjetiva) del presente, pero también entre los de la misma categorización pero con distinta difusión socio-cultural o específica posición histórica. En consecuencia la intervención sobre los bienes patrimoniales sólo puede ser entendida como una toma de decisiones fruto de un proceso de reflexión crítica, tal y como recoge la *Carta de Cracovia 2000. Principios para la Conservación y Restauración del Patrimonio Construido*.

“Cualquier intervención implica decisiones, selecciones y responsabilidades relacionadas con el patrimonio entero, también con aquellas partes que no tienen un significado específico hoy, pero podrían tenerlo en el futuro” (Kadluczka et al. 2000).

A este fin, desde el IAPH se confía en la implementación de una metodología de carácter científico-crítico consolidada a lo largo de su trayectoria que, desde una interdisciplinariedad coordinada, basa la toma de decisiones en el conocimiento riguroso del bien y la reflexión colectiva y transdisciplinar. Desde este enfoque, la mirada patrimonialista (garante de la conexión pasado/presente/futuro) se impone a la cuestión tipológica (predominante en metodologías asociadas a lo disciplinar), que deja de ser determinante para atender a la especificidad de cada realidad patrimonial a partir de una caracterización rigurosa de la misma (Moreno Pérez y García Casasola 2017).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	14/161	

1.3. METODOLOGÍA

La metodología de trabajo aplicada a este informe de valores está basada en el entendimiento del patrimonio como una praxis, es decir, de un modo de operar con los “objetos del pasado”, para interpretar estas realidades heterogéneas que integran componentes materiales e inmateriales y para ofrecer respuestas a las nuevas condiciones en que se desarrolla la tutela y la gestión del patrimonio cultural. Estas nuevas condiciones vienen de la mano de cambios tanto en su entorno económico y social como en los paradigmas relacionados con la intervención patrimonial. En consecuencia, los conceptos de identidad, memoria social y sostenibilidad, protagonistas del debate global sobre lo patrimonial, fundamentan la propuesta de trabajo, orientando la aproximación al objeto de estudio y estableciendo como objetivo final del documento la definición de prácticas patrimoniales sostenibles que permitan aunar la conservación y el desarrollo.

Este informe de valores está redactado por un equipo técnico interdisciplinar formado por especialistas en patrimonio, arquitectura, arquitectura industrial, paisaje cultural, historia del arte y antropología. El carácter transdisciplinar del equipo garantiza una mirada o perspectiva patrimonial que, más allá de tipificar el objeto de estudio como patrimonio, genere criterios de base para la toma de decisiones en relación a la estrategia de intervención en el conjunto.

Estos procesos de conocimiento están ensayados desde el Laboratorio de Paisaje y el Departamento de Proyectos del IAPH, y toman como punto de partida la documentación ya levantada por la Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario sobre el objeto de estudio: Documento de Análisis, Programa y Bases Estratégicas (Documento de presentación inicial a la Autoridad Portuaria de Sevilla, mayo 2021) y sus anexos¹⁰.

Definiciones: qué entendemos por valores patrimoniales y dónde residen

La identificación y tipificación de valores patrimoniales ha sido una de las respuestas ante la necesidad de referentes para articular juicios críticos y para la toma de decisiones en relación con la conservación del patrimonio cultural.

El concepto de valor en sí viene prestado del ámbito de la economía, en el que se emplea con objeto de comparar bienes entre sí. La identificación de valores consiste, por tanto, en **una asignación relativa de un conjunto de características cualitativas que permiten jerarquizar un conjunto determinado de bienes patrimoniales**. Sin embargo, los valores se generan mediante procesos de aprendizaje continuo y las definiciones cambian con el tiempo gracias a la participación de diferentes actores, lo que da lugar a la diversidad de valores compartidos. En este sentido, los valores son útiles, más que como medida de la relevancia del patrimonio, como herramienta para evaluar posibles impactos sobre el mismo (Jokilehto en Magar 2016; ICOMOS 2011).

El rigor en esta asignación de valores viene determinado por la aplicación de una metodología basada en el conocimiento de las diferentes facetas de la impronta cultural del bien. Esta dimensión cultural es determinante en la naturaleza de los valores, entendiéndose, en las más recientes formulaciones, que los valores **se formulan desde una perspectiva del presente**, contingente en los condicionantes y aspiraciones contemporáneas de la sociedad.

De la misma manera, los valores son **dependientes de sus procesos de acumulación** a través de la historia y de la práctica continuada de los espacios y ambientes a lo largo del tiempo, por lo que la documentación juega un papel de primer orden en su identificación.

Por último, la formulación de valores **se proyecta hacia el futuro**, condicionando el proceso que el bien va a seguir en etapas subsiguientes. Por tanto, debe atender al potencial de los bienes de dar continuidad a sus rasgos culturales, de verse reformulados, o de adquirir otros nuevos que garanticen la sostenibilidad y perdurabilidad de sus características esenciales en el tiempo.

La mirada patrimonial conjuga estas tres temporalidades: pasado, presente y futuro, de cara a evitar tanto la desmemoria histórica y el desarraigo del contexto local, como el falso inmovilismo de una fetichización del pasado (Choay 2007).

¹⁰ Anexo 1. Actividades actuales en los muelles; Anexo 2. Inventario de Edificaciones; Anexo 3. Inventario de Paisaje y vegetación; Anexo 4. Entregables Comunicación; Anexo 5. Gestión de interesados y Anexo 6. Benchmarking.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	15/161	

La identificación de los valores va de la mano del concepto de **atributos patrimoniales**. Los **valores** consisten en capas de percepciones, asociadas a dichos **atributos**, que son las **diferentes cualidades que caracterizan al bien en sus dimensiones histórica, social, tecnológico-científica, funcional, estética y ecológica**. Estas categorías están basadas en las consideraciones que hacen el *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* (MCyD 2016) y la *Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial* (TICCIH 2003). **Los recursos patrimoniales son aquellos elementos del bien que son particularmente representativos de estos atributos**. En el caso de este informe, para identificar recursos, atributos y valores, se han empleado diferentes análisis: en cuanto a los paisajes a los que pertenece, a su funcionamiento como sistema portuario, y a su encuadre en la ciudad.

El proyecto, en su dimensión patrimonial, es la herramienta que recoge los valores patrimoniales y los proyecta hacia el futuro. Lo hace considerando los impactos e interviniendo sobre los atributos patrimoniales, que son sus vehículos. Las líneas de acción y los criterios que se apuntan al final de este informe son, por tanto, indicaciones para cualificar el proceso de proyecto, con el fin de que las características esenciales del bien patrimonial sean incorporadas y consideradas en el proceso de decisión en la mayor medida posible.

Fase 1. Conocimiento y documentación

El objetivo principal de la primera fase metodológica es conocer este conjunto en todos sus niveles, punto de partida para la identificación de sus recursos patrimoniales y los atributos en los que se basa su reconocimiento como patrimonio, es decir, sus “valores”.

El conocimiento exhaustivo del bien y su contexto incluye tanto los aspectos materiales y tecnológicos como los estéticos, históricos, fenomenológicos, sociales y simbólicos, exigiendo una interpretación y una valoración del bien desde una perspectiva histórica (siempre diacrónica), como testimonio documental de la evolución de una cultura en el tiempo, pero también desde una perspectiva contemporánea en relación a su función actual, las relaciones que establece con

los sujetos sociales y los nuevos valores que le son atribuidos. Ello requiere de un enfoque interdisciplinar que atienda a las distintas escalas del bien (del territorio al objeto) y a su multidimensionalidad. De manera que la documentación del bien sirva de base científica para orientar la futura conservación y gestión, garantizando la preservación de sus valores y su correcta interpretación cultural.

A este fin, se ha completado y contrastado la información contenida en el documento redactado por la OTDUP, en concordancia con los objetivos del presente informe, a través de la consulta de otras fuentes documentales, primarias en el caso de los fondos del AHPS, y secundarias en cuanto al uso de bibliografía de referencia. También con visitas técnicas realizadas al ámbito y su entorno. El resultado es una interpretación contemporánea, ya que se realiza desde el presente y atiende a las condiciones y circunstancias del contexto actual.

En el caso de las fuentes primarias, la consulta del AHPS se ha centrado en el Fondo B-2, Archivo de Proyectos, a partir de un listado de 178 proyectos y obras relacionados con el muelle de Tablada proporcionados por la dirección del archivo. De estos, se ha hecho un muestreo consistente en todos los relacionados con las principales obras de edificación e infraestructura, así como de una selección de obras menores y de mantenimiento. Adicionalmente, se han realizado búsquedas específicas relacionadas con edificios o características singulares, de los que se tenía noticia, pero que parecían ausentes de los listados disponibles. El objetivo principal es el de establecer la evolución histórica del muelle de Tablada y sus principales componentes, así como caracterizar cada uno de ellos individualmente tanto en lo material como en cuanto al papel que han jugado en el conjunto a lo largo del tiempo.

Los listados ya proporcionan información que permite la datación y caracterización somera de los procesos, pero en muchos casos se ha profundizado en la documentación administrativa y de proyecto que contienen los legajos, de la que ha sido posible extraer información detallada, tanto de los diferentes componentes del muelle, como del contexto histórico, técnico y social en el que se desarrollaron. En este sentido, han sido de particular interés las memorias redactadas por los diferentes ingenieros directores de la Junta de Obras del Puerto de

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	16/161	

Sevilla. También ha sido de enorme interés la abundante y excelente documentación gráfica que contienen, de la cual se han escaneado 19 planos de gran formato, tanto para análisis como para ilustrar el presente informe. En total, se han consultado 80 referencias, y se han levantado 83 fichas de lectura.

También se ha consultado la colección de memorias de actividad del puerto, en concreto las correspondientes a los periodos de 1918-1933, 1962-1966, y 1970-1991, las cuales corresponden aproximadamente a las principales fases de evolución del muelle de Tablada, si bien el criterio de selección ha sido únicamente el de la disponibilidad.

Por último, el AHPS ha puesto a nuestra disposición una colección de 62 imágenes, relacionadas con el muelle de Tablada, de su fondo fotográfico. A estas se añaden las imágenes que se incluyen en las mencionadas memorias de actividad, muchas de las cuales retratan la evolución del ámbito de estudio.

La documentación del bien cultural se acompaña de su registro gráfico y sistemático. Las variables introducidas en el modelo gráfico son además de las características métricas y espaciales recogidas en la planimetría soporte, una identificación básica de los elementos que conforman el DUP en relación al uso portuario y su cronología. De manera que queda recogida la evolución histórica (elementos persistentes y desaparecidos), material (transformaciones) y funcional de los distintos elementos portuarios, muebles e inmuebles, y los espacios de relación.

Fase 2. Análisis, sectorización y diagnóstico: proceso de acumulación de valores

El entendimiento actual del patrimonio cultural como una conceptualización de sistemas complejos ha reorientado los objetivos de la tutela desde la conservación de objetos aislados hacia la salvaguarda en redes, situándolo en el centro de complejos procesos económicos, sociales y ecológicos que complejizan su gestión (González-Varas 2021, 28).

¹¹ “Cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos” (Convenio Europeo del Paisaje. Florencia, 2000).

Para dar respuesta a este cambio de paradigma, la caracterización patrimonial del ámbito de estudio se aborda en esta segunda fase metodológica de manera integral u holística, partiendo de su consideración sistémica como paisaje¹¹ de gran significación cultural, es decir, como “expresión formal de los modos de vida de quienes los han habitado, transitado o explotado a lo largo del tiempo, manteniendo los valores culturales y naturales que hacen posible su legibilidad y comprensión en la actualidad” (Fernández Cacho 2021, 14).

Desde una mirada patrimonial, el proceso de activación urbana del Distrito Urbano Portuario debe abordarse teniendo en cuenta la multiplicidad de elementos e infraestructuras naturales y artificiales con distintos valores y significados históricos, sociales y culturales. El DUP forma parte de un conjunto fragmentado que requiere de la lectura de un ámbito más amplio que la delimitación administrativa del Distrito, que enfatice un espacio donde la componente territorial y medioambiental es determinante. Una entrada al ámbito de estudio como parte de un fenómeno territorial más amplio es la que proporciona el enfoque de la biografía del paisaje. Este permite identificar diferentes agentes personales, colectivos, naturales, materiales y tecnológicos, que han jugado un papel relevante en la evolución del lugar, y juega un papel aglutinador de las diferentes escalas de aproximación en la documentación y análisis del DUP.

Al mismo tiempo, este enclave está caracterizado por su actual potencial como distrito habitable, inclusivo, conectado y con identidad; cuestiones que se convierten en objetivos estratégicos del desarrollo urbano sostenible del área, tal y como se describe en el documento de *Análisis, Bases y Estrategias* redactado por la Oficina Técnica del DUP.

Análisis y caracterización paisajística del DUP

En 2015, el IAPH (2015a, 2015b) culminó la realización de la *Guía del Paisaje Histórico Urbano de Sevilla* (GPHUS), en respuesta a la aplicación de las recomendaciones publicadas por UNESCO en 2011. Este proyecto, pionero a nivel nacional, se concibió como un instrumento de conocimiento y apoyo a la planificación desde el ámbito de la gestión cultural. Su desarrollo se fundamentó

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	17/161	

en la caracterización del paisaje histórico urbano de Sevilla, es decir en la identificación de los atributos que lo singularizan y distinguen de los demás, así como en la propuesta de una serie de medidas dirigidas a la consecución de un conjunto de objetivos de calidad.

En este documento, el río Guadalquivir a su paso por la ciudad es considerado como el elemento fundamental, estructurante y conformador de su paisaje urbano. Además, el puerto de Sevilla era objeto de algunas de las medidas específicas de gestión planteadas, siendo considerada la Autoridad Portuaria junto al Ayuntamiento de Sevilla como dos de los agentes fundamentales para su consecución. Los contenidos aportados en la GPHUS constituyen un precedente fundamental para entender y valorar actuaciones como las planteadas para el DUP, ya que proporcionan una perspectiva desde la gestión sostenible del medio ambiente y el patrimonio cultural a favor del bienestar de sus habitantes, lo que representa una forma diferente de entender el hecho urbano, mucho más cercano a las demandas de la ciudadanía.

Por todo ello, la GPHUS proporciona el marco apropiado para desarrollar en este informe el análisis de la caracterización paisajística del ámbito de actuación del DUP y su entorno inmediato. Los contenidos que a continuación se exponen toman como punto de partida muchas de las consideraciones de ese documento, además del planteamiento teórico y metodológico seguido en la caracterización del paisaje histórico urbano.

La caracterización paisajística del ámbito del DUP constituye el foco prioritario del primer nivel de análisis (nivel 0), tanto en su entorno urbano inmediato como en un contexto territorial mucho más amplio, considerando el paisaje histórico urbano de la ciudad, las dinámicas urbanas y periurbanas, tanto actuales como históricas, así como los vínculos con determinados factores ambientales, urbanos, sociales y perceptivos.

Para ello, el procedimiento metodológico empleado define sus características, valores y singularidades a través del estudio del medio natural, de la construcción histórica del territorio mediante el análisis de los procesos históricos y de las actividades socioeconómicas y, finalmente, a través de las percepciones que la ciudadanía sevillana tiene del ámbito de estudio. A cada uno de ellos se asocian una serie de recursos

patrimoniales, que de forma conjunta aportan la identificación de un conjunto de valores atribuibles a su carácter paisajístico. Esta metodología es fruto de la consideración de las principales determinaciones recogidas por los documentos de referencia de diversas organizaciones internacionales que se han ocupado de la dimensión cultural del paisaje (fundamentalmente: UNESCO, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN) y el Consejo de Europa).

El análisis como sistema urbano-portuario

En segunda instancia, se aborda la caracterización patrimonial del conjunto de elementos muebles, inmuebles y espacios de relación contenidos en la delimitación del DUP, y que son objeto de intervención por el Master Plan que está en proceso de elaboración. Ello sin renunciar a las referencias necesarias a su contexto, más allá de los límites administrativos de aplicación.

Esta caracterización se basa en un análisis diacrónico del proceso histórico de configuración del DUP, basado principalmente en fuentes primarias. De este proceso de documentación han surgido dos ópticas desde las cuales analizar el conjunto patrimonial del DUP:

- **En cuanto sistema funcional-compositivo.** Como conjunto industrial y obra de ingeniería, el muelle de Tablada y resto de instalaciones del DUP es producto de una doble sistematización: la del tránsito y procesado de mercancías, y la del método compositivo que los sucesivos ingenieros directores han empleado en su configuración. La aproximación como sistema permite considerar tanto sus cualidades como conjunto como las de los elementos individuales que lo conforman.

- **En cuanto a la relación puerto-ciudad.** El muelle de Tablada, y en especial su “zona complementaria”, se planteó originalmente como un elemento de relación entre la trama urbana y la función portuaria. En el caso del DUP, se da a la vez la circunstancia de que la interacción puerto-ciudad es un objetivo clave en el programa del Master Plan. Éste constituye por tanto una oportunidad para reactivar las relaciones originales, así como para poner en valor las potencialidades actuales del conjunto, y pone de especial relevancia el papel de la mirada patrimonial como mediadora entre pasado, presente y futuro del DUP.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	18/161	

El análisis de estas dos lógicas de conformación del ámbito objeto de estudio se apoya en la herramienta gráfica y está orientando a identificar los recursos patrimoniales asociados a cada unidad espacio-funcional, sus atributos y valores.

Sectorización

A partir del análisis de toda esta información se establece una sectorización del ámbito espacial que acoge al Distrito Urbano Portuario y su área de influencia. La unidades espaciales identificadas en distintos niveles jerárquicos comparten determinados atributos, rasgos propios o específicos que las singularizan respecto a otras de su mismo rango. Estos atributos diferenciadores son de interés para el objeto del análisis patrimonial que estamos desarrollando, asociando valores a las unidades identificadas en cada uno de los niveles de aproximación al objeto de estudio. Se ha llegado a la siguiente sectorización jerarquizada:

Un nivel previo, o **Nivel 0**, identifica y analiza el ámbito del DUP en el contexto urbano y territorial del paisaje histórico urbano de Sevilla.

El **nivel 1** identifica las 3 principales áreas diferenciales del DUP, en cuanto a organización espacio-funcional, las denominadas **Muelle de Tablada, Zona de transición y Zona de concesiones**. A pesar de la dificultad inherente a establecer límites en un sistema patrimonial que se desarrolla en redes, se define un **entorno** que da respuesta al carácter operativo del documento y a su finalidad programática. En este área se han incluido aquellos ámbitos espaciales inmediatos al DUP que son imprescindibles para el entendimiento de su realidad histórica, funcional, ambiental y perceptiva. Se incluye de esta manera la lámina de agua, la avenida de las Razas y el muelle de las Delicias y así la continuidad con el resto del sistema portuario de Sevilla. La salvaguarda de sus valores patrimoniales residirá tanto en las acciones a desarrollar en el ámbito propio DUP como en las acometidas en este área.

El **segundo nivel** identifica **áreas** diferentes, dentro de las 3 anteriores, en función de su grado de consolidación o por haber experimentado un proceso histórico distinto.

El **tercer nivel** identifica los principales **conjuntos** de estructuras y espacios que forman parte del conjunto general del DUP.

Un **cuarto nivel**, de “**elementos diferenciados**”, establece recintos dentro de dichos conjuntos, a mayor detalle, en los que se han detectado excepciones o características merecedoras de criterios específicos de cara a la intervención patrimonial. En determinados casos la ubicación o relación con algunos de estos ámbitos con el área identificada como entorno constituye un criterio de diferenciación entre recursos de un mismo nivel de sectorización. Este es pro ejemplo el caso de las Naves 5 y 6, que componían el frente de la hoy desaparecida Plaza de los Conquistadores del recinto de la Exposición Iberoamericana de 1929, condicionando el lenguaje arquitectónico y a la composición formal de sus fachadas.

El método se aplica descendiendo en esta jerarquización identificar los recursos patrimoniales, que se asignan respondiendo a esta topología de elementos. Sobre las delimitaciones de los niveles tercero y cuarto, son, además, sobre las que se enuncian las recomendaciones o criterios de intervención.

Diagnóstico: proceso de acumulación de valores

El análisis interdisciplinar desarrollado otorga a este conjunto una **serie de valores que lo legitiman como patrimonio**, acumulados a lo largo de la evolución del lugar, configuradores de su potencial social, y reconocidos como tales por nuestra sociedad, desde nuestra temporalidad y contexto socio-cultural. En este proceso de reconocimiento de valores ha sido determinante lo técnico o académico, ya que desde esta perspectiva se realiza el documento, aunque también se han identificado e incorporado aquellos valores que más comúnmente le son socialmente atribuidos a través del estudio de la imagen proyectada. Sin embargo, en la medida que se trata de un patrimonio aún poco conocido y, el objetivo de cualquier propuesta patrimonial será el de incrementar su reconocimiento social.

Se toma como referencia las **clasificaciones de valores patrimoniales** propuestas en el *Plan Nacional de Patrimonio Industrial* (MCyD 2016) y la *Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial* (TICCIH 2003)¹², que se amplían desde su consideración como paisaje y patrimonio urbano, teniendo siempre presente que estos valores se materializan en determinados rasgos o atributos de cada elemento, en relación a los cuáles se definirán las recomendaciones y los criterios de intervención:

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	19/161	

• **Valor histórico**, compartidos por todos los recursos patrimoniales del DUP y su entorno como testimonio representativo de un periodo histórico determinado.

• **Valor social-simbólico**, como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes y testimonio de un determinado contexto sociocultural y memoria de una cultura del trabajo. Y como referentes en el imaginario colectivo sobre el ámbito.

• **Valor tecnológico-científico**, como respuesta al desarrollo y evolución de la ingeniería y la técnica, la industrial, y la constructiva.

• **Valor espacio-funcional**, como respuesta a la lógica de organización de las actividades urbanas y portuarias (relaciones entre individuos y entre individuos y mercancías) y su evolución en el tiempo.

• **Valor estético y/o arquitectónico**, calidad de la respuesta formal, material y del lenguaje de sus arquitecturas, diseño o planificación o de otros recursos representativos (patrimonio mueble).

• **Valores ecológicos, bioclimáticos y de confort ambiental**, en relación con el territorio construido y percibido.

Destacan, bajo estos criterios de valoración, también los de singularidad, representatividad tipológica o la conservación de sus características originales.

En esta caracterización se produce una superposición o una acumulación de valores que nos facilita la lectura de la relevancia del conjunto y de sus partes, en la que se basará la propuesta patrimonial.

Fase 3. Propuesta: estrategia para la patrimonialización del bien

Como tercera y última fase metodológica se abordará la definición de una estrategia general para la patrimonialización del Distrito Urbano Portuario de la que se deriven varias líneas de actuación de acuerdo a una serie de objetivos generales y específicos, que respondan a la naturaleza patrimonial (procesos de acumulación de valor) y la casuística del objeto de estudio.

Este conjunto de recomendaciones es el resultado del consenso y la reflexión transdisciplinar del equipo de trabajo y está orientado a poner en valor este paisaje, preservando sus características paisajísticas y sus valores patrimoniales (identificados en sus recursos naturales y culturales, tanto materiales como inmateriales¹³) y mejorando su accesibilidad, presentación y legibilidad en el marco del futuro proceso de reactivación urbana. De modo que este patrimonio sea reconocido y apropiado por la ciudadanía.

Consideraciones generales para una propuesta patrimonial sostenible

Se aportarán claves para la planificación y la puesta en marcha de una estrategia de patrimonialización del Distrito Urbano Portuario. Entendidas éstas como principios generales que deben subyacer a cualquier propuesta concreta de actuación (en cualquiera de las líneas de acción) sobre los elementos y espacios conformadores de este conjunto patrimonial.

Líneas de acción

En paralelo a estos objetivos generales, se definirán las líneas de acción en el Distrito Urbano Portuario

¹² En su definición de patrimonio industrial la Carta de Nizhny Tagil afirma que “El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico [...]. Sus valores se concretan en su segundo apartado, destacando:

I. El patrimonio industrial es la evidencia de actividades que han tenido, y aún tienen, profundas consecuencias históricas. Los motivos para proteger el patrimonio industrial se basan en el valor universal de esa evidencia, más que en la singularidad de sitios peculiares.

II. El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y pueden tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.

IV. La rareza en términos de supervivencia de procesos particulares, tipologías de sitios o paisajes, añaden un valor particular [...]. Los ejemplos tempranos o pioneros tienen un valor especial.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	20/161	



atendiendo a las distintas vertientes de la tutela de los bienes culturales¹⁴. Estas líneas están interrelacionadas entre sí, y se establecerán sus objetivos finales en lo relativo a documentación; a la mejora del espacio urbano y la puesta en valor de sus recursos naturales y ambientales; a la rehabilitación y recuperación de sus arquitecturas e infraestructuras y, finalmente, a la mejora de la accesibilidad, al presentación e interpretación de sus recursos patrimoniales y sus significados atribuidos.

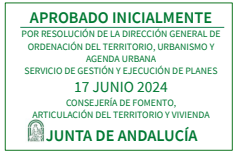
Criterios de intervención

Los criterios de intervención se definirán con objeto de **conciliar la conservación de los valores con la activación de sus potencialidades**, en pos de la sostenibilidad urbana y patrimonial. Están aplicados a los conjuntos que resultan de la sectorización y, en su caso, a los elementos diferenciados identificados. Así, en la definición de estos criterios de intervención, además de los valores patrimoniales entran en juego la situación de presente y la capacidad de respuesta a las demandas sociales.

¹³ El Plan Nacional del Patrimonio Industrial define como entidades de memoria de la industria a “aquellos testimonios, instituciones o colecciones unitarias que por su relevancia suponen parte integral de la memoria histórica asociada a un sistema de trabajo, disciplina científica o actividad investigadora relacionada con la Cultura del Trabajo” (MCyD 2016).

¹⁴ En la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía la tutela se define como el conjunto de mecanismos de investigación, protección, conservación y difusión. Posteriormente esta visión es superada y ampliada incorporándose nuevos campos como la gobernanza, de especial interés en nuestro caso. En el tercer Plan General de Bienes Culturales (III PGBC) se incide en el carácter integrador de la tutela, estableciendo tres procesos clave para la misma: la protección, la conservación y el uso social de los bienes culturales que son complementados por otros tres procesos transversales, entre los que se incluye la gestión del conocimiento (que va más allá de la propia investigación, superando el ámbito académico e incorporando a la transferencia), la comunicación (incluyendo la difusión, pero superando el marco administrativo en el que habitualmente se ha circunscrito) y la gobernanza (García Casasola, Gómez Villa, Castellano Bravo 2021).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	21/161	



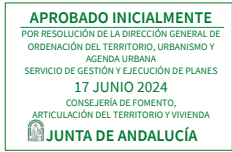
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	22/161	



BLOQUE 2

CARACTERIZACIÓN

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	23/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	24/161	

2. 1. APROXIMACIÓN AL CONTEXTO TERRITORIAL DEL DUP COMO RECURSO PATRIMONIAL

La *biografía del paisaje* (Kolen, Renes, y Hermans 2015; Kolen y Witte 2006) se ha decantado como una de las posibles aproximaciones al estudio del territorio como lugar (espacio social), como elemento y vehículo de la memoria, y en definitiva como patrimonio. Bebe de la arqueología del paisaje en la medida en que registra la superposición diacrónica de capas y relaciones en la configuración de los lugares y los territorios. Este enfoque constructivista permite también detectar las influencias que sobre el territorio han ejercido agentes de diferente naturaleza: personales, colectivos, naturales, materiales y tecnológicos (Ingold 1993, 2011), a todas las escalas.

A lo largo de estos procesos, los lugares en sí son agentes que condicionan procesos más amplios de construcción cultural. Son tanto el resultado como un medio para la producción del espacio, así como el vehículo para su memoria, entendimiento y transmisión a generaciones futuras.

La aproximación biográfica se propone conectar el conocimiento del pasado con necesidades del presente como el desarrollo sostenible, la identificación social y la calidad de vida, para contribuir a los procesos de diseño y planeamiento. Lo hace entendiendo el paisaje como un proceso holístico, un trabajo en proceso y una confluencia de actividades humanas en un conjunto material que incluye tanto su historia como su potencial (Kobayashi, 1989 en Kolen y Renes 2015).

El Distrito Urbano Portuario es un espacio privilegiado para la comprensión de los procesos urbanos y territoriales que han dado forma a la ciudad de Sevilla en el último siglo. Este documento se propone identificar los atributos principales que, al ser conservados, pueden recuperar y facilitar ese entendimiento, desde la consideración primera de que el **principal atributo patrimonial de este conjunto es la capacidad para poner en relación a una variedad de factores, conceptos, procesos y agentes configuradores de un territorio singular.**

El papel del Puerto de Sevilla en la relación entre la ciudad y el río Guadalquivir

La ciudad de Sevilla surge en un punto clave en el Bajo Guadalquivir, donde se dan de manera simultánea la navegabilidad del río, posibilitando el atraque de los barcos, y la conformación de un vado de cruce

que conectaba una extensa red de comunicaciones, articulando ambas orillas del estuario. Este territorio se caracteriza por la confluencia, en Sevilla, de territorios de características tan diversas como complementarias. Desde las primeras etapas de su evolución, en la ciudad confluían los recursos de los terrenos agrícolas de la campiña, y de los aprovechamientos mineros y forestales de la Sierra Norte, y configuraba la puerta a la marisma y, a través de ella al ámbito atlántico.

Estas comarcas históricas han desarrollado a lo largo de la historia una variada red de asentamientos. La evolución de Sevilla, una ciudad en origen frágil, sólo se entiende como punto de contacto de este complejo territorial con el río, con el mar Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar, y posteriormente con el océano. El Guadalquivir y la extensa red de caminos son los principales vectores de articulación de esta realidad territorial. Durante el siglo XVIII se vería fuertemente reforzada en sus conexiones con el resto del valle del Guadalquivir y la meseta, en cierta medida en detrimento de las comunicaciones con Extremadura, y ya en el siglo XIX se vería complementada con el ferrocarril. La relevancia que adquirieron estas relaciones que posibilitaba el Guadalquivir pronto le otorgaron un papel preponderante a Sevilla sobre el resto de núcleos de su entorno. Un papel que le permitía, no en poca medida, su singular condición de puerto marítimo interior.

Por todo ello, una aproximación patrimonial al contexto territorial de Sevilla descubre la permanencia de una amplia gama de relaciones visuales, espaciales y paisajísticas que han permanecido, junto con su rica historia de transformaciones, conformadores del carácter del territorio del Bajo Guadalquivir.

Es el caso del conjunto del recorrido fluvial que atraviesa la Marisma desde la desembocadura en Sanlúcar de Barrameda, a través de los núcleos de la Puebla del Río y Coria del Río, con relación directa al cauce, y que establecen una particular relación de proximidad con el tráfico marítimo que alimenta el puerto. La sucesión de transformaciones históricas del cauce, así como la puesta en producción de los ámbitos de marisma a partir del siglo XX, sustituyendo los paisajes naturales por otros marcadamente artificiales, han producido unos espacios patrimoniales tan relacionados con las actividades productivas a nivel local como con las actividades portuarias.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	25/161	

Es también el caso de las vistas cruzadas con la cornisa del Aljarafe, que se establecen a través de los terrenos singulares, por vacantes y en gran parte indeterminados, de Tablada. Originalmente de escaso aprovechamiento agropecuario, principalmente como dehesa boyal de la ciudad, es la actividad portuaria la que ha protagonizado, durante los últimos 100 años, su enorme proceso de reestructuración y resignificación territorial.

Por otro lado, siguen vigentes las conexiones por línea férrea con la Sierra Norte, si bien originalmente estaban destinadas a la carga de mineral para su expedición por barco, y ahora se ha invertido el tráfico, transportando metales hacia el interior para su reciclado.

Finalmente, las sucesivas transformaciones del cauce urbano del río, siempre con objeto de su mejor control, y en gran medida condicionadas por las necesidades que dictaba la actividad portuaria, ha cambiado la relación de Sevilla con los núcleos aguas arriba, y en mayor medida incluso, en la relación de la propia ciudad con el Guadalquivir.

Durante todo este proceso, el río no dejó de jugar un doble papel como elemento fundador, como fuente de riqueza y como amenaza permanente sobre la ciudad. Si los cauces fluviales han supuesto un recurso económico y espacial, facilitando las comunicaciones, el abastecimiento, e incluso la eliminación de residuos urbanos, también han supuesto una amenaza constante, por los riesgos de inundación y del carácter de estuario (Del Moral 1996). Por ello, tanto el Guadalquivir como el conjunto de su red hidrográfica tributaria (río Guadaira, arroyos del Tagarete y Tamarguillo) configuran elementos fundamentales para la comprensión del emplazamiento, la función, y la forma de Sevilla, así como significantes para la construcción de la imagen que la ciudad tienen de sí misma, “expresada en la abundante iconografía sobre el río y en su permanencia en los mitos urbanos” (Quero 1986 cit. en Moral 1996). El puerto de Sevilla juega un papel clave en estas relaciones entre el río, la ciudad y el territorio, tanto materiales como percibidas: la pujanza de la ciudad durante los siglos XVI al XVIII y la crisis socioeconómica que supuso el traslado de las instituciones que gestionaban el comercio con América de Sevilla a Cádiz consolidaron la idea, aún vigente en la formulación del Canal de Alfonso XIII y el muelle de Tablada, de que el desarrollo económico y urbano de Sevilla iba de la mano de la actividad portuaria.

Como consecuencia, la obra hidráulica va a protagonizar la transformación urbano-territorial de este ámbito hasta los años 80 del siglo XX, cuando se produce un cambio de modelo en la relación de la ciudad con el río (Piñero Valverde y Sainz Gutiérrez 2004, 4). La artificialización y rectificación del cauce del río Guadalquivir con la realización de las sucesivas cortas y aterramientos, y la construcción de un complejo sistema de muros de defensa, implicó también la transformación de los cauces del Guadaira, el Tagarete y el Tamarguillo.

Los intereses portuarios protagonizaron esta transformación territorial, que tuvo como objetivos principales la preservación de la navegabilidad del río y la adecuación a los cambios en el tráfico de mercancías. Esto supuso el alejamiento de la ciudad del cauce vivo del Guadalquivir y el progresivo aislamiento del puerto. Sin embargo, el desplazamiento de las actividades portuarias hacia el sur articulará el desarrollo urbano de Sevilla en esta dirección, del mismo modo que la reorganización de la red hidrográfica oriental sería el soporte de la expansión urbana hacia el este.

Los años 1980 supusieron un cambio en la manera de entender las relaciones ciudad-puerto, evolucionando de un modelo que estaba fundado en el dominio de los intereses portuarios a otro caracterizado por la voluntad de integración (Zoido Naranjo y Fernández Salinas 1996). Este cambio de paradigma estuvo condicionado por los cambios tecnológicos, pero también por las percepciones sociales y demandas de la ciudadanía, especialmente por la preocupación por la progresiva pérdida de la imagen de Sevilla como ciudad fluvial.

A los instrumentos de planificación y ordenación urbana que, a partir de ese momento, incorporaron el río como objeto de reflexión. Así, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1987 reconoce su relevancia para la vertebración del nuevo proyecto de ciudad, dando carácter estratégico a la recuperación de la continuidad de la lámina de agua e incluyendo entre sus objetivos la integración de los suelos portuarios en la ciudad. Se pretendía, por tanto, romper la situación de aislamiento del puerto que se había consolidado desde la primera mitad del siglo XX.

El Plan establecía dos ámbitos de ordenación para la dársena claramente diferenciados: el portuario, que se

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	26/161	

extendía entre el puente de Alfonso XIII y la esclusa; y el propiamente “urbano”, aguas arriba de dicho puente, que incluía recuperar la totalidad del meandro de San Jerónimo. Esta ordenación no sólo afectaba al tipo de actividad que se desarrollaría en cada ámbito, sino que también se proponía la desafección de los terrenos portuarios ubicados en la dársena urbana, siguiendo el mismo modelo que para los terrenos ocupados por el ferrocarril junto a la calle Torneo.

El reconocimiento explícito por parte del PGOU de 1987 de principio de libre acceso y uso público de las dos márgenes de la dársena urbana suscitó un largo conflicto entre el puerto y la ciudad¹⁵, que tuvo como resultado la aceptación por parte del Ayuntamiento de la propuesta de la Junta del Puerto de elaboración de un único documento de planificación para la dársena: el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla (Piñero Valverde y Sainz Gutiérrez 2008). Éste, aprobado finalmente en 1994, supuso un acuerdo de mínimos en relación a la necesaria integración del puerto en la ciudad. Tan sólo con la aprobación del Plan Especial del Muelle de las Delicias (2002) se invierte esta inercia histórica, incorporando los antiguos muelles de Nueva York y Delicias a los espacios de uso y disfrute ciudadano.

La redacción del PGOU de Sevilla de 2006 va a suponer una nueva oportunidad para la integración del puerto

en la ciudad. Desde sus primeros documentos, los redactores del nuevo Plan pusieron de manifiesto la importancia del primero, enmarcándolo en los grandes sistemas de comunicación y subrayando su relevancia logística, pero al mismo tiempo proponían el traslado de su actividad hacia el sur con el objetivo de dejar la cabecera del puerto disponible para otras actividades más compatibles con los usos urbanos (Piñero Valverde y Sainz Gutiérrez, 2008). En estos momentos se inicia también la construcción de una nueva esclusa situada 2 km al sur de la anterior. Inaugurada finalmente en 2010, la construcción de la esclusa puso sobre la mesa las interacciones entre la obra hidráulica y la transformación del entorno natural del estuario del Guadalquivir.

De modo que, en estos momentos, hay dos nuevos paradigmas que rigen en las relaciones puerto-ciudad a esta escala territorial: el primero es el de la “sostenibilidad”, muy vinculado a la consideración del río como un ecosistema y de sus valores ecológicos y medioambientales; y el segundo es el de su potencialidad en la articulación urbana y metropolitana, entendiendo la dársena del río Guadalquivir como el espacio público más importante de la ciudad (con la consideración estratégica de sus “fachadas” urbanas) y el río vivo como un corredor cultural (IAPH, 2015) protagonista hasta nuestros días de la conformación del sistema urbano y territorial de Sevilla y el Bajo Guadalquivir.

¹⁵ Estas tensiones ciudad-puerto se extendieron a los clubes recreativos situados en la margen derecha, en el borde fluvial del barrio de los Remedios, que sintieron amenazadas sus concesiones administrativas.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	27/161	

2.2. ANÁLISIS Y CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA DEL DUP

Caracterización del medio natural

El ámbito actual del DUP y su entorno próximo comprenden un territorio que a principios del siglo XX se hallaba en las afueras de la ciudad, sobre una extensa llanura de inundación del río Guadalquivir que entonces se abría desde el meandro de los Gordales hacia el sur. En este espacio se encontraban los terrenos de las dehesas de Tablada y Tabladilla, conformando una de las características planicies de los alrededores de Sevilla. El ámbito original se caracterizaba por ser una llanura aluvial, condicionada por los desbordamientos históricos de los ríos que la definían al norte y al sur: el río Guadalquivir en el meandro de los Gordales, y el cauce original del río Guadaíra, respectivamente. Ambos cauces enmarcaban este territorio dedicado a los usos agrícolas y ganaderos, lo que implica que se percibiese como una extensa planicie plenamente transitable, del mismo modo en que hoy en día lo es la Dehesa de Tablada, aunque seguramente más húmedo por tener el acuífero aluvial más superficial y lleno.

A la luz de las fotografías aéreas de la época, cabe suponer que esta zona se hallaba mayoritariamente ocupada por pastizales estacionales que posicionaban a Tablada hacia el norte, junto al mismo límite de la ciudad de entonces. Desde una perspectiva ecológica, se trataría de un ambiente de vega, en el que los rodales arbolados o los arbustos eran minoría, hallándose recluidos a algunos tramos de las márgenes del río Guadaíra y Gordales, o a las lindes entre parcelaciones que, formando pequeños huertos, aprovechaban la fertilidad del suelo.

Se puede decir, pues, que tras el meandro de los Gordales se abría el campo, el campo de la dehesa de Tablada, continua, plana, herbosa, solo atravesada al sur por el cauce del río Guadaíra y tachonada por pequeñas arboledas junto al río o pequeñas huertas aisladas. Desde una perspectiva ambiental este espacio se caracterizaría por:

- La proximidad de Doñana, cuya cercanía repercutía en la presencia cotidiana de su fauna latente a través de desplazamientos locales y migratorios a lo largo del río Guadalquivir y sus terrenos aledaños incultos. De este modo, las orillas de los ríos Guadalquivir y Guadaíra sería lugar de residencia cotidiana o de paso

de aves acuáticas y esteparias, junto a la indudable cohorte de innumerables passeriformes, páridos y fringílicos.

- La amplitud de horizontes, que se traduciría en una cuenca visual abierta a todos los puntos cardinales, especialmente hacia el sur.

- El predominio de la horizontalidad, marcado por la ausencia de elementos verticales artificiales y reforzada por la horizontalidad de la llanura con ausencia de arbolado sobre el omnipresente herbazal.

- Influencia marítima y percepción sensorial del contexto climático: esta amplia cuenca visual, y su notable horizontalidad, reforzaban la percepción sensorial de la influencia marítima en el clima de Sevilla. La ciudad, abierta a la desembocadura del Guadalquivir en el Golfo de Cádiz - a apenas 100 km en línea recta -, se hallaba expuesta - igual que hoy - a la entrada libre de las masas de aire fresco procedentes del Océano Atlántico. Estas masas de aire fresco y húmedo, redobladas a su vez por las mareas diarias, eran capaces de moderar notablemente el clima mediterráneo semicontinental propio de Sevilla, igual que **hoy en día lo siguen haciendo si se obvian los efectos de la transformación climática en proceso**. La traducción sensorial de este hecho, en forma de nubes, brisas, vientos, cielos altos y lejanos al sur, permite atisbar que el paisaje desde el ámbito de la actuación debía responder a visiones tan anchas, profundas y nítidas como las que hoy podría obtener un observador que se situara algo más al sur, en el centro de la actual Dehesa de Tablada.

- Un ritmo bajo de las actividades antrópicas, donde los usos asociados, la ausencia de viario y los terrenos inundables dibujan un lugar con una baja intensidad de uso, muy tranquilo, de poco tránsito, un lugar más bien solitario. Estas soledades humanas eran periódicamente rotas por los rebaños de carne (bovina fundamentalmente) que esperaban pastando a las puertas de Sevilla su ingreso al matadero o, excepcionalmente, las ganaderías bravas que, procedentes de la marisma, pastaban entre estos herbazales su víspera al ingreso en la Maestranza.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	28/161	

• Los desbordamientos de los cauces. La llanura de inundación descrita acogía las avenidas extraordinarias con las que el Guadalquivir y el Guadaíra enriquecían el ecosistema y el paisaje, fertilizando la llanura, y favoreciendo la producción de invertebrados, algo fundamental para la proliferación de la biodiversidad faunística.

Sin embargo, la sucesión histórica de las principales transformaciones (la ejecución de la Corta de Tablada-Dársena de Alfonso XIII, el aterramiento del Meandro de Los Gordales y el levantamiento de los muelles más recientes del actual puerto de Sevilla, junto al resto de infraestructuras auxiliares terrestres, como el ferrocarril o el Puente de Hierro) modificaron intensamente el territorio anterior, volviendo a inaugurar un lugar totalmente nuevo, en una refundación de este espacio que afectó a su relación con Sevilla por el norte y la Dehesa de Tablada por el sur y el oeste, la redistribución de aguas y tierras, la naturaleza del suelo, su cobertura vegetal, la forma del horizonte, las vistas posibles y la cuenca visual en su conjunto.

Los valores naturales asociados a las características de esa dehesa histórica de Sevilla fueron quedando relegados con el paso de los años cada vez más al sur y han ido mermando cada vez más en su calidad, fruto de su ocupación urbana y del crecimiento de los impactos de borde de la conurbación de Sevilla.

La casi simultánea transformación urbana que supuso la Exposición Iberoamericana de 1929, contribuyó a confinar esta transformación radical, reforzando el abrazo urbano que Sevilla ofrecía a los territorios del sur, todo ello en torno al nuevo eje hidrológico artificial creado, el Canal de Alfonso XIII, lo que convirtió al agua en el nuevo centro de atención en este nuevo sector urbano. El reforzamiento urbano de Sevilla y del puerto hacia el sur, así como de las infraestructuras viarias circundantes, **no han hecho más que acrecentar con el paso de los años este abrazo urbano**, provocando no solo la transformación de sus características y de los valores naturales previos del ámbito sino también la relación de estos con su entorno inmediato.

Las principales transformaciones introducidas a lo largo del siglo XX que van a tener influencia ambiental y paisajística son:

• Introducción de la **alineación norte-sur** del espacio. El Canal de Alfonso XIII, el puerto, el viario del puerto y la Avenida de Las Razas cambian una llanura extensa, abierta, por un pasillo orientado en dirección norte – sur.

• **Cambios en los cursos de agua.** Se introduce un gran canal con lecho y orillas artificiales a la vez que se retiran los cauces naturales que gobernaban la influencia riparia natural -el meandro de Los Gordales del río Guadalquivir y el último tramo del río Guadaíra-, eliminándose sus cauces y orillas naturales, así como sus dinámicas de desbordamiento.

• Construcción de **volúmenes en altura**. Tanto el desarrollo urbano de este sector como la edificación de naves, grúas y puentes, introducen una nueva componente en el paisaje, la vertical, ausente prácticamente del ámbito en la fase anterior.

• **Introducción del árbol.** Si anteriormente su presencia estaba restringida, ahora el árbol se extiende como elemento habitual a lo largo y ancho de esta zona, heredando la organización y composición de las arboledas de la EIA, en la orilla izquierda del canal, y los eucaliptos promovidos por las técnicas de reforestación propias de la época, en ambas orillas, mayoritariamente en la derecha.

Con estas transformaciones han surgido **incipientes valores naturales asociados al nuevo contexto territorial y sus recursos**, entre los cuales se pueden destacar los siguientes:

El río

Como lámina de agua y flujo de vida. El diseño, dimensión y ordenación que el Canal de Alfonso XIII impone sobre todo el ámbito del DUP y su zona limítrofe va a aportar a este espacio un elemento novedoso, una gran masa de agua con una gran connotación, ya que pasa a ser un nuevo cauce (artificial) del río Guadalquivir. Esto elimina de un plumazo la ecología anterior de la zona y abre la puerta, de la mano del agua, a una nueva organización territorial de los aspectos ambientales de carácter ecológico, paisajístico y bioclimático.

Desde una **perspectiva ecológica**, el río es un nicho ecológico y biotopo que da soporte a numerosas comunidades biológicas (animales y vegetales), aunque

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	29/161	

al estar tan antropizado esta función está muy reducida. Las recurrentes intervenciones humanas sobre el territorio han derivado en una simplificación de los ecosistemas y en la homogeneidad de los espacios. La heterogeneidad de hábitats y espacios útiles es indispensable para el desarrollo de los ciclos vitales de las comunidades biológicas que los sustentan. La simplificación de ecosistemas del lugar lo convierte en un espacio de baja biodiversidad, con cadenas ecológicas cortas, que sin embargo no es despreciable por el mero hecho de contar con un elemento tan trascendental como es la lámina de agua.

Desde una **perspectiva paisajística**, la presencia central del agua se ha impuesto interrumpiendo y dividiendo el ámbito en dos orillas separadas, paralelas pero de uso asimétrico.

El río es un potente elemento estructurador del paisaje que se caracteriza por aportar un sistema lineal dinámico (corriente), líquido (textura) y cambiante por su marea. Además de estructurar el paisaje urbano, aporta a la ciudad una riqueza paisajística muy relevante. El río aporta frescura, espacios abiertos, una traza no construida, libre de la densidad edificada de la ciudad. Es por tanto un espacio de distensión, un espacio de liberación de la mirada, de alivio de la contaminación acústica, es un lugar donde la mirada encuentra visiones lejanas, pasillos visuales casi infinitos, diagonales e innumerables perspectivas hacia la ciudad.

El agua funciona como un espejo según el día y según la situación atmosférica (nube, sol, el cielo). En sus bordes se refleja la ciudad, el barco, la vegetación, el paseo, los puentes. Es un espejo al que pone forma el viento, cuando lo barre y lo crespas, cuando torna el color. Pero además, la huella hidrográfica representa un hito paisajístico que da identidad al espacio y lo hace reconocible en la distancia, incluso en puntos lejanos, siempre que sean elevados.

Se puede hablar también del río como un mirador a cota cero, un punto de observación que nos posiciona en la parte más baja de la ciudad y nos hace alzar la vista hacia ella. El río funciona como mirador en el que perder la mirada, un lugar en el que también tomar la distancia para apreciar las estructuras verticales de la ciudad, como las fachadas fluviales, edificios, torres, puentes.

El río Guadalquivir permanece en nuestro imaginario colectivo como el elemento fundamental de la ciudad marítimo fluvial que nos conecta como un cordón umbilical con el Océano Atlántico, lugar de salida y entrada de flujos históricos, económicos, comerciales, naturales, sociales. Es por tanto un valor patrimonial muy interesante para la ciudad a nivel paisajístico y ecológico.

Desde una **perspectiva bioclimática**, la presencia del agua ofrece un efecto atemperador muy considerable a los espacios que lo circundan. La evaporación de las moléculas de agua resta calorías al aire que lo rodea, rebajando sensiblemente la temperatura. Es este un hecho físico, pero más allá de la física está la cuestión psicológica de observar la cercanía del agua.

Gracias a la inserción en continuo de este canal artificial con el cauce natural del Guadalquivir a través de Sevilla, la ciudad se dota de una cinta ombrotérmica de confort climático en gran parte de su casco urbano, lo que favorece un microclima más benigno en las inmediaciones del río, cual es el caso del plan a desarrollar.

Biodiversidad faunística

Como consecuencia de la sustitución de un ecosistema ripario de morfología natural por un ambiente industrial la biodiversidad original desciende. Los movimientos de las aves, sus sonidos y presencia dinámica, se reducen en general con el cambio de uso radical, ya que se pierde naturalidad. En este contexto, las especies esteparias desaparecen.

No obstante, a pesar del decaimiento general, la nueva configuración central del agua, su inserción en el entorno urbano y la mejora de la accesibilidad a las orillas, permiten que las especies acuáticas que se adaptan a las nuevas circunstancias se puedan ver desde más cerca. Es común observar aves como el azulón (*Anas platyrhynchos*), el cormorán (*Phalacrocorax carbo*) y distintas especies de gaviotas como la patiamarilla (*Larus michahellis*), la reidora (*Chroicocephalus ridibundus*), y picofina (*Chroicocephalus genei*), junto con diferentes ardeidos, especies todas ellas adaptadas netamente a los ambientes acuáticos.

El agua también es un biotopo en el que habitan diversas comunidades faunísticas. Peces, como la lisa o albur (*Mugil Cephalus*), el barbo (*Barbus barbus*) y la carpa

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	30/161	

(*Cyprinus carpio*) desarrollan su ciclo de vida en él, dando sentido biológico al río, como elemento vivo por albergar vida, más que como mero escenario singular o elemento estético.

Además de peces, otros grupos como aves, reptiles, anfibios e insectos tienen en el río su hogar y fuente de alimento. En una simple visita al espacio, se ha detectado la presencia de galápagos leprosos (*Mauremys leprosa*) predando sobre cadáveres de carpas (*Cyprinus carpio*) que flotaban en las orillas, aves riparias como el carricero común (*Acrocephalus scirpaceus*), cantando entre los eucaliptos de la orilla derecha con la mañana ya avanzada en concierto simultáneo con el golpeteo incansable de las chicharras (fam. *Cicadidae*) propias de los días de canícula. Especial relevancia tienen en este contexto el nuevo grupo de aves que coloniza este espacio, que establece aquí su hábitat ligado al aprovechamiento de las sobras de las mercancías y los restos alimenticios de los graneles del puerto: las palomas. El puerto se convierte en el mundo de las palomas, aves que reinan en este espacio poco transitado por la población, volando en pequeños y medianos bandos. Utilizan toda construcción que se le permita, para habitar y formar sus rudimentarios nidos en los recodos de cornisas, cubiertas y tableros mientras se alimentan sin cuartel. Dentro de los tinglados habitan junto con los vencejos en libertad, pero es más evidente la ocupación del interior de las grúas, repletas de excrementos que deterioran el hierro que las forman y que denotan la plena ocupación y uso que hacen de las mismas. Dentro de ellas, anidan y sacan adelante su progenie. Las palomas aportan belleza aunque sería conveniente encontrarles otro lugar dentro del ámbito.

Otras especies capaces de anidar en desplomados similares como los vencejos, las golondrinas (*Hirundo rustica*) y los aviones (*Delichon urbicum*), aprovechan la cantidad de insectos que producen las plantas heliofíticas de la orilla derecha. Los cernícalos (*Falco tinnunculus*) y las lechuzas (*Tyto alba*), se adaptan también a este entorno artificial, aprovechando tanto los insectos de mayor tamaño, como los roedores y micromamíferos que se alimentan de las sobras del puerto y la creciente área periurbana. Otras aves más conspicuas, como mirlos (*Turdus merula*) y gorriónes (*Passer domesticus*) se observan en cualquier lugar. Junto a las anteriores, rapaces como los milanos negro y rojo o real (*Milvus migrans* y *Milvus milvus*) y aguillillas

como la calzada (*Hieraaetus pennatus*), surcan el cielo de este espacio, que se convierte en su lugar de paso y alimentación.

Los insectívoros y frugívoros de pequeño tamaño (paseriformes, fringílidos, páridos, sílvidos) se alinean en las márgenes revegetadas con eucaliptos, arbustos (como higueras, retamas, escobones y tarajes) o heliofíticas en las orillas artificiales, como carrizos, cañas y enneas.

Las migraciones se mantienen porque para este tipo de fenómenos geográficos, el cambio en el ámbito del plan, por más que pueda parecer radical a escala local, es solo relativo a escala global, hallando las poblaciones migradoras compensación a los recursos perdidos en otros tramos del río y su entorno. No obstante, las migraciones se van haciendo progresivamente más discretas por procesos también globales (la intensificación de la actividad urbana y periurbana en la zona, y la ya conocida como sexta extinción).

Cuencas visuales

La componente vertical y la alineación norte-sur reduce la cuenca visual al exterior, pero multiplica las cuencas interiores. La disposición de elementos verticales (árboles, grúas, tinglados) a lo largo de la dirección norte-sur dibuja pasillos visuales en esta misma dirección, restringiendo la anterior y amplía cuenca visual en dirección sur. El puente del Centenario, exterior al ámbito, también contribuye sobremedida a cerrar el horizonte de la cuenca por este lado.

No obstante, a la vez que se pierde amplitud hacia el sur, la oposición de las nuevas orillas paralelas, el viario del propio puerto y la inserción central del cuerpo de agua favorecen la aparición de nuevas cuencas interiores, mayoritariamente transversales, lo que ofrece nuevas oportunidades paisajísticas tanto respecto de la propia orilla como de la orilla de enfrente.

El arbolado

Contribuye tanto a la alineación norte-sur, como a mejorar la biodiversidad y el paisaje: el tratamiento asimétrico de ambas orillas define ordenaciones muy diferentes del arbolado.

Frente a una orilla izquierda, plenamente urbana, arbolada en alamedas (*Populus sp.*) heredadas de la

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	31/161	

influencia de la Exposición del 29 -tanto en especies como en disposición-, se contrapone una orilla derecha, plenamente periurbana, arbolada en una masa de eucaliptos boscosa (*Eucalyptus globulus camaldulensis*), de desarrollo autónomo, sin mantenimiento, que se ubica junto a la orilla artificial formada por mota de tierra y láminas de hormigón, donde proliferan heliofíticas de forma natural (*Phragmites australis*, *Typha latifolia*), junto a algunos arbustos y árboles mediterráneos y exóticos, propios o impropios de ambientes riparios: Olivos (*Olea europea*), acebuches (*Olea europea var. sylvestris*), lentisco (*Pistacia lentiscus*) y la exótica acacia de tres espinas (*Gleditsia triacanthos*)

Los árboles aportan de por sí cromatismo, variedad formal y dinamismo estacional al paisaje, a la vez que se erigen en uno de los principales elementos vertebradores de las cuencas visuales interiores en ambas orillas. Asimismo, la asimetría de tratamientos en ambas orillas, hace que el arbolado sea aún más protagonista, tanto por la desigual densidad de observadores que potencialmente centran sus vistas sobre la orilla derecha desde las instalaciones

del puerto, como por la importancia vertical intrínseca de este elemento al ordenar el espacio y generar hábitats que ayuden a generar ecosistemas riparios de calidad, y con ello una mejora en la calidad de vida urbana. Esto último es especialmente notorio en la orilla derecha, donde el arbolado de eucaliptal es prácticamente el único elemento de ordenación conspicuo.

Confort ambiental, ritmo bajo

Es curioso comprobar como la discontinuidad actual urbana entre el puerto y el antiguo edificio de Servicios de Carabineros y Aduanas implica un cambio radical en el ambiente y el ritmo o tránsito respecto del resto de las orillas de la ciudad. Esto es extrapolable a la orilla derecha donde, la actividad por tránsito - afectada también por una desconexión viaria -, es igualmente muy baja. Lugares tranquilos que, a pesar del cambio radical, mantienen ritmos y ambientes tranquilos, discretos y silenciosos, como irónicamente herederos de la etapa anterior. Este confort psicológico tan ligado a lo ambiental se explica nítidamente en el concepto de biofilia.

Recursos patrimoniales asociados al medio natural (entorno del DUP)

Biogeográficos y ambientales	Hidrología	Río Guadalquivir Dársena de Alfonso XIII – Corta de Tablada Río Guadaíra
	Fauna	Azulones, cormoranes, gaviotas, diferentes especies de ardeidos, carricero común, vencejos, palomas, mirlos, gorriones, milano negro, milano rojo o real, aguililla calzada, golondrinas, cernícalos; Lisas, barbos, carpas; Galápagos leprosos.
	Vegetación	Eucaliptos, heliofíticas, olivos, acebuches, lentisco, acacias de tres espinas.
Otros	Parque del Guadaíra	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	32/161	

La construcción histórica del territorio: Procesos y acontecimientos históricos

Una de las características fundamentales del paisaje es que se encuentra siempre en permanente proceso de construcción, en continuo cambio. En la evolución del paisaje hasta su configuración actual, las huellas del paso del tiempo le aportan una dimensión de historicidad que puede analizarse y explicarse mediante una doble vía: a través del reconocimiento de los procesos y acontecimientos que han actuado como detonantes de las principales transformaciones, y que son la base de su configuración, y mediante el análisis de las principales actividades socio-económicas que lo modelan y transforman. En ambos casos perviven determinados recursos patrimoniales que son los que le otorgan sentido histórico y valor patrimonial.

En la configuración del paisaje del puerto de Sevilla, y concretamente del ámbito del DUP y sus espacios urbanos colindantes, fundamentalmente han sido dos acontecimientos históricos los que han repercutido con mayor incidencia en la caracterización actual del paisaje: la **Exposición Iberoamericana de 1929** (en adelante, EIA) y la **Exposición Universal de 1992**.

Ambos acontecimientos tuvieron un efecto directo en la configuración y transformación de la fisonomía del sector en un período muy corto de tiempo. Sin embargo, fue la EIA la que tuvo una mayor incidencia en este sector. En primer lugar, al coincidir en el tiempo con las obras de adecuación hidráulica del Plan Moliní, que acabaron transformando este espacio (dársena de Alfonso XIII y muelle de Tablada). Pero además, y sobre todo, porque este evento propició la expansión urbana de la ciudad hacia el sur, al proyectarse y desarrollarse aquí una de las zonas urbanas donde se ubicaría la exposición, en un espacio triangular definido entre los ejes viarios que entonces marcaban la continuidad del actual Paseo de las Delicias por la avenida de La Palmera y, por otro lado, la avenida de Las Razas. Su límite en su extremo meridional vendría marcado por la construcción de un equipamiento deportivo (el Stadium) y la barriada de los Hoteles del Guadalquivir, posteriormente rebautizada

como Heliópolis, y por el cauce del curso final del río Guadaíra, una vez que se desvía su desembocadura con motivo de las obras de la corta de Tablada.

De forma previa a la EIA este ámbito del extrarradio urbano tenía un marcado carácter de zona rural y de ocio, con la presencia de una sucesión de ventas en el primer tramo, desde el palacio de San Telmo hasta el extremo meridional de los actuales jardines de las Delicias, y un espacio de uso agrario con diferentes huertas -huerta del Carmen- y haciendas más al Sur -cortijo del Batán, ya en terrenos de la actual Dehesa de Tablada-. Sin embargo, tras la EIA fueron escasos los pabellones que pervivieron en este sector de la ciudad, ya que en su mayoría se proyectaron con un carácter efímero, carentes de la monumentalidad de los afincados más al norte. Entre los principales elementos que han pervivido hasta la actualidad destacan **diferentes inmuebles** (Grupos de Naves 4 y 5 de las Razas, la torre del desaparecido pabellón de Córdoba, los pabellones de Cuba y Santo Domingo, y los actuales edificios de la Comandancia Naval de Marina y la Capitanía Marítima de Sevilla) y, sobre todo, el **trazado de los principales ejes viarios** que estructuran este ámbito: la avenida de la Reina Victoria (hoy Avenida de la Palmera), de la Raza (hoy avenida de las Razas), de Reina Mercedes, de la Infanta Luisa (actual Páez de Rivera) y la actual calle Profesor García González.

Entre el nuevo puerto y el espacio urbano que comienza a desarrollarse con este evento se estableció una clara delimitación (con la avenida de las Razas, las naves originales y sus ampliaciones actuando como barrera) que, con posterioridad, repercutiría tanto en el modo de organización del tejido urbano actual como en la escasa influencia en los barrios colindantes de las actividades portuarias (salvo excepciones puntuales), que quedaron inaccesibles y restringidas casi exclusivamente al espacio entre el frente fluvial y esa avenida. A excepción del puerto histórico del Arenal, este ha sido un aspecto consuetudinario de las relaciones entre el puerto y la ciudad desde que se iniciase su expansión hacia el sur a principios del siglo XX.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	33/161	

Recursos patrimoniales asociados a la Exposición Iberoamericana de 1929

Áreas urbanas	Barriada de Heliópolis	Viviendas y diseño urbano	
	Barrio Sector Sur - La Palmera - Reina Mercedes	Avenida de la Palmera	Pabellón de Cuba, Pabellón de Santo Domingo
		Avenida de las Razas	Grupos de Naves 4 y 5 de las Razas (antiguas galerías americanas) Antiguo pabellón de la Cruz Roja
		Avenida de Reina Mercedes	Antiguo pabellón de Córdoba
		Calle Páez de Rivera	Pabellón Vasco
		Avda. del Guadalhorce	Edificio de Capitanía Marítima de Sevilla (Antiguo pabellón de Servicios de Carabineros y Aduanas)
		Avda. Moliní	Edificio de la Comandancia Naval de Marina; Antiguo pabellón del Protectorado de Marruecos.
	Edificios deportivos	Stadium (implantación)	

La celebración de la Exposición Universal de 1992 sirvió de incentivo para llevar a cabo una intervención urbana de amplio alcance en la ciudad, planificada de antemano a través del PGOU de 1987. Al igual que en la exposición anterior, la mayor repercusión urbanística estuvo centrada en la ubicación del recinto expositivo, situado ahora al noroeste de la ciudad, en los terrenos de la isla de la Cartuja.

El río fue de nuevo objeto de diferentes intervenciones que tuvieron una gran incidencia en el paisaje. En los años previos a la celebración de este acontecimiento su cauce fue objeto de diversas actuaciones. En primer lugar, se llevó a cabo la última gran obra hidráulica del siglo XX, la corta de La Cartuja, que supuso la culminación del desvío definitivo de su cauce vivo fuera de la ciudad. A esta intervención se unió la

eliminación del “tapón” de Chapina, que conllevó la prolongación de la dársena de Alfonso XIII (en este nuevo tramo denominada dársena de San Jerónimo) hasta el meandro homónimo. Esta última intervención permitió recuperar su antiguo cauce urbano y, sobre todo, incorporar a la ciudad un extenso paseo de ribera en su orilla izquierda. A ello contribuyó definitivamente la desmantelación de las infraestructuras ferroviarias y el muro que las ocultaba en la calle Torneo, lo que permitió integrar funcional y visualmente en la ciudad el cauce y su nueva ribera. Esta última se prolongó hasta el espacio ocupado por los antiguos muelles del Arenal y, en intervenciones en años posteriores, desde aquí hasta el puerto de las Delicias. En este sentido, el DUP supone la culminación de este proceso de urbanización e incorporación del antiguo cauce del río y sus muelles aldeaños a la ciudad.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	34/161	



Imagen 01. Fotografía aérea de la dehesa y el acuartelamiento de Tablada, con el canal de Alfonso XIII al fondo, y los tinglados y grupos de naves en construcción, mayo de 1928. Fuente: ETH-Bibliothek.

Además de lo anterior, sobre el nuevo cauce de la dársena se levantaron cuatro nuevos puentes (Cristo de la Expiración, Pasarela de la Cartuja, Barqueta y Alamillo), a los que se unieron otros dos (puentes del Centenario y de las Delicias) en el extremo sur de la ciudad, que tendrían una incidencia directa en la configuración paisajística de este sector, además de otras más negativas sobre sus elementos históricos.

La sustitución del puente de Alfonso XIII por el de las Delicias implicó, en primer lugar, la desaparición de unos de los hitos paisajísticos de la ciudad, testigo de la memoria de la Exposición Iberoamericana en este sector de la ciudad. Esta antigua infraestructura, una vez perdida su funcionalidad y tras barajar diversas opciones, fue trasladada al final del muelle de Tablada, en terrenos de la Autoridad Portuaria, donde

permanece en la actualidad. Desde entonces ha sido objeto de diversas propuestas para su reutilización, ninguna de las cuales ha cambiado esta situación hasta el momento.

Pero además conllevó a partir de 1991 una reordenación viaria en este sector, al establecer una conexión entre las avenidas de Cardenal Bueno Monreal y su salida al área metropolitana del Aljarafe a través de la avenida de Juan Pablo II, que ha acabado convirtiéndose con el tiempo en uno de los puntos de mayor intensidad de tráfico en la ciudad. Su realización, además, favoreció la conexión del eje viario del ramal del ferrocarril del puerto en ambas orillas. Para ello, el diseño del puente aún en una sola infraestructura dos puentes (uno para el ferrocarril y otro para el tráfico rodado y la circulación peatonal).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	35/161	

A lo anterior hay que sumar que este puente consolidó en la ciudadanía la percepción de la existencia de un límite claro entre la ciudad y las actividades portuarias, función que ya ejercía el anterior puente desde que quedó establecida en el PGOU de 1962. Esta percepción de zona límite se refuerza además en la pérdida de la continuidad funcional de la avenida del Guadalhorce hacia el muelle de las Delicias, a la que se suma también la ruptura de la conexión del cantil de ambos muelles. Esto ha acabado convirtiendo el tramo final del muelle de las Delicias en una especie de fondo de saco en el que, el ámbito de confluencia de las avenidas de Moliní y del Guadalhorce, se ha degradado bastante, dejando relegados y fuera de contexto diversos elementos patrimoniales, como los antiguos pabellones que hoy ocupan la Comandancia Naval de Marina y la Capitanía Marítima de Sevilla o la antigua Grúa Fairbairn, que fue reubicada en este espacio en 2005. Es más, el acceso a este espacio desde el muelle de las Delicias se ha cancelado en los últimos años mediante la imposición de una valla que rodea su perímetro, solo siendo posible acceder desde la glorieta de Méjico.

Sin embargo, el mayor impacto de esta nueva infraestructura se debió a las necesidades de

adecuación del espacio que requería la construcción del puente de las Delicias, que determinó el derribo del grupo 1 de los Tinglados y de la crujía de la nave de las Razas más septentrional.

Por su parte, la construcción del Puente del Centenario incorporó una nueva infraestructura de gran impacto visual, que se ha consolidado como hito paisajístico en la ciudad y, en el contexto de este trabajo, como elemento conspicuo y fondo escénico del ámbito de estudio, que además ejerce funciones de mirador y puerta de entrada en el acceso fluvial a los muelles históricos.

Este puente permitió salvar el cauce fluvial y completar por el extremo sur la conexión de la ronda de circunvalación SE-30, que también forma parte de las nuevas infraestructuras urbanas realizadas en estas fechas. Los espacios urbanos situados a sus pies se han ido completando desde entonces en torno a la prolongación de la avenida de las Razas, que ha servido como eje estructurador y ha permitido transformar esta zona degradada para acoger la expansión suroeste del barrio de los Bermejales, la creación del parque homónimo y la prolongación sur del parque del Guadaira. Todo ello ha favorecido la integración con el barrio de Heliópolis.

Recursos patrimoniales asociados al medio natural (entorno del DUP)

Infraestructuras urbana	Puentes	Puente de las Delicias Puente del Centenario
	Infraestructuras de transporte	Línea del ferrocarril portuario
	Avenidas y calles	Reordenación y apertura de la avenida Cardenal Bueno Monreal Reordenación de la Avenida del Guadalhorce y del entorno del puente de las Delicias

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	36/161	



Imagen 02. Puentes de Alfonso XIII y de las Delicias Fuente: Carlos Fernandez Casado, S.L. (<https://www.cfcsl.com/puente-basculante-sobre-el-rio-guadalquivir-sevilla-espana-1991/>)



Imagen 03. Vista del puente del Centenario desde el río. Fuente: Elaboración propia

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	37/161	



Imagen 04. Ortoimagen histórica (1973 - 1986). Fuente: Vuelo interministerial. Plan Nacional de Ortofotografía Aérea



Imagen 05. Ortoimagen histórica (1997 - 2003). Fuente: SIGPAC. Plan Nacional de Ortofotografía Aérea

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	38/161	

La construcción social del territorio: Actividades socio-económicas

La evolución de este ámbito se inicia de forma previa a la celebración de la EIA, a través de las actividades portuarias, a las que posteriormente se le sumarán otras dos. De este modo las intervenciones que van a ir transformando la morfología urbana en este sector tras la celebración de la EIA ha estado condicionada fundamentalmente por la interacción de tres actividades: la portuaria, la residencial, y la universitaria.

La actividad portuaria

El río como elemento fundamental y estructurador del paisaje urbano será objeto desde comienzos del siglo XX de una serie de intervenciones que, con el objetivo de modernizar sus instalaciones portuarias, prevenir las inundaciones y mejorar la navegabilidad de la ría, acabaron alterado radicalmente su cauce histórico en el tramo urbano.

La exigencia de regular la dinámica fluvial va a determinar la ejecución de importantes obras hidráulicas en el río, que quedará convertido en una dársena regulada por una esclusa. El cauce vivo se desviará hacia el oeste mediante la ejecución de sucesivas intervenciones que conllevarán además la modificación y/o entubamiento del cauce de los principales afluentes urbanos del Guadalquivir en su margen izquierda (Tamarguillo, Tagarete y Guadaira).

Asociado a estas acciones son de especial relevancia las sucesivas ampliaciones y el desarrollo del puerto urbano, que ha sido objeto de diversas transformaciones desde sus orígenes, tanto en su emplazamiento como en sus dotaciones, aunque no será hasta el último tercio del siglo XIX y a lo largo del siglo XX cuando estos cambios sean especialmente significativos.

En un corto período entre 1868 y mediados del siglo XX, como consecuencia de las necesidades derivadas de la reactivación comercial y de los procesos de industrialización, se llevó a cabo un progresivo incremento del espacio portuario, así como una renovación continua de sus infraestructuras y dotaciones asociadas. De forma ininterrumpida, en la orilla izquierda del río el puerto se irá extendiendo

desde el Arenal con la construcción del muelle de Nueva York, el muelle de Tablada y el muelle de las Delicias entre ambos.

En la segunda mitad del siglo XX, quedaron en desuso algunos de ellos a medida que la expansión de la ciudad y la construcción de nuevos puentes limitaban el acceso del tráfico fluvial. La actividad portuaria continuará desplazándose hacia el sur, especializándose y concentrando sus funciones a partir de la década de 1960 en el muelle de Tablada en su margen izquierda y, años más tarde, en los nuevos muelles de la dársena del Batán en la derecha.

Será en las inmediaciones de este último sector donde se asentarán diversas instalaciones industriales, destacando entre ellas los depósitos de combustible de la antigua Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA) a finales de la década de 1920 y el conjunto industrial de los Astilleros (1950). En la actualidad el proceso de expansión continúa en el marco de los Planes Directores del Puerto, habiéndose modificado el acceso al puerto, entrado en funcionamiento una nueva esclusa en 2011 y especializándose aún más las diferentes zonas de actividades logísticas.

Esta sucesión de actuaciones han tenido dos importantes consecuencias desde el punto de vista urbanístico y patrimonial. Por un lado, la dilatada pervivencia de esta actividad ha legado a la ciudad un amplio conjunto de inmuebles e infraestructuras de carácter industrial, que hoy en día tienen un importante valor como recursos patrimoniales singulares. Por otro lado, a medida que las antiguas instalaciones portuarias iban perdiendo su funcionalidad original se han ido integrando en la ciudad, dotándolas de nuevos usos en la que se ha fomentado su disfrute social.

Las imágenes históricas asociadas a la actividad portuaria en el entorno del casco histórico o la de los buques amarrados en los muelles de Nueva York o las Delicias ha ido desapareciendo paulatinamente del paisaje fluvial, sustituyéndose por otras donde las embarcaciones de tipo recreativo y turístico son las nuevas protagonistas, destacando entre ellas los cruceros turísticos que remontan el Guadalquivir hasta Sevilla y que atracan en el muelle de las Delicias.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	39/161	

Sin embargo, el desplazamiento del recinto portuario hacia el sur, el traslado de las principales actividades a la orilla derecha y las restricciones al acceso público que requieren por normativa las actividades portuarias han propiciado un aislamiento mayor entre el puerto y

la ciudad. Esto ha contribuido a determinar una escasa percepción por parte de la ciudadanía de los valores y el interés del legado patrimonial de la actividad portuaria de Sevilla.

Recursos patrimoniales asociados a la actividad portuaria

Infraestructuras portuarias	Puentes	Puente de Alfonso XIII Puente de San Juan de Aznalfarache	
	Muelles y embarcaderos	Muelle de Tablada	Equipamientos asociados (Cantil, Grúas pórtico, raíles, norayes, torres de iluminación) Tinglados de mercancías
			Embarcaderos (orilla derecha)
		Muelle de las Delicias	Equipamientos asociados
	Edificios industriales de almacenamiento	Depósitos de CAMPSA -CLH – EXOLUM- (orilla derecha)	
	Infraestructuras de transporte	Ramal ferroviario del puerto	
Obras hidráulicas	Maquinaria pesada	Grúa Fairbairn	
	Cortas	Corta de Tablada	Dársena de Alfonso XIII
Otros	Centro de interpretación	Centro de interpretación de la Autoridad Portuaria	

Actividad residencial, docente y de investigación

Por su parte, la actividad residencial en este ámbito de la ciudad tuvo como detonante inicial la EIA, bajo cuyas necesidades de alojamiento se inició la construcción de la barriada de Hoteles del Guadalquivir (actual barrio de Heliópolis desde 1958) en los terrenos rústicos que eran conocidos como las Huertas del Camino. Esta actividad urbanística temprana no tendría continuidad en este sector hasta mediados del siglo pasado, cuando comienzan el desarrollo del ámbito

más cercano al DUP, y concretamente en torno a la avenida de Reina Mercedes y sus espacios colindantes, la actividad residencial se irá desarrollando en el marco de la expansión urbana por su límite sur, aprovechando el vacío que dejó el desmantelamiento de los antiguos pabellones e instalaciones de la EIA una vez finalizada, aunque este proceso se prolongaría una década e incluso más en el caso de algunos edificios, como el pabellón para maquinarias agrícolas. De este modo, de forma escasamente planificada y a lo largo



de diferentes oleadas que se prolongarán hasta la década de 1990, se irá urbanizando este espacio con diversas tipologías residenciales. Entre ellas, hay que señalar en primer lugar el conjunto de viviendas para funcionarios municipales “Sector Sur” levantado en 1937, entre la actual avenida de Reina Mercedes y las calles Teba, Ensanche y Condesa. Junto a ellas se edificó un año más tarde el grupo “Queipo de Llano”, constituido por casas unifamiliares con jardín ubicado entre las actuales calles Ensanche, Barrionuevo, Teba y Pava.

Otro conjunto singular lo constituyen los tres bloques de viviendas militares que, auspiciados por el Patronato de Casas Militares, se construyen entre finales de la década de 1940 e inicios de la siguiente, justo en frente de los anteriores. Estos bloques residenciales responden a un nuevo modelo de implantación militar que trata de dar solución a las necesidades de alojamiento fuera de los cuarteles de la clase media vinculada de forma permanente al Ejército. Estas viviendas constituyen el germen del urbanismo residencial en este ámbito concreto, que no se ampliaría hasta el último tercio de la década de 1960, cuando a lo largo de dos décadas y de forma paralela al desarrollo del campus universitario se construyen el resto de bloques de viviendas situados entre la avenida de Reina Mercedes y la calle Monzón. Este conjunto ejerce una función de barrera entre el campus y la avenida de la Palmera. Este espacio residencial se caracteriza por la proliferación de múltiples chalés con jardín que carecen del interés arquitectónico de los que se levantaron en la otra acera de la avenida de la Palmera durante el primer tercio del pasado siglo, siendo una excepción los que se sitúan en el frente de esa avenida, como los antiguos pabellones ya mencionados de la EIA y las casas de Torcuato Luca de Tena, Moreno Calvo y la realizada para la viuda López de Ayala.

Al noroeste de la avenida de Reina Mercedes, en la década de 1960, el Patronato de Casas para Funcionarios y Empleados del Ministerio de Obras Públicas construye un conjunto de 15 bloques de viviendas exentos ubicados en la calle Tarfia, entre las calles Profesor García González y Páez de Rivera. Responden a una tipología residencial diferente a las mencionadas hasta ahora y constituyen uno de los principales frentes urbanizados junto a la avenida de las Razas.

Al norte de la calle Páez de Rivera la actividad residencial se configura inicialmente con la construcción, a principios de la década de 1950, de un conjunto de bloques de viviendas de cuatro plantas organizados en dos manzanas entre las calles Chaves Rey, Sor Gregoria de Santa Teresa y Lorenzo de Sepúlveda. Entre esta última y la calle Tarfia se completa este espacio residencial con la construcción de cinco bloques a finales de la década siguiente. Este último conjunto de viviendas, vistos desde el río, desde la orilla frente al muelle de Tablada o desde el puente de las Delicias, constituyen por su altura la principal referencia urbana tras el espacio portuario.

En el extremo noroccidental de este sector, entre la avenida Cardenal Bueno Monreal y el límite sur de los jardines de las Delicias destaca, con una gran relevancia en el paisaje urbano de este sector, el edificio Elcano, imponente bloque de viviendas construido entre 1952-55, al que se le anexaría otro de menor envergadura y relevancia entre 1955 y 1956. Es uno de los primeros ejemplos de edificación promovida por una empresa, la Empresa Naviera Nacional Elcano, para dar alojamiento a sus directivos.

Finalmente, la caracterización del entorno urbano del DUP se completa con la actividad universitaria y de investigación del actual campus universitario de Reina Mercedes. Si bien su desarrollo se inicia a mediados de la década de los sesenta del pasado siglo, destaca en este sentido como, casi veinte años antes, se había inaugurado en este ámbito el Colegio Mayor Hernando Colón (1948). Dependiente de la Universidad de Sevilla, se ubicó en el entonces extrarradio de la ciudad y fue el precursor de la actividad residencial para estudiantes universitarios que hoy están proliferando en este sector de la ciudad. La configuración del campus universitario se inició a mediados de la década de los 60 del siglo XX (1965), cuando comienzan a asentarse una serie de centros universitarios especializados en el conocimiento científico y técnico. Los primeros de ellos fueron las escuelas de Arquitectura, de Ingeniería de la Edificación y antigua de Ingenieros, a las que una década más tarde seguirían las facultades de Matemáticas, Biología, Física, Química, Farmacia y la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Informática, además del Instituto de Idiomas.

Además de las facultades y escuelas, varios centros de investigación especializada se han establecido en

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	41/161	

este espacio. Así, el Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla (IRNASE), dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, trasladó aquí su sede desde el Cortijo del Cuarto a finales de la década de 1980. Y más recientemente, a partir de 2004, el Centro de Investigación, Tecnología e Innovación de la Universidad de Sevilla, distribuye sus sedes en dos edificios del Campus. Finalmente, el Instituto Universitario de Investigación de Matemáticas de la Universidad de Sevilla “Antonio de Castro Brzezicki” completa esta actividad.

La presencia y el carácter que proporcionan la actividad de los distintos centros universitarios ha ejercido igualmente de foco de atracción para que se asienten en su entorno cercano otros centros superiores de estudios, como la Facultad de Teología San Isidoro de Sevilla. Junto a ellos, los equipamientos docentes que conforman los colegios e institutos de enseñanza secundaria y las residencias universitarias y colegios mayores ya mencionados otorgan, en conjunto, un fuerte carácter marcado por la presencia de estudiantes en este sector de la ciudad.

Recursos patrimoniales asociados a la actividad docente y de investigación

Edificios docentes	Centros universitarios – Campus universitario	Escuela Superior de Arquitectura Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Edificación Antigua Escuela de Ingenieros (actual Escuela Técnica Superior de Ingeniería Informática) Facultad de Matemáticas Facultad de Biología Facultad de Farmacia Facultad de Física Facultad de Química Instituto de Idiomas
Edificios residenciales	Colegios Mayores	Colegio Mayor Hernando Colón
Centros de Investigación	Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla (IRNASE, CSIC) Centro de Investigación, Tecnología e Innovación (CI-TIUS, Universidad de Sevilla) Instituto Universitario de Investigación de Matemáticas de la Universidad de Sevilla	

Análisis perceptivos

Este apartado trata de realizar una aproximación a las claves subjetivas que determinan los procesos de apropiación e identificación social del paisaje urbano del ámbito de estudio y su entorno. Para ello se ha llevado a cabo en primer lugar un análisis descriptivo de la percepción visual de sus principales atributos formales e hitos paisajísticos desde diferentes vías y espacios libres de su entorno. Además, se ha realizado

un análisis de los discursos y valoraciones sociales del puerto y las actuaciones propuestas en el DUP a través de la imagen proyectada en internet. Este último se ha llevado a cabo a través de dos análisis independientes realizados en dos momentos diferentes: de forma preliminar, a través de la imagen proyectada en internet por el Puerto y el DUP (mayo-junio de 2021) y, posteriormente (julio de 2021-enero de 2022), a través de la valoración de las demandas sociales que este proyecto ha generado.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	42/161	

Es necesario señalar que, en el contexto de este informe, se ha descartado llevar a cabo un proceso participativo para completar/aportar la valoración social, ya que esta actuación formaba parte de las acciones planteadas y ejecutadas por la Oficina Técnica del DUP.

Pese a lo anterior, los resultados de este análisis constituyen en su conjunto una aproximación suficientemente consistente para poder extrapolar algunas claves interpretativas sobre la valoración social, que en cualquier caso no dejan de ser una interpretación desde el criterio experto.

El desarrollo de este apartado tiene su fundamento conceptual en la consideración de que el paisaje no es solo la configuración o fisonomía (en este caso urbana) de un determinado espacio geográfico, sino que el principal elemento diferenciador y que le da sentido a este concepto lo aporta la percepción multisensorial de las personas sobre el territorio. De este modo, los recursos fundamentales del paisaje son incorporados de forma constante a la percepción cotidiana de la ciudadanía. Los sujetos otorgamos sentidos específicos a los lugares que visitamos y/o frecuentamos. De forma prioritaria lo hacemos con ciertos espacios conocidos donde se desarrolla nuestra actividad vital cotidiana, nuestra experiencia social o que forman parte de los trayectos o desplazamientos que realizamos diariamente (edificios, calles, barrios, espacios públicos, espacios de tránsito). Dicho de otro modo, establecemos procesos de apropiación con el territorio percibido, ya sea de forma consciente o inconsciente, mediante el establecimiento de vínculos afectivos de valoración, cualificación, pertenencia e identidad a partir de nuestras experiencias y de nuestra percepción. La consideración de la dimensión perceptiva constituye un aspecto esencial para valorar qué recursos e hitos paisajísticos son significativos en la imagen cambiante de la ciudad.

Aproximaciones visuales al ámbito

A partir de estos presupuestos se plantea a continuación un análisis de la percepción a través de las aproximaciones visuales al ámbito de estudio. Este análisis se ha circunscrito específicamente al ámbito del DUP y su entorno, centrándose especialmente en los recursos patrimoniales e hitos paisajísticos que lo conforman. Se ha realizado siguiendo parcialmente una metodología ya ensayada en 2015 en la GPHUS. En esta se trata de analizar la vistas estáticas y

dinámicas que son percibidas de forma frecuente y que contribuyen a construir y fijar identidades con ciertos lugares del paisaje del entorno del DUP. Para ello se han seleccionado las infraestructuras viarias urbanas que posibilitan la percepción de este ámbito o de sus hitos paisajísticos más característicos por parte de los viandantes que transitan por ellas, tanto a pie como en vehículos. Algunas de ellas, además, han incorporado un carril-bici, aportando una nueva manera de desplazarse y de percibir la ciudad.

Actualmente, el espacio del DUP es perceptible desde numerosas vías e infraestructuras de su entorno próximo. Entre ellas, son especialmente significativas por la intensidad del tráfico la avenida de las Razas y los puentes del Centenario y de las Delicias. Este último, además, cumple funciones de mirador estático, ya que el tránsito por él permite detenerse a contemplar la amplitud de visuales que ofrece la dársena. En este mismo sentido, pero desde un ámbito más lejano, se considera también el puente de los Remedios. El último elemento seleccionado como mirador estático en las proximidades del ámbito lo constituye el espacio de la orilla derecha frente al muelle de Tablada.

Además de ellas, es interesante igualmente la percepción lejana que aporta la circulación por la avenida de las Delicias, en un tramo específico entre el Palacio de San Telmo y el puente de los Remedios.

Para finalizar se aborda la percepción visual que aportará la apertura a la ciudadanía del DUP, que incorporará una nueva perspectiva del resto del puerto o de la orilla de enfrente, a través de los puntos de observación:

Avenida de las Razas

Este vial, que actualmente tiene más de 2 kilómetros de longitud, se extiende desde su intersección en su extremo norte con la avenida de Moliní en la glorieta de Méjico hasta la confluencia con la avenida de Dinamarca, frente al parque de los Bermejales, en su extremo sur. Esta vía ha sido objeto de sucesivas ampliaciones desde su planteamiento inicial hasta nuestros días. El tráfico de vehículos ha evolucionado de forma paralela y aunque el Ayuntamiento de Sevilla no aporta datos sobre el volumen de tráfico que soporta, resulta incuestionable que ha ido incrementándose notablemente. Hoy en día se ha constituido en uno de los accesos a la ciudad desde la ronda de circunvalación de la SE-30. Pero

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	43/161	

también como vial de acceso a la salida hacia el sector metropolitano del Aljarafe a través del puente de las Delicias, pasando previamente por la glorieta de Méjico. En el sentido inverso, es utilizada para acceder al campus universitario desde la anterior glorieta o desde el puente de las Delicias a través de Páez de Rivera o Profesor García González, y más recientemente, como uno de los accesos al centro comercial instalado al final de la misma.

El principal recurso patrimonial perceptible a lo largo de su trayectoria en ambos sentidos lo constituye el frente urbano del conjunto de las naves de las Razas, que a la vez supone una pantalla que impide la vista de otros elementos portuarios. Constituyen una excepción a esta afirmación aquellos que son visibles por su envergadura (grúas) o por la apertura que proporcionan los viales de intersección entre los distintos grupos de naves. En su extremo sur, en el lado occidental es claramente perceptible el antiguo puente de Alfonso XIII en su nueva ubicación, imagen que contrasta con la presencia imponente del puente del Centenario, mientras que en la otra acera tienen su límite el parque periurbano del Guadaíra, recurso de significativa relevancia ambiental y social, y el de los Bermejales. En el lado opuesto, en su extremo noreste destacan el Edificio Elcano, uno de los hitos edificatorios más imponentes de este sector, construido en 1953. Y en la acera opuesta, aunque de forma parcial, la parte trasera de la Comandancia Naval de Sevilla. Otro recurso vinculado al puerto en este sector, al sur de la avenida Cardenal Bueno Monreal, es el edificio sede de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto de Sevilla, con dos interesantes bajo-relieves que representan los trabajos relacionados con esta actividad.

Pese a la presencia de numerosos recursos de interés patrimonial a lo largo del recorrido de esta vía, la imagen percibida se distorsiona por la proliferación en su lado oriental de numerosos espacios libres carentes de uso o destinados a servir de aparcamiento.

Páez de Rivera

Esta calle, que conecta las avenidas de la Palmera y de las Razas constituye una de las principales vías de acceso a la avenida de Reina Mercedes y su campus universitario. Pero igualmente es utilizada con frecuencia para acceder

a dos equipamientos fundamentales que se localizan en sus aceras: la jefatura de la Dirección General de Tráfico y el hospital Duques del Infantado. En cualquier caso, su recorrido hacia la avenida de las Razas ofrece una imagen muy específica en la que se impone el frontal de las naves y, sobresaliendo tras ellas, el conjunto de las grúas portuarias. Dada la ausencia de elementos constructivos de envergadura, este conjunto se percibe con mayor nitidez a partir de su intersección con la calle Tarfia, especialmente en las inmediaciones del cruce con la avenida de las Razas, donde el único obstáculo lo constituyen los carteles publicitarios. Desde aquí y en ambas direcciones es posible percibir sin impedimentos la mayor parte de las fachadas del conjunto de las naves, además de la cancela de acceso.

Puente de las Delicias

La entrada a la ciudad a través del puente de las Delicias es uno de los tres puntos (junto al Alamillo y la Ronda Norte-Glorieta Olímpica) con más alta intensidad de tráfico en determinados momentos del día (mañana y mediodía), según el servicio de estadísticas del Ayuntamiento de Sevilla.

Según el listado de rutas para informes de intensidades del Ayuntamiento de Sevilla¹⁶, el informe resumen de intensidades de tráfico en días laborables del año 2019, el acceso a través del Puente de las Delicias es uno de los 5 puntos con más intensidad de tráfico, ocupando concretamente el cuarto puesto. Las horas punta con mayor intensidad se concentran entre las 7:00 y las 10:00 AM y entre las 13:00 y las 16:00 PM, es decir coincidiendo con los intervalos temporales de los principales eventos de movilidad obligada.

Según las estadísticas de los valores de la intensidad del tráfico medio diario en el período de años 2017-2019 en las principales rutas de la ciudad de Sevilla, en los días laborables de estos 3 años una media anual de casi 44.000 vehículos pasaron por este punto (entrada y salida). La principal causa radica en que esta infraestructura es utilizada como uno de los principales puntos de acceso y salida de la ciudad hacia el ámbito oeste del área metropolitana (Aljarafe).

Esta vía permite una observación directa del muelle de Tablada y de sus principales dotaciones: el cantil

¹⁶ <https://trafico.sevilla.org/pdf/ResumenIMD2019.pdf>

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	44/161	

del muelle, el conjunto de grúas, norayes y torres de iluminación, los diferentes grupos de tinglados y la parte trasera de las naves. Además, la zona más próxima al mismo es el punto habitual de atraque de la flota auxiliar de la Autoridad Portuaria y de la Guardia Civil,

aportando a este espacio sus embarcaciones específicas (remolcadores y patrulleras oficiales). La percepción desde esta infraestructura proporciona las imágenes de este muelle más consolidadas en el imaginario colectivo.



Imagen 06. Vista del muelle de Tablada desde el puente de las Delicias. Fuente: Elaboración propia



Imagen 07. Vista del muelle de Tablada mientras se circula por el puente de las Delicias. Fuente: Elaboración propia

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	45/161	

Puente del Centenario

La construcción de este puente supuso la introducción de un nuevo mirador dinámico que aportó un nuevo punto de observación a lo largo de su recorrido. Esta infraestructura permite obtener amplias panorámicas visuales, dada la altura que alcanza su tablero (45 m sobre el río en su punto máximo) y su ubicación sobre el cauce de la dársena fluvial. Este puente registra una media diaria de tránsito de 100.000 vehículos en ambos sentidos¹⁷. Por todo ello tiene una gran influencia en la percepción del paisaje urbano y, específicamente, del ámbito del DUP.

Destaca, ante todo, la perspectiva semicenital que ofrece de casi toda la ciudad y el cauce fluvial como eje vertebrador. En este sentido, su aportación es

equiparable a la de los miradores históricos de la ciudad desde el Aljarafe, origen de las principales representaciones del conjunto urbano desde el siglo XVI.

A medida que se transita, en la mirada hacia la ciudad los focos de atención cercanos lo acaparan, en un primer plano, la actividad portuaria en ambas orillas. Sobresale en la orilla derecha la dársena de Batán y, en la otra, el muelle de Tablada con sus principales dotaciones y equipamientos, además del antiguo puente de Alfonso XIII. En el plano medio destacan la sucesión de puentes y los principales hitos paisajísticos del paisaje urbano, la Catedral, la Giralda, las torres de la Plaza de España, etc. Como fondo escénico se distinguen dos elementos fundamentales de la configuración paisajística de la ciudad: el Aljarafe y Sierra Morena.



Imagen 08. Vista del puente del Centenario desde el río. Fuente: sevilasecreta.com. Consultado en 2/6/2022.

Puente de Los Remedios

Este puente atraviesa la dársena y conecta el Paseo de las Delicias, a la altura del parque de María Luisa, con la calle Virgen de Luján, en el barrio de Los Remedios. Su mayor cualidad como punto de observación del muelle de Tablada se la proporciona su ubicación y sus atributos formales. Se sitúa en un tramo de la dársena en la que la dirección de su cauce torna ligeramente. Esto permite la observación de una perspectiva singular en ambas direcciones, facilitando la conexión visual del conjunto

histórico de la ciudad con las del muelle de Tablada. Este puente y los anteriormente reseñados son los únicos que permiten la observación de ese muelle, añadiendo en este caso a sus principales recursos la vista previa del puente de las Delicias. En la imagen de conjunto, al igual que en otros casos, destacan el contraste entre las formas curvas de los techos de los tinglados y los arcos de soporte del cantil con respecto a la linealidad horizontal del muelle y la verticalidad que imponen las grúas y las torres de iluminación.

¹⁷ <https://mapas.fomento.gob.es/mapatrafico/2019/>

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	46/161	

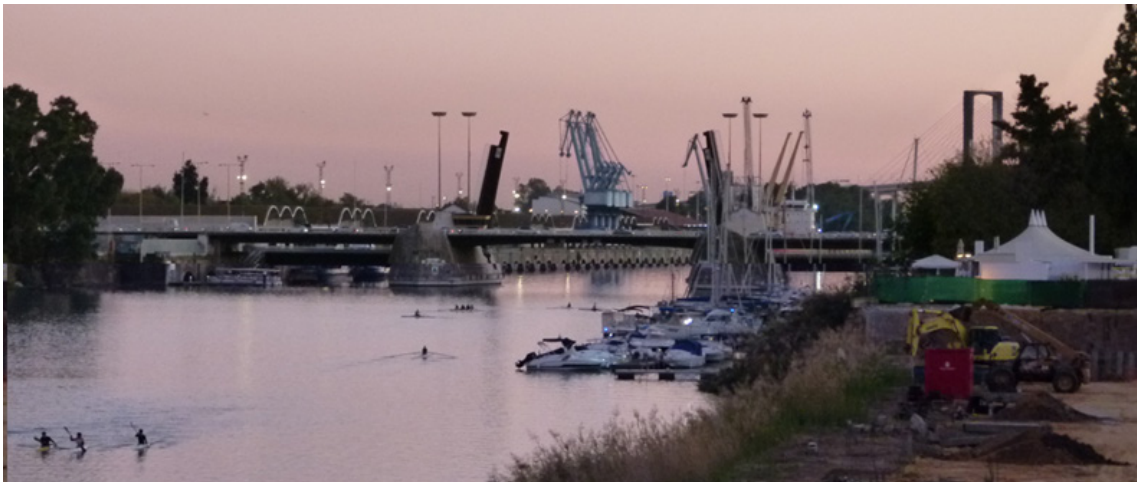


Imagen 09. Vista hacia el norte desde el puente de Los Remedios. Fuente: Elaboración propia.

Desde el Paseo de las Delicias

La circulación por esta avenida en dirección a la avenida de la Palmera proporciona, en el tramo comprendido entre el Palacio de San Telmo y el puente de los Remedios, una de las vistas lejanas más singulares del muelle de Tablada. Dicha singularidad la aportan fundamentalmente las grúas que, en su función como hitos paisajísticos, connotan desde la distancia el carácter portuario de este espacio. A ello contribuye igualmente el hecho de poder observar el cauce artificial del río.

A lo largo de este trayecto el paisaje portuario lejano se revela y oculta en distintos momentos hasta que

desaparece definitivamente de la vista. Sin embargo su imagen y la constatación de la actividad portuaria desde el entorno urbano histórico sorprende a quienes no están habituados a la misma.

A las imágenes anteriores donde destacaban en una mirada fugaz las grúas portuarias, se le suma en su recorrido a pie una mirada más detenida y atenta a otros detalles, que abarca conjuntamente el río, las dos orillas y los puentes que las conectan (de los Remedios y de las Delicias), la disposición de los espacios portuarios y urbanos y el fondo escénico del principal hito paisajístico del sur de la ciudad, el puente del Centenario.



Imagen 10. Vista desde el Paseo de las Delicias. Fuente: Google Street View. Consultado en 1/5/2022.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	47/161	

Desde la dársena y sus paseos adyacentes

En comparación con otros recorridos, el tránsito por la dársena es, con bastante diferencia, el menos habitual entre los ciudadanos, quedando restringido básicamente a la práctica de actividades náuticas y fluvio-deportivas, a la navegación turística de paseos por el río y a la llegada de cruceros. Sin embargo es necesario considerar que estas actividades deportivas no han parado de proliferar gracias a los clubes históricos que se encargan de fomentarlas y, más recientemente, a la instalación del Centro de Alto Rendimiento de la Cartuja. A las prácticas tradicionales del piragüismo, el remo y la vela se han añadido otras nuevas, como el paddle surf, que se desarrollan en este espacio, donde el puente de las Delicias marca el límite por el sur.

La percepción desde la cota fluvial proporciona un punto de vista original y poco habitual de los espacios portuarios. Sin embargo, la restricción del paso más allá del límite que marca el puente de las Delicias condiciona unas vistas limitadas por la distancia y la barrera que impone el puente de las Delicias. Sin embargo no es desdeñable la visión de continuidad que ofrece el conjunto portuario.

Junto a las anteriores, son también reseñables las actividades turísticas que ofrecen paseos por el río, que se distribuyen entre las tradicionales embarcaciones de recreo atracadas junto a la Torre del Oro y otras nuevas que ofrecen sus servicios desde la red de pantalanés que se han añadido en ambas márgenes de la dársena. Además, el puerto de Sevilla se ha convertido de forma habitual en el destino para la escala de diferentes cruceros, gracias a las posibilidades que ofrece para atracar a pocos metros del centro de la ciudad y de sus principales recursos turísticos y patrimoniales. Esta última ofrece en su recorrido hasta la actual terminal de cruceros en el muelle de las Delicias una perspectiva visual completa del muelle de Tablada, siendo el primer frente portuario de la dársena que puede observarse junto al recinto urbano.

Las diferentes intervenciones en las orillas fluviales desde 1992 han aportado a la ciudad un paseo de más de 7 kilómetros desde San Jerónimo hasta el final del muelle de las Delicias. En algunos tramos de esta vía, altamente transitada a pie o en bicicleta, confluyen diversos usos que la caracterizan como un espacio de ocio y sociabilidad con dotaciones de servicios recreativos y de hostelería.

Su recorrido proporciona una manera diferente de contemplar la ciudad, más pausada y atenta a diferentes detalles, permitiendo incluso la observación estática del paisaje urbano y fluvial. La percepción de este modo conlleva una experiencia más intensa, ya que suma a la apreciación visual las aportaciones de otros sentidos, como el olfato o el oído, actuando todos ellos en la conformación de emociones y significados atribuibles a ciertos elementos que actúan como referentes patrimoniales del carácter paisajístico.

A lo largo de este paseo, los tramos más significativos para la observación del ámbito de estudio se concentran exclusivamente sobre los antiguos muelles de Nueva York y las Delicias. Sin embargo, en el primero, el incremento en los últimos años de terrazas de hostelería con numeroso veladores, además de la vegetación, no facilitan las vistas hacia el sur. Asimismo, el puente de los Remedios se interpone durante una parte del recorrido en la observación hacia el muelle de Tablada, siendo en la parte más cercana a ese puente desde donde se obtienen las mejores vistas. Por su parte, en el muelle de las Delicias la terminal de cruceros y el vallado de la zona de atraque tampoco permiten obtener un panorama despejado hacia el muelle de Tablada. Sin embargo, desde los espacios libres, se percibe una imagen que, en la actualidad, refleja intensamente su carácter portuario y su vinculación con el ámbito urbano colindante. Pero seguramente, la aportación más interesante de este paseo es la posibilidad que ofrece para reconocer la secuencia de ampliación de los muelles históricos, desde el Arenal hasta el muelle de las Delicias, si bien la ausencia de elementos de interpretación dificultan la comprensión de su carácter histórico portuario, quedando reflejado parcialmente hoy en día por los cruceros que atracan en el muelle de las Delicias y los restos en el pavimento del viario de las grúas y el ferrocarril.

Por último, además de los trayectos descritos, es igualmente **destacable como punto de observación la orilla opuesta de la dársena**, frente al muelle. Este espacio forma parte de los terrenos de la Autoridad Portuaria y su accesibilidad (exclusivamente desde la antigua carretera de la Esclusa, a través de la avenida Maestranza Aérea) está parcialmente restringida (solo permitida en una determinada franja horaria). Se ha ido conformando desde la década de los años treinta del siglo XX y tiene un marcado carácter industrial,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	48/161	

particularmente al sur. Su desarrollo comenzó al establecerse aquí los depósitos de almacenamiento de la antigua CAMPSA y se consolidó posteriormente con la puesta en marcha de la dársena del Batán. En su extremo norte, junto al puente de las Delicias, presenta un estado de abandono y desorden, donde es utilizado mayoritariamente como zona de aparcamiento. Sin embargo, la presencia de un bosque de eucalipto a lo largo de la ribera contribuye en gran medida a ocultarlo. Desde ese punto y desde los restos alledaños de una serie de pantalanes de atraque abandonados se tienen

una de las mejores visuales del muelle de Tablada, permitiendo reconocer sin obstáculos todo el frente del cantil y su prolongación hasta las inmediaciones del puente del Centenario. Este lugar y el puente de las Delicias constituyen actualmente los puntos más cercanos para contemplar los últimos desarrollos de la actividad portuaria en este muelle. Además de la percepción visual, desde esta orilla es posible oír de fondo diferentes sonidos vinculados con la misma, procedentes de los buques, de los remolcadores, de las actividades de la carga y descarga, etc.



Imagen 11. Vista hacia el sur desde el muelle de las Delicias. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 12. Vista del muelle de Tablada desde la orilla de enfrente. Elaboración propia.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	49/161	

Desde el ámbito del DUP

Finalmente, con la intención de analizar las posibilidades que ofrecerá el DUP se ha incluido una breve descripción de las imágenes percibidas desde tres puntos singulares en el interior de este recinto: el puente de Alfonso XIII, el cantil del muelle y la avenida del Guadalhorce.



Imagen 13. Vistas hacia el norte desde el cantil. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 14. Vista hacia el sur desde el cantil. Fuente: Elaboración propia.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	50/161	

Desde el antiguo puente de Alfonso XIII

Como ya se ha señalado, este puente constituye uno de los legados de la EIA. Sus restos, una vez desmontado, fueron trasladados a su ubicación actual, al final del muelle de Tablada, donde permanecen desde entonces. El Plan Especial de Ordenación del Puerto de 1994 contempló su reutilización entre el actual espacio de Altadis y el muelle de Nueva York, cuestión que sigue siendo demandada por diversos colectivos sociales. Sin embargo, en el contexto de las actuaciones emprendidas para el desarrollo del DUP, la ubicación de esta infraestructura singular presenta un alto potencial para dotarla de un nuevo uso como mirador de la actividad portuaria e industrial desarrollada en la orilla de enfrente. A ello contribuye igualmente su diseño, que le otorga un carácter más industrial que urbano.

Las principales cualidades perceptivas que establece su actual ubicación frente a la dársena del Batán, permite la observación de sus muelles y todo su equipamiento, donde recae ahora el mayor peso de la actividad portuaria. Igualmente, aguas abajo, en una perspectiva más lejana de esa orilla, es posible intuir otro de los grandes recursos del patrimonio industrial del puerto: los antiguos Astilleros. La percepción visual de estos recursos se completa con el tramo fluvial de la dársena, el puente del Centenario y, al fondo, el escarpe del Aljarafe.

Desde el cantil del muelle

A diferencia de lo que ocurre en los muelles de las Delicias y Nueva York, el muelle de Tablada presenta actualmente unas altas cualidades como mirador

escénico del paisaje urbano. Desde el cantil se puede abarcar una cuenca visual amplia, que incluye vistas hacia la ciudad, hacia la orilla de enfrente y hacia el sur. Hacia el centro urbano, permite distinguir en la lejanía algunos de los principales recursos patrimoniales e hitos paisajísticos de su paisaje urbano, como la Giralda, la Catedral, las torres de la plaza de España. En la orilla opuesta sobresale exclusivamente la pantalla verde que aporta el bosquecillo de eucaliptos, que contrasta con la dureza del entorno portuario. Las vistas del puente del Centenario y de la dársena del Batán cierran el campo visual hacia el sur.

Desde la avenida de Guadalhorce

Este eje viario se extiende actualmente desde la avenida de Moliní hasta su confluencia por el sur con la avenida de Dinamarca, ya fuera del actual ámbito portuario. Su recorrido discurre casi completamente por el recinto portuario, por lo que su acceso está restringido al personal que desarrolla aquí sus labores. Esta avenida se conforma como el principal eje articulador de este muelle a lo largo de su extensión norte-sur, distribuyéndose a ambos lados los distintos grupos de naves y los tinglados y el cantil del muelle. Una de sus características más singulares es la gran amplitud de sus dimensiones, especialmente de su anchura, diseñada para albergar el desarrollo de actividades de carácter industrial. Además de los elementos patrimoniales señalados, a lo largo de su recorrido aporta una percepción autocontenida de gran calidad y significación, que permite aglutinar casi todos los elementos del patrimonio industrial y portuario que conforman el área del distrito portuario.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	51/161	



Sección A-A'



Sección B-B'



Sección C-C'

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	52/161

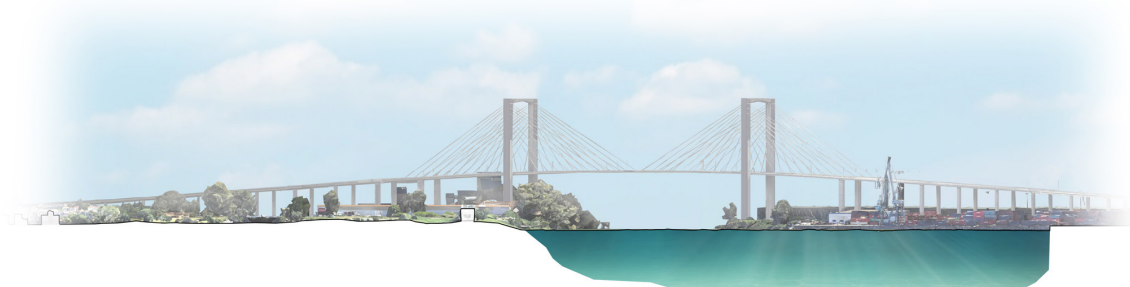




Sección D-D'



Sección E-E'



Sección F-F'

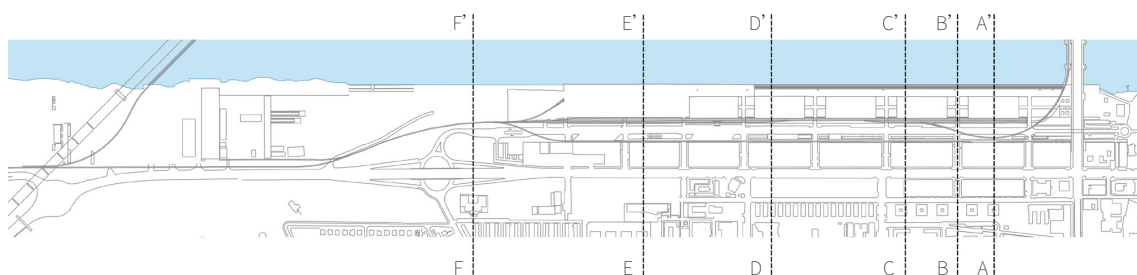


Gráfico 01. Secciones transversales hacia el sur por el DUP, mostrando los principales corredores visuales y sus elementos configuradores en el ámbito inmediato. Elaboración propia a partir de Google (s.f.), obtenido de <https://goo.gl/maps/MXuYPXzmepJJeB7GA>, en 1/3/2022.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR

CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ

FECHA

17/06/2024

VERIFICACIÓN

Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ

PÁGINA

53/161



Imagen proyectada

Para realizar una aproximación general a la imagen proyectada por el Puerto de Sevilla se ha realizado una búsqueda en Internet con el criterio “Puerto de Sevilla”. Los resultados obtenidos se han clasificado tomando en consideración los 50 primeros mostrados por Google. Hay que apuntar que el buscador ordena los resultados por factores de relevancia y técnicos que cada productor de contenidos puede mejorar en su propia web. Es decir, la relevancia o posición de los resultados depende, entre otros aspectos, del número de webs que apuntan a las páginas mostradas. Quiere ello decir que, si bien el hecho de ser los recursos potencialmente más consultados puede hacerlos también los más influyentes, en el caso que ocupa a este informe, el de la imagen proyectada por el puerto de Sevilla, pueden existir webs con menos recursos de marketing que aparezcan en posiciones alejadas y que, aun así, podrían revelar posicionamientos relevantes (críticos o favorables) de agentes con intereses en la materia. No obstante, Google, el buscador más importante y universalmente usado en la actualidad, mejora paulatinamente sus algoritmos de búsqueda de manera que se tienen en cuenta también otros aspectos como, entre otros, que los términos de búsqueda aparezcan encabezando textos, hecho que se entiende que cubrirá mejor las expectativas de las personas interesadas.

En la Tabla 1 se presentan a modo de síntesis algunos datos extraídos de los resultados de la búsqueda.

• **Datos iniciales.** La búsqueda se realizó el día 22 de junio de 2021 utilizando como criterio de búsqueda “puerto de Sevilla”, sin ningún otro filtrado adicional. El motor de búsqueda identificó un total de 4.510.000 recursos, de los que muestra en función de su relevancia 86.

• **Expresan opinión.** Un 92% de los contenidos analizados no aportan análisis ni opiniones sino información en su mayoría proporcionada por notas de prensa de la autoridad portuaria. Solo cuatro contenidos aparecen firmados y, de ellos, solo uno muestra una visión crítica alternativa a las noticias difundidas por los medios de comunicación y las páginas web oficiales.

• **Palabras clave.** Se refiere a los términos asociados a las imágenes identificadas por Google en la web. Se observa con claridad como la mayor parte de los términos pueden clasificarse en dos grandes categorías: los relacionados con la actividad portuaria reciente (crucero, logo, tren, esclusa, zona franca, terminal de cruceros, Ángel Pulido) y, más numerosos aún, los relacionados con su historia (antiguo, mapas, pintura, siglo XVI, historia, Nueva España, dibujos, edad moderna, virreinato, edad media, Magallanes, museo). Repetida esta búsqueda para otros puertos peninsulares, en ningún caso se obtienen resultados semejantes (se ha realizado para Motril, Algeciras, Málaga, Cádiz, Lisboa, Barcelona y Bilbao).

Esta presencia se viene reforzando en los últimos años. Véase como ejemplo la divulgación realizada en el aeropuerto de Sevilla:

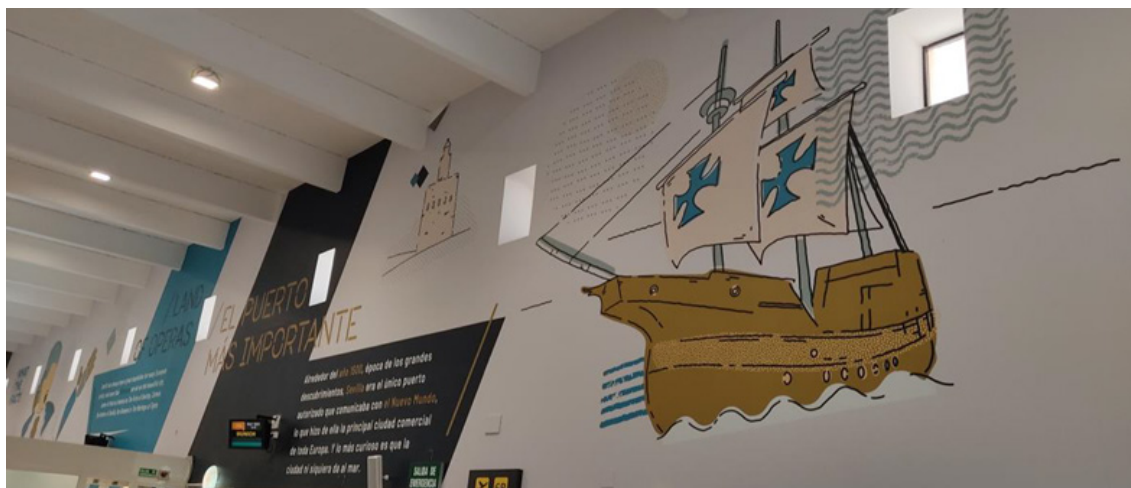


Imagen 15. Divulgación del puerto en el aeropuerto de Sevilla. Elaboración propia.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	54/161	



Imagen 16. Divulgación del puerto en el aeropuerto de Sevilla. Elaboración propia.

• **Búsquedas relacionadas.** Las búsquedas relacionadas aparecen al final de la primera página de resultados de la búsqueda. Las asociadas al puerto de Sevilla se refieren fundamentalmente a la identificación de datos de contacto (teléfono, dirección, cómo llegar), a sus actividades e instalaciones (actividades, barcos, esclusa) y a su historia.

• **Ámbitos.** El 36% de los contenidos analizados provienen de medios informativos y presentan noticias del puerto, en su gran mayoría de agencia y sin firmar. El 30% se asocian a contenidos de comunicación institucional, destacando los que provienen de la APS. El ámbito empresarial también está ampliamente representado en un 20% de los contenidos. El 14% restante se distribuyen entre el ámbito académico, enciclopédico y particular (ver Tabla 1).

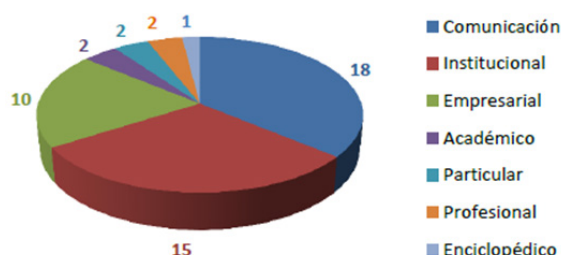


Gráfico 02. Ámbitos de procedencia de los contenidos analizados. Elaboración propia.

• **Agentes.** Los principales agentes que impulsan la elaboración de contenidos sobre el puerto de Sevilla en Internet son medios de comunicación. Entre ellos destaca el Diario de Sevilla y ABC con dos contenidos seleccionados en las 50 primeras entradas analizadas, uno de ellos -en ambos casos- recogiendo el histórico de noticias sobre el puerto. Algunos diarios digitales están especializados en actividades de transportes como El Mercantil, Cadesum Digital o El Canal. Otros importantes medios de comunicación identificados son, por ejemplo, la Cadena Ser, la Razón, el Correo de Andalucía, ABC, Europa press, El Confidencial, etc. El siguiente grupo de agentes son los institucionales, asociados a actividades de gobierno a distintas escalas. Destaca entre ellos la Autoridad Portuaria, que difunde gran cantidad de contenidos en su propia web y a través de notas de prensa de las que se nutren los medios de comunicación. A escala regional se encuentran la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y la Empresa Pública de Gestión del Turismo y el Deporte de Andalucía, mientras que a escala nacional se ha identificado al Ministerio de Cultura y Deporte y al de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. A nivel local puede citarse el Ayuntamiento de Sevilla. Agentes académicos también han sido identificados y están vinculados a la Universidad de Sevilla y centrados en difundir conocimientos sobre la historia y el patrimonio del puerto. Otros dos grupos de agentes destacan especialmente: los relacionados con actividades empresariales y de servicios profesionales y los asociados a la gestión cultural, el ocio y/o el turismo. Entre los

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	55/161	

primeros destaca la asociación para la promoción del puerto de Sevilla, Estudios Marítimos Naucher S.L., Arquitectos Hombre de Piedra, FCC Construcción o Ingeniería y economía del transporte entre otros. Entre los segundos cabe citar OnSevilla Ocio y Cultura o Sevillagua.

Una de las conclusiones de este análisis preliminar es que la actividad portuaria de Sevilla está fuertemente

identificada con su historia. Este hecho es un importante activo y una oportunidad para potenciar su singularidad frente a sus competidores. Por otra parte, no se identifica entre las primeras páginas web consultadas, una corriente crítica definida que cuestione las actividades del puerto sino que, más bien, se hace eco de ellas y la web se convierte en un altavoz de la información de la autoridad portuaria.

DATOS DE BÚSQUEDA		Fecha	22/06/2021	Criterio	"Puerto de Sevilla"
Nº Total	4.510.000	Relevantes	86	Expresan opinión	4
Palabras clave (imágenes)	Antiguo, mapas, crucero, logos, esclusa, pintura, siglo xvi, historia, España, nueva España, tren, zona franca, Ángel Pulido, dibujos, terminal de cruceros, edad moderna, virreinato, edad media, Magallanes, museo				
Búsqueda relacionadas	Puerto de Sevilla teléfono		Puerto de Sevilla cómo llegar		
	Puerto de Sevilla historia		Puerto de Sevilla dirección		
	Aeropuerto de Sevilla		Puerto de Sevilla barcos		
	Puerto de Sevilla actividades		Esclusa del Puerto de Sevilla		
Ámbitos	Institucional	15	Empresarial	10	
	Comunicación	18	Particular	2	
	Académico/Enciclopédico	3	Profesional	2	
Agentes	INFORMA D&B S.A.U.		Autoridad portuaria		
	iContainers		Ayuntamiento de Sevilla		
	Asociación para la promoción del puerto de Sevilla		Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana		
	Cadena Ser		Ministerio de Cultura y Deporte		
	Cadesum digital S.L.		Autoridades portuarias andaluzas		
	Diario ABC		Cátedra Metropol-Parasol de Gestión de Espacios Turístico-comerciales y de ocio		
	Diario de Sevilla		Fausto Arboleda Sánchez		
	Diario El Canal		OnSevilla Ocio y Cultura		
	El Confidencial		Empresa Pública de gestión del Turismo y el Deporte de Andalucía		
	El Estrecho Digital		Sevillagua. José J. Rodríguez Barrera		
	El Mercantil		Alfonso Pozo Ruiz		
	Estudios Marítimos Naucher, S.L.		Fundación Valenciaport		
	Formación, eventos y medios digitales S.L.		Fundación Cajasol		
	Grupo Diario		Corporación de prácticos del puerto de Sevilla y ría del Guadalquivir		
	La Razón		Arquitectos Hombre de Piedra/Buró4 Arquitectos		
	Sevilla Actualidad		FCC Construcción S.A.		
	Sevilla press		Ingeniería y economía del transporte		
	El Correo de Andalucía		Mirenetraffic		
	Europa press		Agencia Pública de Puertos de Andalucía		

Tabla 01. Ficha de búsqueda de contenidos generales. Elaboración propia

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	56/161	

Imagen del distrito urbano portuario

Búsqueda simple

Se ha realizado una búsqueda similar a la anterior, aunque restringiendo algunos campos de información, para realizar una aproximación a la imagen del distrito urbano portuario en los primeros seis meses de 2021, incluyendo así los contenidos generados tras la presentación del proyecto de este nuevo distrito en el seminario RETE, celebrado en Sevilla en el mes de junio. Se han clasificado los 33 resultados obtenidos de la búsqueda. En la Tabla 2 se presentan los datos más significativos de la búsqueda.

- **Datos iniciales.** La búsqueda se realizó el día 1 de julio de 2021 utilizando como criterio de búsqueda “distrito urbano portuario”. A este criterio se añadió, como se ha explicitado anteriormente, un filtro de fecha para situar los resultados en el primer semestre de 2021. El motor de búsqueda identificó un total de 240 resultados y clasificó 33 como relevantes.
- **Firma.** La mayor parte de los recursos identificados pertenecen al ámbito periodístico. Entre ellos se han contabilizado 10 artículos firmados, un 30% del total.
- **Palabras clave.** Las imágenes identificadas por Google en la web están asociadas a los términos Nuevo distrito, autoridad portuaria, Tablada, Rafael Carmona, muelle, puerto, RETE y Sevilla.
- **Ámbitos.** El 66,6% de los contenidos identificados provienen de medios de comunicación que se hacen eco, principalmente, de la exposición fotográfica sobre la historia del puerto de Sevilla y el 34º Encuentro RETE en el que se presentaron las líneas maestras del nuevo distrito. A los medios de comunicación le siguen los

contenidos procedentes de ámbitos institucionales, especialmente la propia autoridad portuaria con un 15% del total. Un 9% proceden de la sociedad civil, de modo particular o en asociación. El 9% restante se distribuye entre contenidos del ámbito empresarial (2) académico (1) y profesional (1).

- **Agentes.** Como ya se ha comentado, los principales agentes identificados son medios de comunicación generalistas (Europa press, Radio Popular S.A., Sevilla Actualidad, Sevilapress, Diario de Sevilla, Diario ABC, etc) o especializados (Actualidad Marítima y Portuaria, Mercados 21, Prensa Logística, El Canal, etc.). Otros agentes pertenecen al ámbito empresarial o profesional (Estudios Marítimos Nauher S.L.), Joaquín Ferrer y Cía, S.L., Eddea. Arquitectura y Urbanismo, etc.), institucional (Autoridad portuaria, Ayuntamiento de Sevilla, etc.), académico (Cátedra Metropol-Parasol), y de la sociedad civil a través de blogs (Asociación Foro Heliópolis, Manuel Jesús Florencio, Triana).

Las conclusiones extraídas se asimilar mucho a las del apartado anterior. La mayor parte de los contenidos elaborados se centran en comunicar la información que se distribuye institucionalmente. Solo una de las páginas, el blog de M.J. Florencio, es abiertamente crítica con la operación urbanística.

Dando un paso más en el análisis de contenidos, se han seleccionado algunas webs para realizar nubes de palabras que permitan concretar más la imagen que proyectan a través del análisis del uso de los conceptos que incluyen. Para ello, se han seleccionado dos contenidos firmados de diarios de amplia tirada (Diario de Sevilla y ABC de Sevilla), dos webs institucionales (Autoridad portuaria y Ayuntamiento de Sevilla) y dos particulares (Triana y M.J Florencio).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	57/161	

DATOS DE BÚSQUEDA		Fecha	01/07/2021	Criterio	“Distrito urbano portuario”
Nº Total	240	Relevantes	3686	Expresan opinión	1/01/2021 - 30/06/2021
Palabras clave (imágenes)		Nuedo distrito, autoridad portuaria, Tablada, Rafael Carmona, muelle, puerto, RETE, Sevilla			
Ámbitos	Institucional	5	Empresarial	2	
	Comunicación	21	Particular	3	
	Académico/Enciclopédico	1	Profesional	1	
Agentes	Actualidad Marítima y Portuaria		El Canal SCCL		
	Alamo Networks S.L.U.		Estudios Marítimos Nauher S.L.		
	Andalucía Buenas Noticias		Europa press		
	Andalucía Económica		Grupo Diario Editorial S.L.		
	Asociación Foro de Heliópolis		INFORMA D&B S.L.		
	Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades		Joaquín Ferrer y Cía, S.L.		
	Audiovisual Española 2000 S.A.		Manuel Jesús Florencio		
	Autoridad portuaria		Mecados 21 Plataforma de Comunicación S.L.		
	Ayuntamiento de Sevilla		Prensa Logística S.L.N.E.		
	Cátedra Metropol-Parasol		Publicaciones del Sur S.A.		
	Ceutaaldia.com - Diario Digital		Radio Popular S.A.		
	Diario ABC		Sevilla Actualidad		
	Diario de Sevilla		Sevilla press		
	Eddea. Arquitectura y urbanismo		Suncruise Andalucía		
	Triana				

Tabla 02. Ficha de búsqueda de contenidos sobre el Distrito Urbano Portuario. Elaboración propia.

Nubes de palabras

Para comparar algunos de los contenidos seleccionados se han realizado nubes de palabras de los procedentes de dos medios de comunicación (Diario de Sevilla y Andalucía Información), uno institucional (APS) y un cuarto de la sociedad civil (M.J. Florencio). En el caso de los primeros se han seleccionado por estar su contenido abierto completamente en la web y firmados. El resultado puede observarse en el siguiente gráfico.

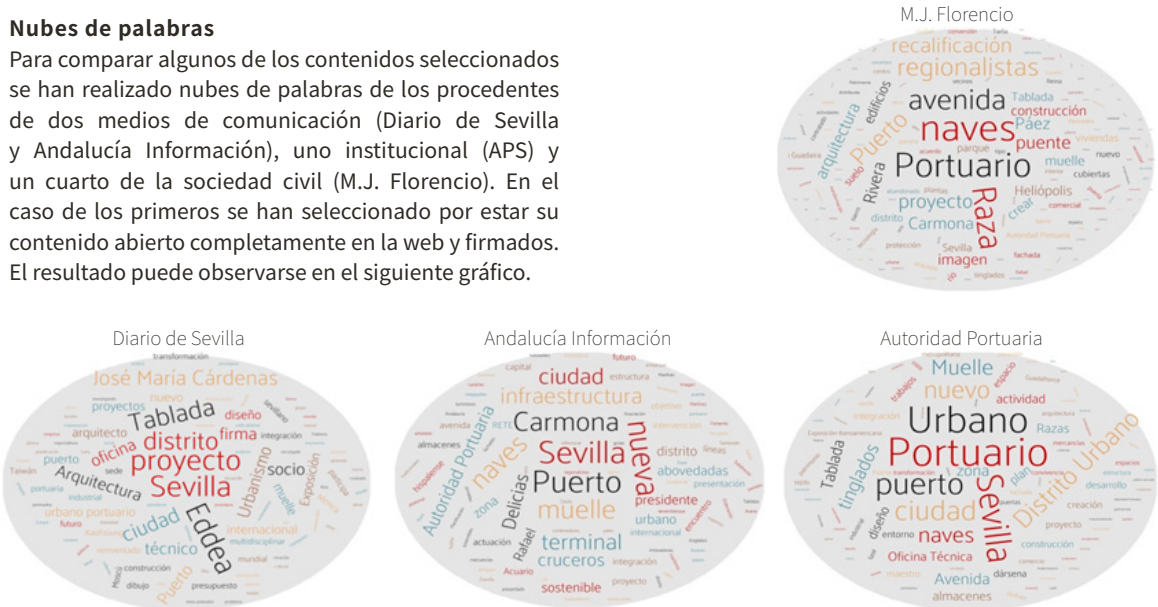


Gráfico 03. Nube de palabras. Elaboración propia.

La única palabra que aparece en los cuatro contenidos web en las 15 primeras entradas es “puerto”. A partir de aquí, entre los contenidos de prensa y los institucionales hay coincidencias en varios términos más (Sevilla, distrito, ciudad). Otros aspectos destacables:

- En el caso de Andalucía Información destaca el nombre del presidente de la autoridad portuaria, que también se cita entre los primeros 15 términos en los que cobran protagonismo términos directamente relacionados con las actividades e instalaciones portuarias (muelle, infraestructura, terminal, cruceros) y solo se incluye el término “naves” para hacer alusión a algún elemento patrimonial.
- El Diario de Sevilla, en un artículo dedicado a indagar sobre el estudio de arquitectura adjudicatario del diseño del DUP destaca el nombre de dicho estudio (Eddea), de su director (José María Cárdenas) y otros relacionados con la actividad que desarrolla (arquitectura, oficina, técnico, proyecto)
- La APS en su página de presentación del nuevo DUP cita los tres términos que componen este acrónimo (Distrito, Urbano, Portuario) acompañado de su nombre (Muelle, Tablada). Destaca también, en relación a elementos concretos los tinglados y las naves del puerto.
- En el blog de Manuel Jesús Florencio se hace un análisis más pormenorizado de la propuesta, lo que le permite incorporar otros términos entre los 15 más citados como la “Avenida de la Raza”, y aludir a las “naves” (se cita 31 veces), esta vez con el calificativo de “regionalistas” (22). Se realizan menos alusiones a actividades o elementos portuarios pero sí se da una gran relevancia al término “recalificación”, a la que se alude a menudo para sustanciar la crítica a la actuación.

Diario de Sevilla

Para finalizar, se ha realizado un vaciado de información sobre el distrito urbano portuario en un medio de comunicación con lectura abierta de contenidos de entre los identificados en la búsqueda de agentes: el Diario de Sevilla.

Se ha introducido en su motor de búsqueda “Distrito urbano portuario” identificándose 20 recursos, de los

cuales 18 están firmados, publicados entre el 18 de octubre de 2018, al 27 de junio de 2021. Algunos de ellos se han asociado a más de una temática, quedando su distribución como puede verse en el gráfico adjunto.

Los artículos de prensa que muestran información relativa a la historia o patrimonio del puerto de Sevilla hacen referencia a la recuperación del Puente de Hierro y, sobre todo, a la recuperación de las naves de la Exposición Iberoamericana de 1929.

En resumen, puede concluirse que el patrimonio portuario tiene una presencia destacada en prensa, que muestra interés por esta temática en el contexto de la reordenación del muelle de Tablada y su configuración como un nuevo distrito urbano. Dado este interés, que también quedaba reflejado en apartados anteriores de este informe, se aconseja la intensificación de la difusión de aspectos relacionados con la recuperación del patrimonio industrial portuario de Sevilla, tanto material como inmaterial, y su toma en consideración de forma transversal en todas las actuaciones previstas en la nueva ordenación de este espacio.

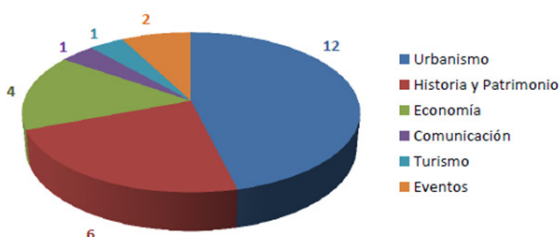


Gráfico 04. Distribución de temáticas de los contenidos relacionados con el DUP en el Diario de Sevilla. Elaboración propia.

Análisis de las demandas ciudadanas

Desde las últimas décadas del siglo pasado, muchas grandes ciudades fluvio-marítimas han desarrollado proyectos para la reconversión e integración urbana de sus recintos portuarios en desuso, inicialmente y de forma mayoritaria como lugares vinculados a actividades de ocio, turísticas y comerciales. Pero además, aunque muy minoritarias, mediante propuestas que han incidido en la preservación de la identidad y el carácter portuario a través de la puesta en valor de sus recursos patrimoniales. La incorporación más reciente de este último enfoque está relacionada con el reconocimiento y valoración tardía de determinadas entidades patrimoniales de especial significación en estos ámbitos (Fernández Salinas y Silva Pérez, 2017), entre ellas: el

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	59/161	

patrimonio industrial (2003), el patrimonio inmaterial (2003) y, dentro de los paisajes culturales, la atención específica a los paisajes urbanos históricos (2011).

Con respecto a este último, hay que comenzar señalando que la estimación de los valores culturales y ambientales del paisaje en un sector específico del frente urbano-portuario de Sevilla requiere ser abordada desde una perspectiva holística, considerando de forma conjunta la dinámica histórica de los principales procesos ambientales, sociales, culturales y económicos. Pero igualmente es necesario analizar las demandas actuales de la ciudadanía, junto a las tendencias recientes vinculadas a la gestión y planificación urbana en el ámbito portuario y el sector urbano aledaño. Con ello es posible alcanzar una valoración integral desde la perspectiva de su paisaje histórico urbano, más allá de los valores intrínsecos de determinados elementos patrimoniales. Por todo ello, en el ámbito objeto de este estudio, la adecuada interpretación y valoración patrimonial del paisaje requiere trascender los límites específicos del DUP y considerar igualmente su entorno urbano.

Sevilla cuenta con diversas experiencias previas en la revitalización del frente fluvial y la integración puerto-ciudad, actuaciones emprendidas inicialmente al amparo de las intervenciones concitadas por la celebración de la Exposición Universal de 1992. Tal y como se ha avanzado en el apartado de caracterización, una de las principales aportaciones urbanas de este evento consistió en la conexión de la ciudad con su río a través de la recuperación para el espacio público de la orilla izquierda de la dársena de San Jerónimo. A ellas se sumaron posteriormente otras para la adecuación urbana de los antiguos espacios portuarios de los muelles de las Delicias y Nueva York, además de las realizadas en la orilla derecha. Todas ellas han contribuido con mayor o menor acierto a la regeneración de buena parte de los sectores del frente urbano del cauce histórico del Guadalquivir.

Sin embargo, estas operaciones no han sido ajenas a la confrontación que las caracteriza, fundamentalmente por la confluencia de expectativas contrapuestas en espacios interdependientes con una alta revalorización social, urbana y económica. En el caso concreto de Sevilla, la compleja relación entre los intereses de la ciudad y el puerto se ha hecho patente en el marco

instrumental de la gestión y planificación urbana, particularmente desde la década de los ochenta del pasado siglo hasta la actualidad. Es en esos momentos cuando se comienza a promover un proyecto integral de reordenación y puesta en valor del cauce histórico del río, recuperando para la ciudad los espacios portuarios en desuso en la dársena de Alfonso XIII.

Los aspectos claves de la relación puerto-ciudad desde esta perspectiva ha sido analizada por diversos investigadores. Entre ellos destacan, Piñero Valverde y Sainz Gutiérrez (2008), que han expuesto cómo la intención del consistorio municipal de incluir la ordenación de los espacios portuarios en el planeamiento urbano ha despertado un recelo histórico por parte de la Autoridad Portuaria. De este modo, pese al interés del ayuntamiento por “establecer un proyecto integral de reordenación y puesta en valor del cauce histórico del río” y del reconocimiento por parte de la Autoridad Portuaria de la “necesaria recuperación del río para la ciudadanía” ni el PGOU de 1987 ni el actualmente vigente de 2006 han conseguido este objetivo de forma concertada con las autoridades portuarias, más allá de acuerdos puntuales fruto de diferentes negociaciones en las que han prevalecido los intereses y la autonomía de estas últimas. El puerto ha seguido ejerciendo su papel protagonista en la ordenación de su zona de servicio, fundamentalmente a través del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla de 1994, modificado puntualmente en 2009. La desafectación de algunos espacios portuarios en la orilla izquierda y las intervenciones puntuales, primero en el muelle de las Delicias y posteriormente en el muelle de Nueva York, se han llevado a cabo a través de acuerdos específicos para cada sector, sin una planificación integral y coherente para todos los muelles históricos, y de forma dilatada en el tiempo. La actuación que ahora se plantea en el muelle de Tablada y la zona de concesiones se inserta en el contexto de estos antecedentes.

Pero la divergencia de intereses en el ámbito de la gestión y ordenación urbana no ha sido la única fuente de confrontación. A ella se han sumado, en el caso específico del muelle de Tablada y su entorno urbano, las demandas sociales emanadas desde diferentes grupos ciudadanos. La prensa local ha reflejado este debate a través de la publicación de múltiples noticias sobre el proyecto, destacando las propuestas iniciales¹⁸, los diferentes actos y encuentros en los que se han

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	60/161	

presentado los avances del proyecto y, sobre todo, las demandas de las asociaciones vecinales con intereses específicos en el entorno del DUP¹⁹. Por su parte, la Autoridad Portuaria ha promovido distintas iniciativas con el objetivo de informar, trasladar propuestas y recoger una valoración inicial por parte de la ciudadanía, destacando el desarrollo de un proceso participativo²⁰ y la organización de unas jornadas específicas de la Asociación RETE²¹, donde este proyecto ha sido ampliamente presentado.

En el marco de una gestión participativa es fundamental el desarrollo de estrategias donde se fomente la participación de los agentes sociales interesados, de forma que las actuaciones de planificación sean en la mayor medida posible consensuadas y compartidas. Este principio es parte consustancial de los principales documentos internacionales de referencia del ámbito de la gestión patrimonial, destacando específicamente el *Convenio Marco del Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad* (2005), o más recientemente el *Informe del grupo de trabajo sobre gobernanza participativa del patrimonio cultural de la agenda europea para la cultura* (Abril 2018). Pero igualmente, está reconocido en la gestión urbanística, tal y como recoge la Carta Europea sobre democracia participativa en procesos urbanísticos (febrero 2016).

Los principales agentes que se han pronunciado en este proceso han sido, además de la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento, un conjunto de asociaciones y plataformas vecinales que, desde un primer momento y de forma reiterada, han reclamado ser parte activa en el proceso de planificación inicial del distrito urbano portuario. Entre todas ellas destacan las asociaciones: Sector Sur, Foro de Heliópolis, Parque Vivo del Guadaira y Bermejales Activa. Entre sus demandas y

reivindicaciones sobresalen una serie de actuaciones vinculadas a aspectos ambientales y residenciales con una alta valoración social e incidencia directa en la mejora de la calidad paisajística de los barrios colindantes. Todas ellas, de forma genérica pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Abrir el acceso a la ciudad del muelle de Tablada y conectarlo con los demás muelles. Esta reivindicación tiene un doble objetivo: recuperar este espacio con acceso al río para la ciudadanía y completar la conectividad entre el norte y el sur de la ciudad a través del paseo de ribera continuo que permite su tránsito a pie o en bicicleta, desde el parque del Alamillo hasta el parque del Guadaira.

El cerramiento de las manzanas inmediatamente al norte del muelle de Tablada, donde se ubican los edificios de la Autoridad Portuaria o la comandancia Naval de Sevilla, y el corte de la avenida de Guadalhorca a la altura del puente de las Delicias son los principales obstáculos para la continuidad espacial del paseo de ribera en la orilla izquierda. Esto incide, entre otras cuestiones, en el reconocimiento integral de determinados elementos y espacios con un alto valor patrimonial, desde el paisaje fluvial a los inmuebles vinculados a la EIA, incluyendo bienes industriales tan significativos como la grúa Fairbairn o el puente de Alfonso XIII, ambos reubicados respectivamente al final de los muelles de las Delicias y de Tablada.

- Prolongar y completar la conectividad del parque del Guadaira con la dársena del Guadalquivir. El PGOU actual ya determinó la ampliación del parque del Guadaira hasta la dársena del Guadalquivir. Con ello se establecía su conexión con el parque lineal Riberas de la dársena histórica por el sur y con el

¹⁸ Fuente: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/nuevo-ditrito-urbano-portuario-Sevilla-terminal-cruceros-gruas-hitos-arquitectonicos-tinglados_0_1586241669.html. Consultado en 1/3/2022.

¹⁹ Además de pronunciarse sobre múltiples aspectos de interés social, ambiental y urbanístico, en noviembre de 2021 organizaron un debate específico sobre la planificación propuesta para el DUP, con la participación de diferentes especialistas y del responsable de la empresa adjudicataria: <https://www.foroheliopolis.es/mesa-redonda-sobre-el-proyecto-de-distrito-urbano-portuario-24-noviembre-2021/> cf. también https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Debate-integracion-Puerto-Sevilla-desafios_0_1631538406.html (consultados en 1/3/2022).

²⁰ Fuente: <https://www.puertodesevilla.com/el-puerto-y-su-entorno/puerto-ciudad/proceso-participativo>. Consultado en 1/3/2022.

²¹ Asociación internacional cuyo objetivo es promover y facilitar el diálogo y la convivencia entre puertos y ciudades, para mejorar las actividades de los puertos y la calidad de vida de las ciudades portuarias. Fuente: <http://retedigital.com/>. Consultado en 1/3/2022.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	61/161	

parque metropolitano del Guadalquivir en su extremo septentrional, siendo considerados de forma conjunta como uno de los “grandes parques metropolitanos, con un papel fundamental en la articulación ambiental y paisajística de la estructura territorial de la ciudad” (PGOU 2006). Sin embargo, esta actuación aún sigue pendiente de ser ejecutada.

- Críticas a las actuaciones previstas por la Autoridad Portuaria en la nueva promoción de viviendas y usos vinculados al sector terciario en la acera este de la Avenida de las Razas. La Asociación Parque Vivo del Guadalquivir considera que: “[...] están orientadas primordialmente a la venta de los suelos de su propiedad, que se pretenden recalificar como residenciales. Esto confirma los augurios pesimistas expresados hace ya tres años [...] con motivo de la aprobación del documento Delimitación de Espacios y Usos Portuarios: los desarrollos buscados por la Autoridad Portuaria frente a la ciudad son comerciales y de ningún modo responden al interés de los ciudadanos”²².
- Preocupación mostrada por el estado y desarrollo de las infraestructuras verdes urbanas de los barrios de Heliópolis, Elcano-Los Bermejales, Sector Sur-La Palmera-Reina Mercedes y su entorno. Las demandas atañen en primer lugar al deterioro y desaparición del arbolado del viario y los parques urbanos de estos barrios. Diversas entidades y plataformas ciudadanas (entre ellas la Asociación Parque Vivo del Guadalquivir) han sido especialmente activas y reivindicativas, presentando una serie de alegaciones²³ al Plan Director del Arbolado Urbano de Sevilla (2019-2039) y denunciando en prensa la tala y desaparición paulatina de especies que dan valor y caracterizan estos barrios²⁴.

Pero además, se centran específicamente en reivindicar el desarrollo de las zonas verdes planteados por el PGOU de 2006 en la parcela del puerto que va desde el centro comercial Lagoh hasta la entrada sur del puerto. Los principales obstáculos se centran en las actividades de las concesiones portuarias en este ámbito y el tramo del ferrocarril del puerto²⁵.

- Peatonalización de la avenida de Reina Mercedes. Alegaciones presentadas por el Foro de Heliópolis a la propuesta de peatonalización de la Avenida de Reina Mercedes recogida en el Plan municipal de urbanismo sostenible 2030²⁶.
- Adecuación del entorno del puente de Alfonso XIII. Como alternativa a la propuesta de su reutilización planteada por diversos colectivos ciudadanos, y ante la situación de abandono de esta infraestructura histórica de la ciudad, las asociaciones ciudadanas mencionadas junto a algunas otras han propuesto su conservación y puesta en valor como mirador en el lugar donde se encuentra, integrándolo en el espacio propuesto para prolongar el parque del Guadalquivir hasta la dársena.
- Proliferación de las residencias universitarias. Preocupación por el impacto en el paisaje urbano, la alteración de la morfología urbana o la futura reconversión de usos de estos inmuebles²⁷.
- Mejora de la calidad ambiental. Solicitud reiterada de traslado de las actividades de las empresas concesionarias del extremo sur del puerto. Su actividad diaria aporta ruidos y olores, además de la presencia de mercancías peligrosas²⁸.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	62/161	

²² Fuente: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/nuevo-distrito-portuario-pecuniario_0_1599140291.html. Consultado en 1/3/2022.

²³ Especialmente significativas aquellas centradas en las actuaciones para valorar la pérdida de cobertura arbórea o su mal estado, e intentar paliar o revertir esta situación mediante el mantenimiento regular. O la situación del arbolado -escasez, envejecimiento- en los parques colindantes del Guadaira y Bermejales Sur.

²⁴ Fuente: https://www.diariodesevilla.es/opinion/tribuna/avenida-Palmera-paseo-arbolado-amenazado-Sevilla_0_1655535762.html. Consultado en 1/3/2022.

²⁵ Fuente: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Parque-del-Guadaira-Puerto-Sevilla-conectar-rio-vecinos-Sur_0_1558644654.html. Consultado en 1/3/2022.

²⁶ Fuente: <https://www.foroheliopolis.es/alegaciones-al-pmus-2030-sobre-la-peatonalizacion-de-reina-mercedes/>. Consultado en 1/3/2022.

²⁷ Esta queja ha sido planteada por diferentes agentes ciudadanos durante los últimos años. Véase: <https://www.foroheliopolis.es/la-nueva-residencia-de-la-palmera-38-acaba-en-los-juzgados/>. En la actualidad está pendiente el cambio de la normativa urbanística propuesto para anular el plus de edificabilidad de estos equipamientos. Fuente: https://sevilla.abc.es/sevilla/sevi-ayuntamiento-sevilla-cambia-norma-para-frenar-abuso-residencias-estudiantes-202106091352_noticia.html. Consultado en 1/3/2022.

²⁸ Fuente: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Heliopolis-ruidos-noche-chatarra-Puerto-Sevilla-denuncia-descarga_0_1506149545.html. Consultado en 1/3/2022.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	63/161	

2.3. EVOLUCIÓN E IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS Y PROCESOS CONFORMADORES DEL DUP

La configuración actual del ámbito del Distrito Urbano Portuario es fruto de una evolución que viene estrechamente relacionada con la del ámbito territorial en el que se inserta, en intensa transformación desde comienzos del siglo XX. Es por esto que nuestro análisis de las sucesivas transformaciones que han configurado el sector se centra en sucesos acaecidos en el último siglo que han jugado un papel en la evolución de la actividad marítimo-comercial, en el desarrollo propio del Puerto de Sevilla en general, y del muelle de Tablada en particular. Sobresalen 3 etapas fundamentales, marcadas por hitos o acontecimientos que tuvieron una especial trascendencia en la configuración del sector. Tras el análisis de las transformaciones en el sector y del contexto al que estas responden, se realiza una relación de elementos añadidos, desaparecidos o modificados en cada etapa.

La primera se corresponde con la creación del muelle de Tablada en un momento de profunda transformación urbano-territorial, que comienza con el cambio de siglo y con una voluntad compartida de expansión por parte de la ciudad y el puerto. La necesidad de una mejora de la navegabilidad del río que permita el aumento del rendimiento de las instalaciones portuarias propiciará la redacción del Plan Moliní (1903-1926), cuya ejecución provoca una modificación del cauce fluvial a la que seguirán otras durante el resto del siglo. A la vez, los intereses de renovación y crecimiento urbano, económico, etc. de la ciudad se ven apoyados por su elección como sede de la Exposición Iberoamericana que tendrá lugar en 1929 y que contribuirá a la consolidación del crecimiento urbano en su recinto.

Una segunda etapa viene a coincidir con los años centrales del siglo y viene marcada por un incremento de la actividad en el muelle que se traduce en proyectos de ampliación en extensión, maquinaria y edificaciones auxiliares.

La última etapa comienza a partir de los años 1970, momento en que la actividad portuaria en el ámbito se estanca y se ve paulatinamente desplazada a nuevas localizaciones. A este proceso de decrecimiento se añade la eliminación de relaciones con el ámbito urbano en que se inserta como resultado de las actuaciones que se acometen en la ciudad y el cauce fluvial con motivo de la Exposición Universal de 1992.

El estado previo: la dehesa de Tablada

La apertura de la corta de Tablada - Canal de Alfonso XIII se hace a través de los espacios adehesados que quedaban entre las puntas del Verde y de Los Remedios del cauce antiguo del Guadalquivir, y que a su vez quedaban atravesados por el río Guadaíra. Forma parte de las mejoras del puerto contempladas por el Plan Moliní, en el que se pone como objetivo la adaptación de las instalaciones portuarias al tráfico transatlántico.

Previamente a la construcción del canal y la ampliación hacia el sur del puerto de Sevilla en sus márgenes, Tablada, al sur de la ciudad, era una extensión de terrenos característicamente llanos, condición de la que recibe su topónimo, muy condicionados por la confluencia de los ríos Guadalquivir, Guadaíra y el arroyo Tamarguillo: inundables y fértiles gracias a su carácter sedimentario. Se trataba de unos terrenos periféricos de la ciudad, y eminentemente rurales. Hasta la apertura del canal a principios del siglo XX, su uso principal era agrícola y ganadero, estando principalmente destinados a dehesa y huertas que explotaban cortijos como los de Cuarto, del Batán, o de Tablada.

Son particularmente célebres los terrenos municipales de Tablada en los que se reunía el ganado destinado al matadero, y que Chaves Nogales (1934) describe como un lugar agreste donde maletillas de Triana toreaban la luna de forma clandestina:

“Cuando llegábamos a Tablada, la Luna clara bañaba en leche azul la dehesa. Al aproximarnos al cerrado enmudecíamos; los remos trabajaban sordamente con lentas paletadas hasta que la barca se quedaba varada en el limo. (...) Desembarcábamos todos y avanzábamos por el cerrado salvando la cerca de alambre de espio. Los cardos y las jaras nos tapaban. (...) Venía entonces la dura faena de correr por el campo erizado de espinos para apartar la res que queríamos torear, cansarla y acorralarla.”

El principal hito territorial era el río Guadaíra, que quedó atravesado por el canal de Alfonso XIII en primera instancia, para en obras posteriores ver su desagüe desviado hacia el sur. Su vado y después puente condicionó el camino de salida de Sevilla hacia Cádiz, tanto por carretera como por ferrocarril. A escala más local, el llano se veía jerarquizado por los caminos que

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	64/161	

registraban las dehesas y huertas de la margen del río. Algunas estructuras hidráulicas en la orilla del Guadaira dieron origen al topónimo “Batán”, que dio nombre primero a uno de los cortijos, y a la dársena del muelle de contenedores del puerto después.

El Plan Moliní prescribía la construcción de muelles adaptados a las necesidades de las nuevas embarcaciones. En total, se previó una extensión de ochocientos metros hacia el sur de los muelles de las Delicias, que constituirían el nuevo muelle de Tablada, que adquiriría así el topónimo de los terrenos y cortijo precedentes. Con el tiempo, el río Guadaira daría nombre a su vez al parque metropolitano que actualmente discurre por parte de su antiguo cauce.

Elementos añadidos

Dan comienzo las transformaciones derivadas de la ampliación del Puerto de Sevilla con la apertura del Canal de Alfonso XIII, que se han superpuesto a, y gradualmente sustituido, la estructura territorial previa.

Elementos desaparecidos

Principalmente, el cauce del río Guadaira, así como la estructura parcelaria y caminera previa. La gran potencia de las infraestructuras portuarias y transformaciones territoriales acometidas por el Puerto desde principios del siglo XX han anulado prácticamente toda espacialidad anterior.

Elementos transformados

Se han conservado topónimos que se han aplicado a las nuevas estructuras territoriales y metropolitanas: el muelle de Tablada, la dársena del Batán, y el Parque Metropolitano del Guadaira.



Imagen 17. Fotografía aérea de la dehesa y el acuartelamiento de Tablada, con el canal de Alfonso XIII al fondo, y los tinglados y grupos de naves en construcción, mayo de 1928. Fuente: ETH-Bibliothek.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	65/161	

El crecimiento hacia el sur (1903 – 1930)

El cambio de siglo viene marcado en la ciudad de Sevilla por la confluencia de dos hitos que van a transformar profundamente su configuración y que consolidaron el vector de crecimiento hacia el sur, tanto para el puerto como para la ciudad: los proyectos de reforma del Puerto de Sevilla que impulsa el Plan Moliní, y la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929-1930.

El Plan Moliní

La configuración actual del muelle de Tablada y su entorno tiene su origen en las obras planeadas por el Puerto de Sevilla bajo la dirección técnica de Luis Moliní Ulibarri, ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla entre 1895 y 1915. El Plan Moliní (1903-1926) sucede al plan de modernización de Pastor y Landero, redactado en 1862, y que había auspiciado la creación de la Junta de Obras del Puerto en 1872. Con el ingreso en el siglo XX, la navegación comercial evolucionaba en sus requerimientos de infraestructura y el plan se diseñaba para la adaptación del puerto y la navegación de la ría del Guadalquivir.

El Plan Moliní busca un mayor rendimiento de la actividad portuaria y una mejora de la navegabilidad del río. Lo cierto es que a pesar de las ventajas derivadas de su localización geológica, a comienzos del nuevo siglo el puerto histórico de Sevilla presentaba debilidades. Sus infraestructuras, equipamientos y prestaciones no eran suficientes para satisfacer las necesidades de un tráfico de mercancías creciente. Por otro lado, los muelles históricos del Arenal no estaban en buenas condiciones, habiendo sido objeto de consecutivas reparaciones e incluso reconstrucciones, tras episodios de derrumbamientos que vendrían provocados especialmente por efecto de las inundaciones. Las reducidas dimensiones del muelle, la falta de espacio de almacenamiento cubierto y el equipamiento limitado se sumaba a las dificultades para la maniobra en el atraque como consecuencia de la falta de calado en el interior del puerto. Para intentar poner solución a esta situación, a principios del siglo XX se suceden las intervenciones de encauzamiento y rectificación de los márgenes fluviales para facilitar la navegación del río y posibilitar el tránsito de embarcaciones de mayor calado.

El fin último era contribuir a recuperar la importancia económica y comercial de Sevilla, objetivo que compartiría

con la celebración de la Exposición Iberoamericana, que se empezó a plantear en la década de los 1910. Es por esto que tras la decisión del emplazamiento del certamen, la comisión organizadora telegrafaba “Exposición Hispano Americana celebrará Sevilla en 1914 coincidiendo con corta Tablada” (Cabeza Méndez 1985, p.4); la celebración de la Exposición se plantea desde el primer momento posterior a la conclusión del Canal de Alfonso XIII, en una ciudad mejor protegida frente a crecidas y riadas. Sin embargo, las influencias entre ambos acontecimientos no se expresaban sólo en términos de infraestructuras. Tras la pérdida de las últimas colonias españolas durante el siglo XIX, con la EIA Sevilla hacía un enorme esfuerzo por recuperar una posición central en el comercio atlántico. Esto conllevaba la necesidad, tanto de nuevos espacios portuarios, como de reclamar un papel protagonista en el nuevo orden económico, una que se beneficiara del papel desempeñado históricamente y de los vínculos culturales existentes con el continente americano. Esta es una de las claves en que se entiende que el desarrollo portuario y la celebración del certamen fueran de la mano. La orientación americanista de la Exposición encontraba un reflejo físico en aquel nuevo puerto moderno en vías de construcción y este justificaba el gran esfuerzo económico que suponían las reformas ante la posibilidad de una apertura del tráfico marítimo a nuevos mercados.

Con la nueva corta de Tablada, se busca solucionar las dificultades que planteaba la navegación de las vueltas de Los Remedios, del Verde y Los Gordales. Bajo este plan, de norte a sur, se contemplaron los nuevos muelles de Nueva York, de las Delicias, y de Tablada, este ya sobre la nueva corta, creando un vector de desarrollo y crecimiento, tanto del puerto como urbano, en dirección sur. La rectificación del cauce del río buscaba facilitar la subida de las aguas aportadas por la marea y disponer una fluencia rápida que desahogase las crecidas. El desplazamiento de la actividad portuaria al sur ofrecía la oportunidad de acondicionar e incorporar a sus instalaciones un nuevo espacio industrial inexistente con anterioridad. Este podría acoger todas las instalaciones y servicios demandados por la adecuación del puerto a sus nuevas funciones, al disponer por primera vez de las dimensiones y amplitud necesarias. El trazado recto del canal dejaba asimismo ambas márgenes idóneas para el establecimiento de zonas industriales. El canal resultante tiene un ancho de entre 80 y 100 m y una longitud de casi 6 km.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	66/161	





Imagen 19. El crucero “Buenos Aires” a su paso bajo el puente de Alfonso XIII, el 6 de Abril de 1926. Fuente: Aviación militar, grupo de reconocimiento de Getafe.

A partir de 1927, la Junta de Obras del Puerto implementa un nuevo plan para la reforma del puerto, el Plan Brackenbury. Se traducirá en la creación de un nuevo cauce natural para el Guadalquivir que discurre por las afueras de la ciudad, así como en la instalación de una esclusa de navegación que convierte al puerto en una dársena sin mareas, lo que a su vez obliga a la desviación del río Guadaira para su desembocadura aguas abajo del canal. Esta actuación reafirma el sentido de crecimiento futuro del puerto. Efectivamente desde la entrada en funcionamiento del muelle de Tablada el grueso de operaciones se desplazan al sur, perdiendo el antiguo muelle del Arenal su papel predominante, aunque mantendría el uso portuario hasta la inmovilización del puente de San Telmo en 1964.

La Exposición Iberoamericana

La designación de la ciudad como sede de la Exposición Iberoamericana actúa como catalizador de un amplio programa de reformas urbanas muy necesarias, que se proponían cumplir con los estándares mínimos de suministro de agua, alcantarillado, pavimentación e iluminación pública, además de la construcción de equipamientos como zonas verdes, mercados, o escuelas. Así, el certamen participa de la primera gran

transformación urbana de Sevilla, planteada como un crecimiento hacia el sur. Su celebración se traduce en el crecimiento del plano urbano de la ciudad, que se extiende más allá de las fronteras del río y las murallas y en la creación de parques urbanos como el de María Luisa, la construcción de viviendas sociales y la planificación de nuevos barrios como el de Heliópolis.

Desde el principio y debido a las continuas paralizaciones en las obras como consecuencia de las dificultades derivadas del estallido de la Gran Guerra y a las desavenencias que se producirían de forma continuada en el seno del Comité Ejecutivo encargado de la dirección y ejecución de los proyectos, se producen sucesivos aplazamientos. Tras la instauración de la dictadura de Primo de Rivera, a partir de 1923, este hará suyo el proyecto hasta su conclusión en 1929, prolongándose la duración del certamen durante algo más de un año (del 10 de mayo de 1929 al 21 de junio de 1930).

El recinto de la Exposición se organizó en torno a 3 ámbitos bien diferenciados: el Sector Central se correspondía con los terrenos del Parque de María Luisa y la Plaza de España, el Sector Norte quedaba comprendido entre la avenida de María Luisa y la actual

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	68/161	

calle Rábida e incorporaba el Palacio de San Telmo y sus jardines y el Sector Sur se constituiría sobre los terrenos de Tablada, mediante la cesión de una superficie propiedad de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla y el alquiler a otros propietarios. Por tratarse de un ámbito en el que simultáneamente se está proponiendo el crecimiento urbano de la ciudad, el Sector Sur se dedica a la construcción de estructuras que serían desmontadas una vez concluida la muestra; desde las instalaciones (regionales, recreativas, comerciales, oficiales) levantadas en el nacimiento de la avenida de La Raza y alrededor de la Plaza de los Conquistadores, hasta el Stadium y los hoteles del Guadalquivir (posteriormente el barrio de Heliópolis).

El muelle de Tablada

A lo largo de todo el proceso de construcción del nuevo muelle, la celebración de la EIA coincidiendo en tiempo y lugar con sus instalaciones actúa como aliciente para acelerar las obras. A causa de la desfavorable situación económica de la Junta en los años previos, se procura priorizar aquellos equipamientos más necesarios para satisfacer las necesidades del tráfico portuario que atraería el certamen. La apertura del canal, la terminación del muelle, la instalación de pavimentos,

grúas, instalaciones de agua y electricidad, así como la conexión mediante ferrocarril, la construcción de tinglados, el puente y un muelle de viajeros en sus inmediaciones son actuaciones que adquieren prioridad dentro de los proyectos de la Junta de Obras durante estos años, incluyendo la decisión, algo más tardía, de la construcción de dos de los almacenes de la zona de servicio del muelle (los números 4 y 5, de entre los originalmente considerados), de modo que pudieran dar servicio a la Exposición para luego quedar destinados a uso portuario.

En la margen derecha se instalan muelles complementarios, de dimensiones reducidas y diversa materialidad. Por un lado, se construye una serie de atracaderos de madera donde amarraban cruceros y embarcaciones de turismo y recreo de asistentes al certamen. Estos muelles tienen carácter provisional por su uso ligado a la celebración de la Exposición, quedando abandonados poco después de la finalización. Se instalan además dos atracaderos de hormigón propiedad de CAMPSA, que mantenía en esa margen depósitos de combustible que daban servicio tanto al puerto como al aeródromo de Tablada.

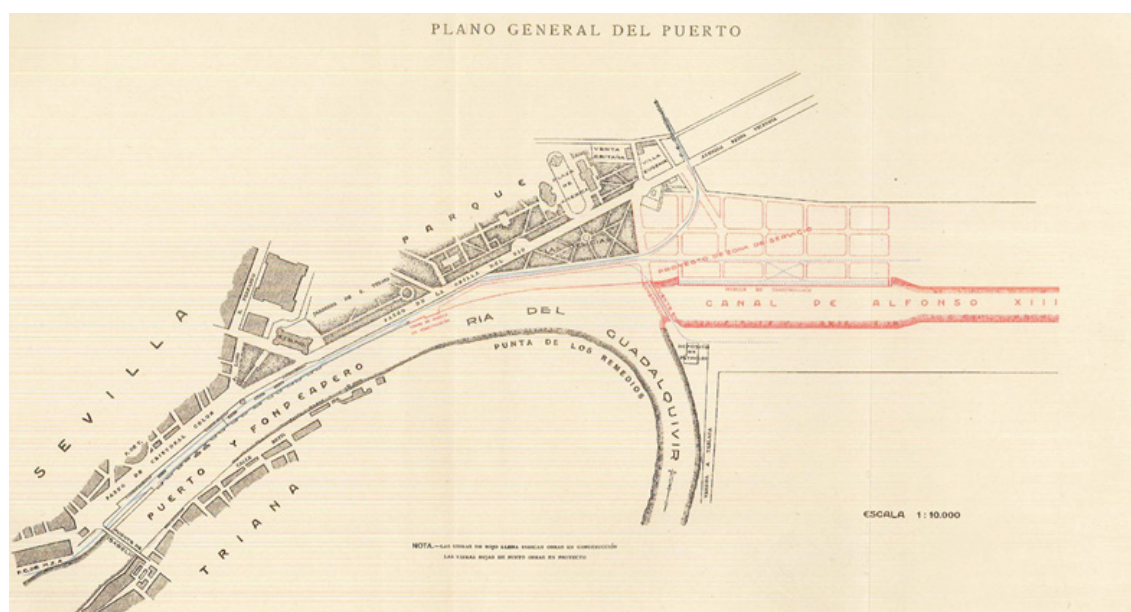


Imagen 20. Plano general del puerto 1918-1920. Canal de Alfonso XIII en construcción y proyecto de zona de servicio. Más adelante, la ordenación que adoptará finalmente la zona de servicio vendrá derivada de la construida para la celebración de la EIA. Fuente: JOPS “Memoria sobre el adelanto y el progreso de las obras de la ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla, durante los años 1918 y 1919-1920”

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	69/161	

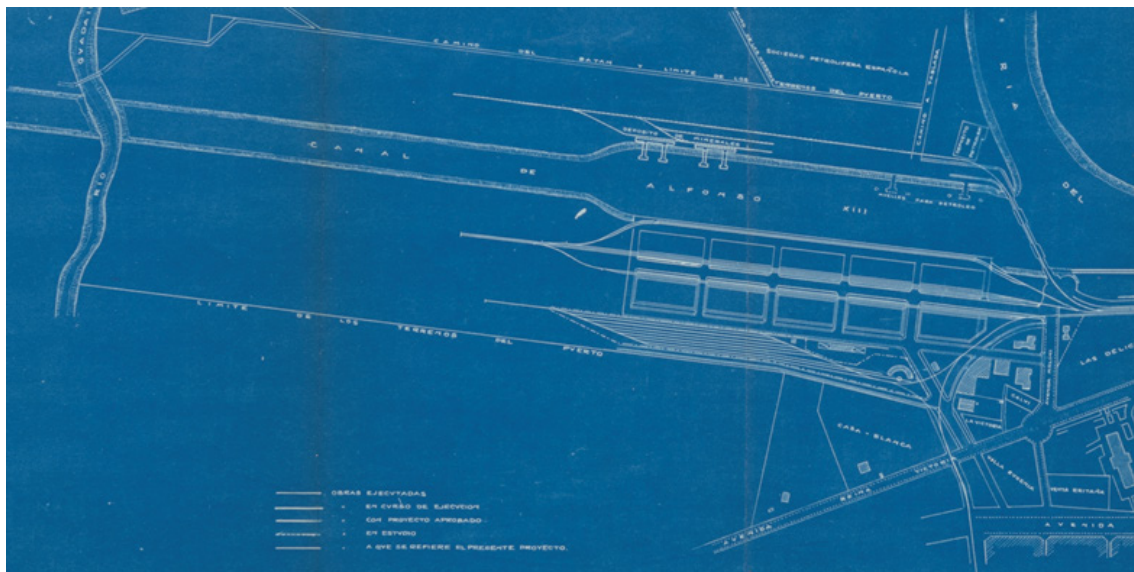


Imagen 21. Anteproyecto de la zona de servicio del muelle de Tablada, JD Brackenbury, 1924. En esta propuesta ya queda fijada la utilización de cinco módulos. Fuente: AHPS.

El mismo año en que se inaugura el canal de Alfonso XIII queda habilitada la zona de servicio del muelle de Tablada, consiguiendo finalizarse las obras más urgentes que habían venido desarrollándose a un penoso ritmo hasta ese momento.

El muelle de Tablada abarca 800 metros lineales destinados a mercancías generales en la margen izquierda del nuevo canal de Alfonso XIII. Se encontraba separado del muelle de las Delicias al norte por el puente de Alfonso XIII, quedando su continuidad funcional garantizada por el trazado del ferrocarril del Puerto. La zona de servicio del muelle se proyectó en una serie de fajas paralelas al canal que respondían a los distintos procesos de la actividad portuaria y mercantil, de oeste a este: andén de costa, zona de depósitos, ferrocarril portuario, calzada de acceso y zona complementaria.

El andén de costa

El andén de costa es la franja en contacto con la lámina de agua, que soporta el atraque e intercambio de mercancías entre los navíos y el muelle. Se caracteriza por ser un espacio despejado, cuyas dimensiones venían determinadas por el radio de operación de las grúas que se distribuyen, y se mueven, a lo largo del cantil, y en no poca medida por la configuración del muro de atraque.

Es en cuanto a éste último que el muelle de Tablada cuenta con características singulares, en especial constructivas. En primera instancia se consideró una estructura de tableros horizontales de hormigón armado sobre apoyos aislados²⁹. Esta solución exigía, por sus características técnicas, una mano de obra muy especializada, así como unos tiempos de construcción más dilatados. En 1919 se aprueba un reformado del proyecto original, que contempla una nueva solución constructiva que buscaba dar respuesta a la situación de carestía de materiales constructivos, especialmente del hierro. Debido al alto precio que alcanzó el acero durante la Primera Guerra Mundial y buscando la reducción de costes, plazo de ejecución y cualificación de la mano de obra, en el proyecto reformado se opta por una solución sencilla que requiera poca variedad de materiales y que permita en su ejecución la utilización de medios mecánicos. Se trata de un sistema mixto, usando unas características bóvedas de descarga de hormigón sobre pilas de fábrica³⁰. Se conseguía la contención mediante unos bastidores de hormigón armado adosados al trasdós de las bóvedas.

Este diseño es poco habitual, si bien tiene precedentes históricos en construcciones de cantería sobre riberas. Es el caso por ejemplo de las bóvedas de los cagnards del Hôtel-Dieu, en París, del siglo XVII, hoy desaparecidos, o, en el caso específico de muelles, los de Chartrons y

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	70/161	

Bacalan en Burdeos. De manera contemporánea al de Tablada, en El Havre se edificó en 1923 un muelle de manera parecida, con bóvedas de ladrillo sobre cajones de hormigón y trasdosado de tablestaca para soportar los empujes del terreno (De Gijt 2010:92). En su memoria de proyecto, una vez desechada la idea original a causa de la disponibilidad de materiales, Brackenbury hace referencia a los muelles de Burdeos y de Nantes como inspiración a la hora de adaptarla³¹. Cabe señalar que Luis Moliní había visitado personalmente los primeros con anterioridad³².

El muelle de Tablada fue también el escenario de la completa integración de la electricidad en las operaciones del puerto, contando con un proyecto de electrificación desde su formulación. Son testigos de ello el edificio del transformador del puente de Alfonso XIII, en el extremo norte del muelle, y el conjunto de grúas eléctricas que desde el inicio lo caracteriza. Entre 1929 y 1933, el andén de costa del muelle ya contaba con 14 grúas de pórtico, 8 de marca B&W, y 6 Zorroza, de 3,5 y 6 Tm de carga máxima³³.



Imagen 22. Vista general del Muelle de Tablada. Fuente: AHPs.

²⁹ Proyecto de ampliación de los muelles, Sevilla, 1916. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00241, AHPs.

³⁰ Expediente instruido por la Secretaría con motivo del proyecto de muelle sobre el canal de Alfonso XIII. 1ª pieza., Sevilla, 09/06/1919. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00243, AHPs.

³¹ Expediente instruido por la Secretaría con motivo del proyecto de muelle sobre el canal de Alfonso XIII. 1ª pieza., Sevilla, 09/06/1919. Archivo de Proyectos. Fondo B-2. Caja 00243, AHPs.

³² Proyecto de ampliación de los muelles, Sevilla, 1916, Archivo de Proyectos. Fondo B-2. Caja 00241, AHPs.

³³ Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla durante los años 1929 al 1933. AHPs.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	71/161	

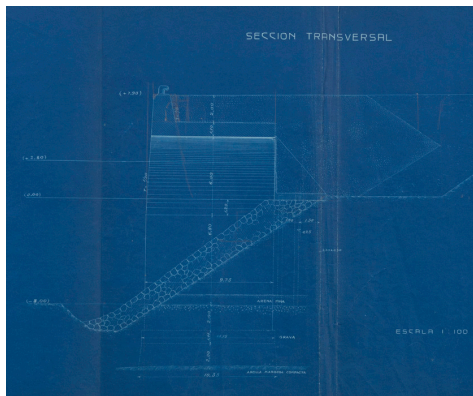


Imagen 23. Sección del muro de atraque del muelle de Tablada, JD Brackenbury, 1919. Fuente: AHPs.



Imagen 25. El andén de costa del muelle de Tablada, ca. 1928. Aparecen las primeras grúas en operación, cuyo alcance coincide con la línea de fachada de los tinglados. Fuente: AHPs.

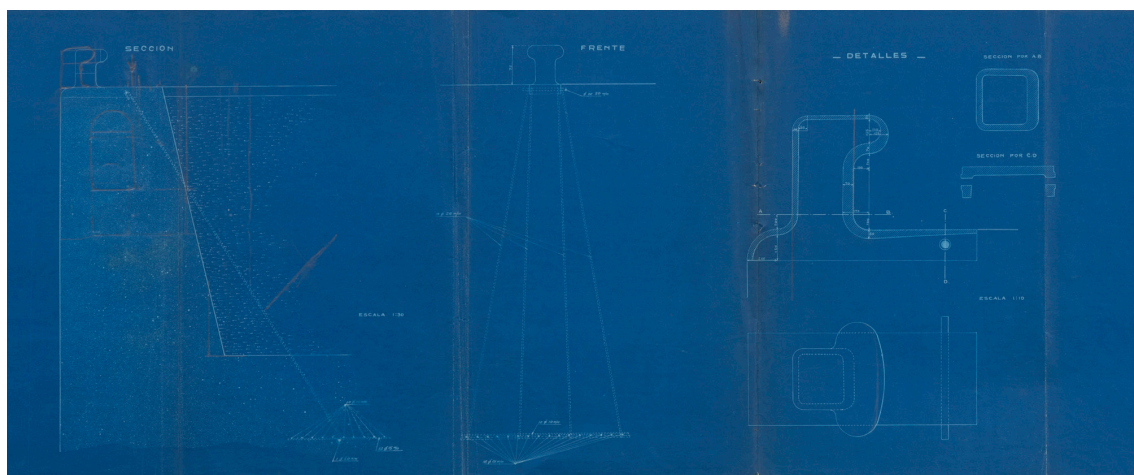


Imagen 24. Detalle de norayes en el muro de atraque, JD Brackenbury, 1919. Los anclajes necesarios sólo tenían cabida en las pilas entre bóvedas, por lo que los norayes siguen estrictamente el ritmo de las mismas. Fuente: AHPs.

La Zona de depósitos

La zona de depósitos representa una fase intermedia en el tránsito de mercancías a través del muelle, entre las operaciones de carga y descarga, y las de distribución. Su configuración es en función de las mercancías, y se ha visto modificada a medida que éstas, sus necesidades y características, han evolucionado en el tiempo.

Los primeros proyectos planteaban una zona de depósitos completamente cubierta, a excepción de las vías transversales y longitudinal que la distribuían. Pero en primera instancia, y con objeto de economizar, se dispusieron diez tinglados alineados al cantil del muelle. Los dos más septentrionales se construyeron en 1926, para poner en funcionamiento el muelle cuanto antes. El resto se concluyeron en junio de 1929³⁴.

³⁴ Expediente instruido por la Secretaría sobre el proyecto de tinglados para el muelle de Tablada, Sevilla, 23/07/1926. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00246, AHPs. Proyecto de habilitación de la zona provisional de servicio del muelle de Tablada, Sevilla, 1924. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00252, AHPs.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	72/161	

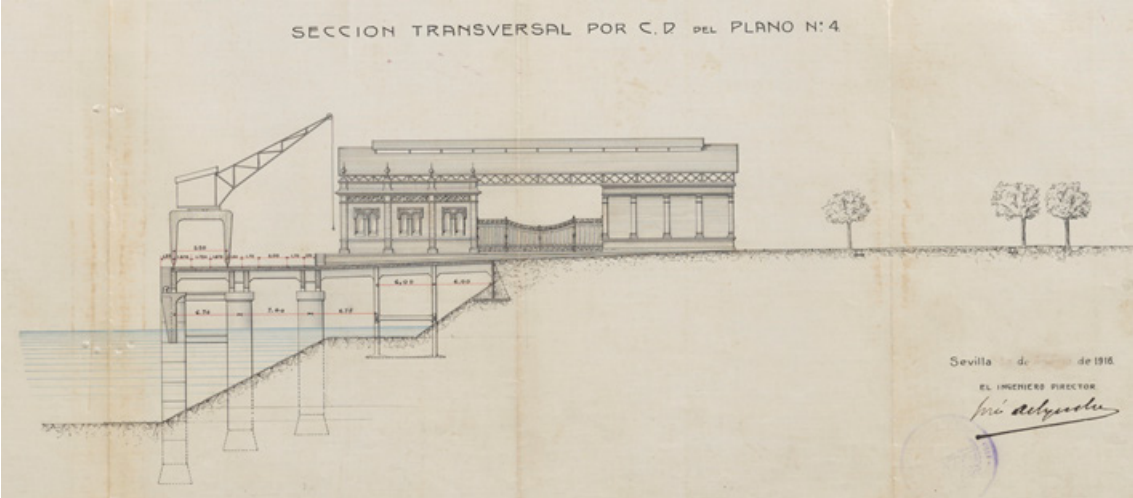


Imagen 26. Anteproyecto de tinglados en el muelle de tablada, JD Brackenbury, 1916. En esta propuesta previa, que preveía la cubrición completa de la zona de depósitos, ya se consideraba la vía central longitudinal para el registro del conjunto de tinglados, así como edificios anexos para distintas dependencias funcionales, administrativas y comerciales, que quedarían desechadas en la opción finalmente construida. Fuente: AHPS.

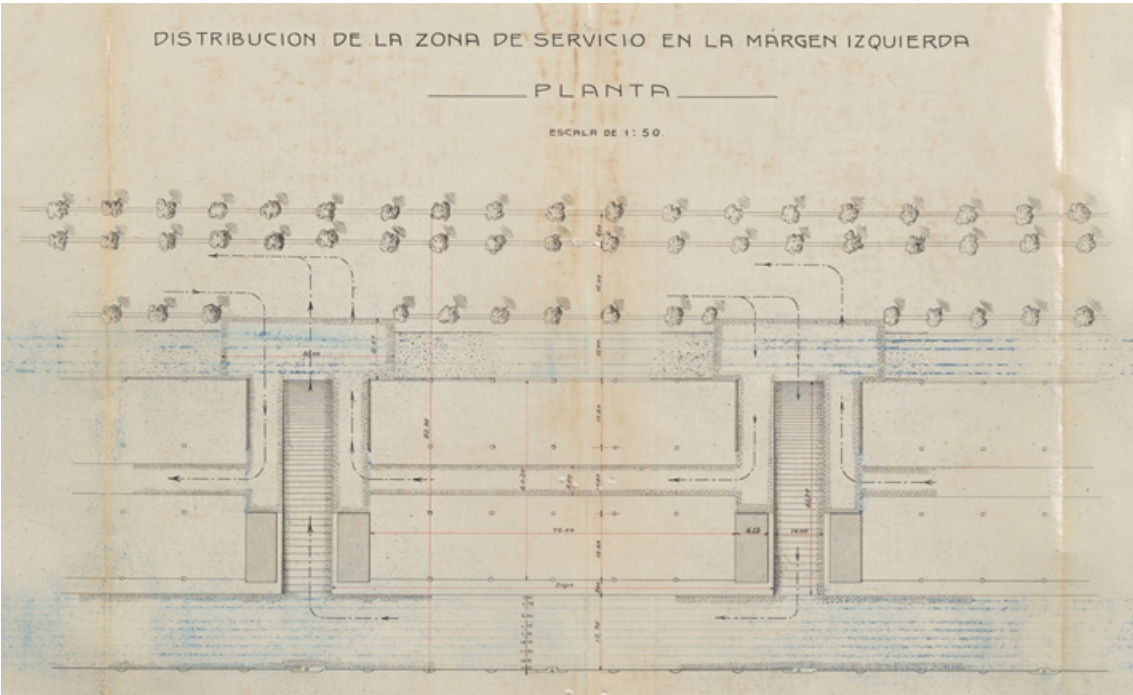


Imagen 27. Anteproyecto de tinglados en el muelle de tablada, JD Brackenbury, 1916. Se estudian las circulaciones en torno a los tinglados, y a partir de la calzada central, de manera que se optimizan los recorridos quedando en sentido único, y se libera de tránsito la mayor porción posible del andén de costa. Nótese que el cambio de cota se lleva al frontal de los tinglados, opción que se desecharía después, y permitiría la adopción final de una solución simplificada pero en esencia equivalente de las circulaciones. Fuente: AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	73/161	

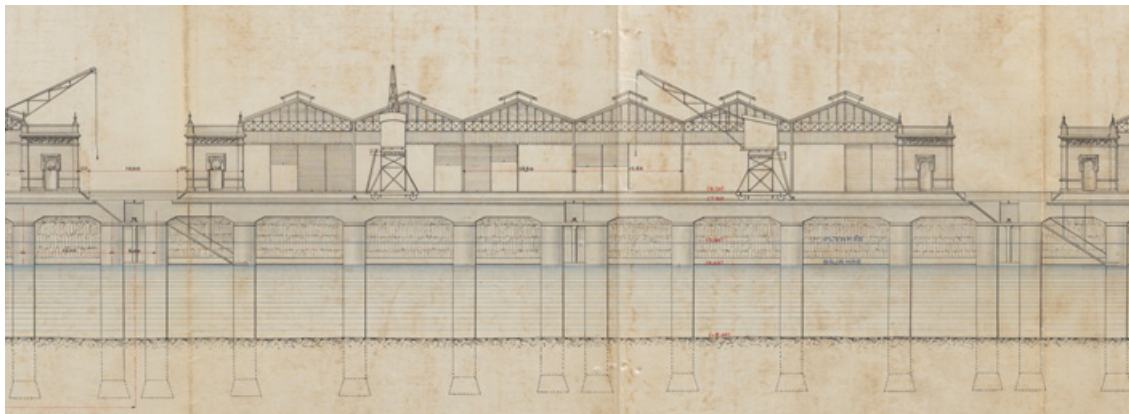


Imagen 28. Anteproyecto de tinglados en el muelle de tablada, JD Brackenbury, 1916. Las unidades funcionales de la zona de depósitos quedan definidas como las comprendidas entre las calles transversales. Fuente: AHPS.

Bajo proyecto del Ingeniero Subdirector José Luis de Casso Romero, se realizaron enteramente en hormigón armado, consistiendo cada uno de ellos en tres naves adosadas, dispuestas en perpendicular al muelle, formadas por seis pórticos paralelos al cantil que soportan cubiertas abovedadas de perfil parabólico con impermeabilización de betún caliente. Las cubiertas vuelan unos 3 m sobre las fachadas en todas las direcciones. En la parte superior de los frentes se insertaban unas celosías de madera. Esta protección contra los elementos se reveló insuficiente para muchas de las mercancías, de manera que se reformaron los proyectos para incluir cerramientos en los seis tinglados centrales. Estos eran de citara de ladrillo en todas las fachadas, dejando aperturas de 3,5 m en cada frente de cada nave, así como de 3 m en los laterales, a eje³⁵. Los pavimentos eran de cemento, a excepción de una calle central que recorría el conjunto de norte a sur, y que se decidió adoquinar tras comprobar la necesidad en el funcionamiento cotidiano de los dos primeros tinglados³⁶.

Destinados a recepción y retranqueo de mercancías descargadas en el muelle, los tinglados conjugaron los flujos de mercancía tanto a través, en sentido oeste-este, como longitudinalmente, en sentido norte-sur, ya fuera por el ferrocarril que transcurría en semitrincheras por su trasera, o por la calle central adoquinada que los recorre todos por su centro. Desde esta vía, en su confluencia con una serie de calles transversales, se puede acceder también a la avenida de Guadalhorce, eje principal de operaciones y eje espacial del conjunto.

En su extremo norte, esta vía culminaba en la fachada regionalista neoclásica del actual edificio de Capitanía Marítima, en el momento construido para albergar las oficinas de la Aduana. A su vez quedaba flanqueada por el edificio del transformador del puente de Hierro³⁷, y un edificio de “retrate público”, ambos en estilo similar³⁸.

³⁵ Segundo proyecto reformado del tinglado en el muelle de Tablada. Expediente 1. Proyecto., Sevilla, 25/06/1928. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00249, AHPS.

³⁶ Expediente instruido por la Secretaría sobre el proyecto reformado de tinglados en el muelle de Tablada, Sevilla, 13/01/1928. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00248, AHPS.

³⁷ Proyecto de caseta de transformación nº2 en el muelle de Tablada, Sevilla, 1926. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00262, AHPS.

³⁸ Proyecto de retrate público en la zona de servicio del muelle del canal de Alfonso XIII, Sevilla, 1926. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00260, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	74/161	

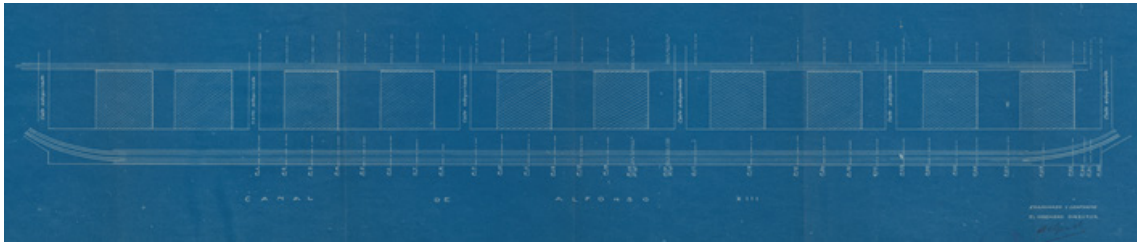


Imagen 29. Planta general de los tinglados en la zona de depósitos, Fernández Casso, 1926. Queda clara la unidad funcional de la zona de depósitos, que es la comprendida entre dos calles transversales, y que se cubre parcialmente, con dos tinglados cada una. No aparece diferenciación de la vía longitudinal, ya que se adoquinaría más tarde, en vista del tráfico que soportaba. Fuente: AHPS.

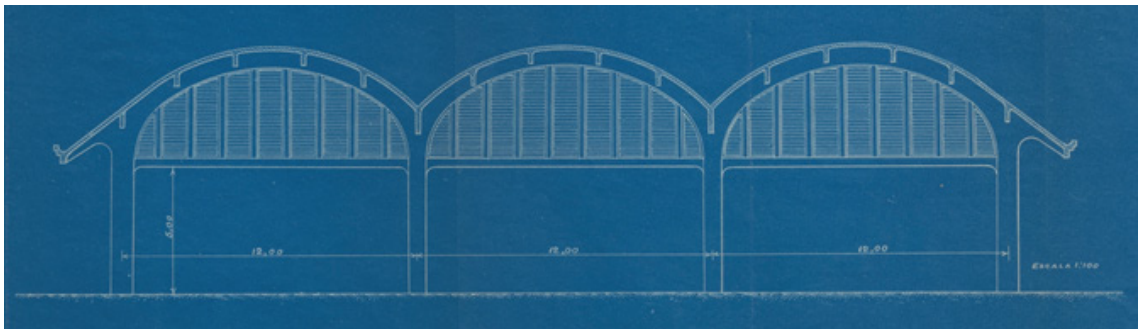


Imagen 30. Alzado de los tinglados, Fernández Casso, 1926. El primer diseño no consideraba cerramientos, que se incorporaron más tarde en los 6 tinglados intermedios, para una protección adicional de las mercancías. Fuente: AHPS.



Imagen 31. Tinglados del muelle de Tablada, ya con cerramientos incorporados (S/F). Fuente: AHPS.



Imagen 32. El muelle de Tablada, inundado. ¿1961?. Las inundaciones se habían previsto como eventualidad, pero los saltos de cota se diseñaron para quedar por detrás de los tinglados, juzgando que el obstáculo a la maniobra cotidiana era más desfavorable que el impacto de inundaciones ocasionales. Fuente: AHPS, PS194.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	75/161	

El ferrocarril portuario y la Avenida de Guadalhorce

El ferrocarril portuario discurre por el límite interior de la zona de depósitos, adyacente a las naves y patios de los tinglados. Estaba originalmente conectado por la línea de los Ferrocarriles Andaluces, y después por el sur con la línea de Cádiz, y por el norte con el muelle de las Delicias y, a través del puente de Alfonso XIII, con las instalaciones portuarias de la margen derecha.

La avenida de Guadalhorce tiene su origen como “camino de acceso a los muelles de Tablada”³⁹, para lo que se reservó un vial de generosas dimensiones, interior al puerto, situado entre la avenida de La Raza y el Cantil, y a la que se accedía desde la avenida de Moliní y la rotonda que daba acceso al puente de Hierro, en su extremo septentrional. Originalmente constaba de una calzada de macadam de 20 m flanqueada de aceras de 6 m. Debido al tráfico que debía soportar, ya en 1926 se decidió adoquinar una franja central de 15 m, dejando dos aceras laterales de albero de 8,5 m, en las que se incluía un paseo central revestido de hormigón de 2 m de ancho y una doble hilera de arbolado. Limitaba, por el oeste, con la trinchera del ferrocarril adosado a las traseras de los tinglados, y por el este con el cerramiento de la zona de servicio del muelle, que se construye en 1926⁴⁰. Más allá, se reservaba espacio para otro camino, este terrizo, y una vía de ferrocarril adosados a la trasera de los pabellones de la avenida de La Raza.

La Zona Complementaria: los almacenes de depósitos

Finalmente, la zona complementaria ocupa el resto de los terrenos portuarios hacia el interior, y consiste en una parcelación para estructuras capaces de articular la relación comercial y funcional del puerto con la ciudad y su *hinterland*. Los primeros grupos de naves que en ella se previeron representaban esa transición, desde lo puramente industrial del cantil y tinglados, hacia una calidad urbana del conjunto en su contacto con la ciudad. Su incorporación ya se prevé en 1920,

en un proyecto en que Delgado Brackenbury avanza sobre el programa previsto en el proyecto de la zona de servicio de 1916⁴¹. Especificaba la construcción de cinco “depósitos comerciales, almacenes de explotación particular y otras instalaciones semejantes relacionadas con el tráfico del puerto”, que en opinión del ingeniero iban a ver aumentar su relevancia en la operación portuaria. En el mismo documento, se entra en abundante detalle acerca de las conexiones urbanas, sobre las circulaciones que se deben establecer en la zona de servicio, así como sobre la mejor forma de acometer los cambios de cota en la sección de la zona de servicio, con vistas a posibles episodios de inundación.

El suelo sobre el que se construyen estos almacenes forma parte de los terrenos propiedad del puerto que fueron cedidos con motivo de la celebración de la EIA al comité de la Exposición para la construcción de pabellones de carácter temporal. El primer proyecto conocido para este solar es el del arquitecto Antonio Illanes del Río, que propone una construcción en un lenguaje que se alejaba del regionalismo imperante en la muestra y en el que se ubicarían las galerías comerciales extranjeras. Tras valorar diferentes ubicaciones para este pabellón (junto a la Plaza de España primero, junto a los Jardines de San Telmo después), finalmente en el plano aprobado por la Comisión Permanente Municipal en 1925 queda localizado en la avenida de La Raza, junto con otras instalaciones provisionales, como el pabellón de industrias generales dedicado al comercio de productos españoles.

Con la designación del nuevo comisario de la exposición José Cruz-Conde, se produce una revisión de todos los acuerdos que derivará en la paralización en 1926 de los trabajos ya iniciados del pabellón de Illanes y la desestimación del proyecto un año después, tras considerarse que la escasa demanda de stands no hacía viable el proyecto. Para ahorrar presupuesto, se decide instalar las galerías comerciales extranjeras y el pabellón de industrias generales en dos de los

³⁹ Expediente instruido por la Secretaría sobre el proyecto y ensanche y adoquinado del camino de acceso a los muelles de Tablada, Sevilla, 31/08/1926. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00268, AHPS.

⁴⁰ Expediente instruido por la Secretaría sobre el proyecto de cerramiento de la parte de la zona de servicio del muelle de Tablada destinada a la carga y descarga de mercancías y almacenes de tránsito, Sevilla, 03/04/1926. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00256, AHPS.

⁴¹ Proyecto de habilitación de la zona de servicio del muelle de Tablada, Sevilla, 1920. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00250, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	76/161	

almacenes que la Junta de Obras del Puerto de Sevilla ya tenía previsto construir en La Raza. Esta decisión es la responsable de que, de las cinco naves aprobadas en el Plan General de Obras para el Servicio del Puerto, cuya ejecución se prevé posterior a la celebración de la EIA, sean las dos más meridionales (nº 4 y 5) las primeras en ejecutarse. Esta decisión hace necesaria la redacción de un nuevo plan general para el sector sur de la EIA, con una nueva distribución alrededor de una plaza, la de los Conquistadores, que quedaría presidida al fondo por estas dos naves, unidas por un cuerpo central de naturaleza efímera donde finalmente se instalaría un restaurante.

Delgado Brackenbury firma una primera versión de los almacenes, en proyecto de 1925, que ya adelanta el uso de una estética mixta entre lo industrial y el regionalismo, patentes en la seriación, las grandes

cubiertas a dos aguas sobresalientes, y un lenguaje clasicista en fachada. A nivel estructural, adelanta la solución de combinar las cubiertas de losa de hormigón y las de cercha metálica⁴².

El proyecto final de las naves es de Fernández Casso, y está basado en la propuesta previa de Delgado Brackenbury⁴³, continuando tanto su concepción espacial como estructural, si bien esta es más depurada y económica. La expresión exterior de los grupos de naves se coordina con la Dirección Técnica de la EIA, de cara a garantizar la consonancia con los criterios estéticos y compositivos generales del evento. A cambio de adelantar la construcción para la celebración de la Exposición, y ponerlos temporalmente a su servicio, la organización le ofreció al puerto sufragar los intereses derivados de la inversión.

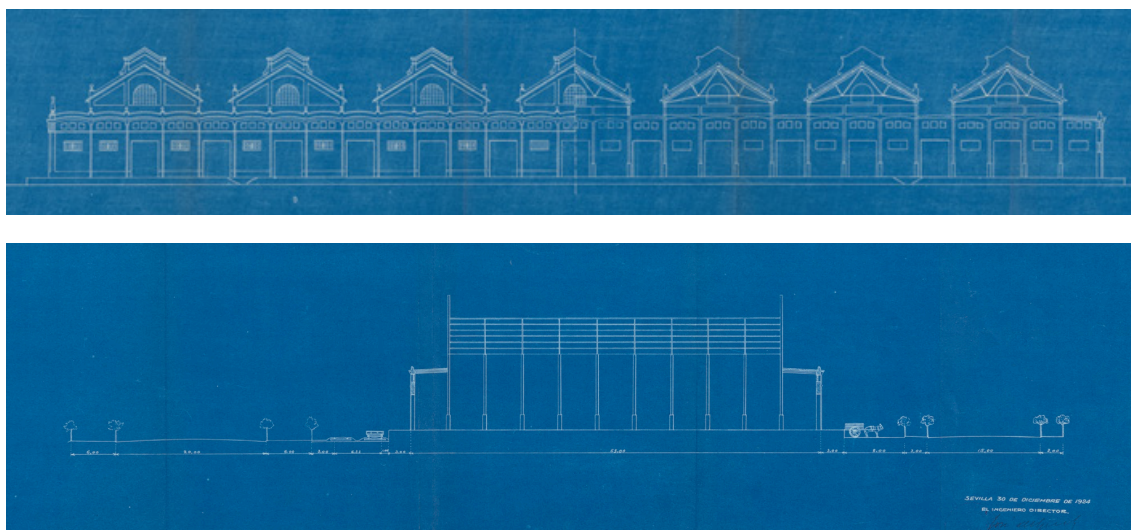


Imagen 33. Anteproyecto de naves de depósito y almacenes comerciales en la zona complementaria del muelle de tablada, JD Brackenbury, 1925. El diseño ya consideraba el uso del lenguaje neoclásico en el contacto entre puerto y ciudad, y adelanta soluciones estructurales que después se depurarían en la versión final construida. Fuente: AHPs.

⁴² Expediente instruido por la Secretaría sobre el ante-proyecto de distribución de la zona de servicio del muelle de la margen izquierda del Canal de Alfonso XIII (Corta de Tablada), Sevilla, 02/01/1925. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00254, AHPs.

⁴³ Ibid.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	77/161	



Imagen 34. Alzado de las naves de depósito y almacenes comerciales en la zona complementaria del muelle de tablada, Fernández Casso, 1926. La solución final fue acordada con la dirección de EIA, y se planteaba una mayor economía de medios que la propuesta previa. El plano muestra correcciones, indicando dos accesos por naves intermedias, que se construirían finalmente. Fuente: AHPS.

Son dos volúmenes rectangulares de 140 x 50 m de planta y 11 de altura máxima, alineados a la avenida de La Raza en sentido longitudinal. Cada uno está formado por ocho naves de aproximadamente 15 x 40 m, y altura libre máxima de aproximadamente 8 m, adosadas en dirección N-S. Las naves de los extremos están ligeramente separadas por sendas galerías transversales de 5 m de ancho y 5,5 m de altura. El conjunto se encuentra recercado por una galería perimetral de similar sección. El resultado es un gran espacio interior diáfano de almacenamiento con amplias posibilidades de compartimentación. La mencionada galería perimetral conforma al exterior cuatro fachadas seriadas, regionalistas de inspiración neoclásica, si bien relativamente sobrias. Se componen principalmente de los diferentes accesos a las naves, y una marcada cornisa que acentúa la unidad y horizontalidad del conjunto. Retranqueadas con respecto a este zócalo, sobresalen ligeramente las cubiertas a dos aguas de las naves, que estaban recubiertas de placas de fibrocemento, con lucernarios en los faldones y ventanales en los testeros para proporcionar iluminación y ventilación, y desprovistas de decoración o lenguaje regionalista.

Los accesos principales se encuentran en los extremos, y quedan evidenciados por estar enmarcados entre pilastras, contar con una decoración de azulejo sevillano más profusa, ventanas circulares a los lados y de mayor tamaño sobre los ejes de las galerías interiores. Los archivos dejan entrever que se consideraron varias opciones en cuanto al número de accesos. La liquidación final de la obra indica que se instalaron ocho puertas por nave, cuatro en los accesos principales de las naves extremas, y otros cuatro en naves intermedias, dos en cada fachada⁴⁴ (imagen 18).

En el plano del Reglamento General de la Exposición se propone una primera asignación de usos y distribución interior para estas dos naves, si bien las continuas modificaciones que se introducen sin que quede constancia de forma documental apenas mantienen trazas del proyecto original. En dicho proyecto se establece que el almacén n.º 5, el más meridional, acogerá las galerías comerciales extranjeras mientras que en el almacén n.º 4, al norte, se situará el pabellón de industrias generales.

Esas ubicaciones se invierten en el momento de su ejecución, de modo que finalmente el edificio sur acogió el pabellón de las galerías comerciales extranjeras, que albergaría en su interior una serie de stands comerciales que se adjudicarían a aquellos países que por dificultades económicas no pudieran erigir sus propios edificios representativos. Según el Reglamento General de la Exposición, el interior de este espacio se dividiría en 6 salas generales, dispuestas transversalmente de modo que cada una de ellas coincidía con una de las 6 naves centrales. Cada una de estas calles acogía en sus laterales 22 stands comerciales y en el espacio central albergaba un expositor sin compartimentar. Las naves de los extremos acogerían otros usos, respetando de igual modo los límites marcados por los pilares y dejando las galerías de menor altura como ámbito de circulación y acceso a los diferentes espacios. Finalmente la falta de demanda de expositores extranjeros facilitaría la introducción de otros usos, de modo que esta distribución no se llevó a cabo y el espacio interior quedó compartimentado, según las necesidades, en secciones de diferente tamaño.

⁴⁴ Proyecto para la construcción de los almacenes de depósitos 4 y 5 de la zona de servicio del muelle de Tablada, Sevilla, 1927. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00261, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	78/161	

siendo en total 12 secciones, cada una de las cuales tenía en los laterales 28 stands de 4 m² elevados sobre una tarima. Cada sección estaría dedicada a una mercancía: fruta, productos químicos y farmacéuticos, vinos y licores, legumbres y hortalizas, etc. y contaría con una estancia al fondo en la que se instalaría una oficina comercial. Las naves de los extremos acogerían las denominadas salas generales, en las que cada expositor podía solicitar la superficie que necesitara para su exposición.

El proyecto ejecutado finalmente mantuvo la distribución en secciones dispuestas transversalmente, si bien no se respetaría la clasificación por actividad empresarial y se asignaron los stands por orden de solicitud o preferencia, eliminando las estancias situadas en el eje del edificio para uso de oficina comercial. Con esta modificación se consigue una nueva galería de paso, que recorre el edificio longitudinalmente en su eje, y se permite la circulación en sentido transversal en cualquier punto del pabellón.

Para la pieza central entre ambos pabellones se plantea inicialmente (1927) un vestíbulo para albergar pequeños quioscos de venta de alimentos y recuerdos, creando un espacio de descanso y servicio que además contaría con aseos. Finalmente el uso sería el de sala de fiestas, café y restaurante. En 1928 se presenta el proyecto de un nuevo cuerpo central para este nuevo uso, más pequeño, constituido por 3 naves de 20x45 m, siendo la central de mayores dimensiones y cubierta por una cúpula sobre tambor en su centro de 45 m de diámetro. Las naves laterales tendrían uso de sala de fiestas, bajo la cúpula estaba el restaurante anexo al café y al fondo se concentrarían los servicios. Sobre este cuerpo se diseña una iluminación artística con simulación de fuentes de luz sobre la cúpula y sobre los módulos de acceso a las naves ejecutados, dentro del proyecto general de iluminación de la empresa A.E.G., bajo la dirección del ingeniero Armando Thiriet (1930) e inspirados en los diseños de Fernand Jacopozzi.



Imagen 36. Restaurante Pasaje de Oriente entre los almacenes de la avenida de La Raza, mediante la instalación de una pieza central. El interior era eminentemente diáfano, con pilares en los que se apoyaba la distribución de los diferentes usos. Fuente: extraído de Centro Andaluz del Libro 1990.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	80/161	



Imagen 37. Instalación de iluminación artística sobre las naves de la avenida de La Raza, recurriendo a motivos de fuentes simuladas. Fotografía coloreada. Fuente: extraída de Thiriet Koenig 1930. Cortesía de Carlos Thiriet.



Imagen 38. Instalación de iluminación artística en la avenida de La Raza. Fotografía coloreada. Fuente: extraída de Thiriet Koenig 1930. Cortesía de Carlos Thiriet.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	81/161	

Inserción en la trama urbana

La meta que compartían la EIA y la ampliación del puerto era un relanzamiento de la economía local, a partir del restablecimiento de unas relaciones comerciales con territorios de ultramar, por lo que la ciudad se endeuda para cumplir con una renovación de sus infraestructuras. La ampliación del puerto por el sur se aparejaba con las perspectivas de desarrollo urbano de Sevilla, que sólo recientemente había iniciado la expansión extramuros. No es hasta el comienzo del nuevo siglo que la ciudad comienza su crecimiento poblacional fuera de los límites de la ciudad histórica. Ya en 1902 los arquitectos Ricardo Velázquez Bosco y Enrique Lloria redactan el “Proyecto de ensanche y estación invernal” que establece un crecimiento de la ciudad hacia el sur alrededor del gran eje de movilidad que posteriormente se materializaría en la avenida de la Reina Victoria. Posteriormente, con la presentación en 1910 del “Anteproyecto de reforma exterior y ensanche” de Juan Talavera y Heredia se confirma que Sevilla contaría con un ensanche exterior en el sur, independientemente de la localización de la exposición.

En el proceso de desarrollo del muelle de Tablada se abraza esta estrecha relación entre el desarrollo portuario y el crecimiento urbano de Sevilla: “la apertura de la Corta de Tablada influirá en la urbanización de Sevilla por la creación del nuevo muelle y de los establecimientos a él anejos, que determinarán una llamada de edificaciones urbanas, cumpliéndose de esta suerte la ley histórica que se observa en el desenvolvimiento de la urbanización de Sevilla, que consiste en que la población se ha ido acercando al río...” (Revista de Obras Públicas, 1671: 544). Esto ocurre tanto desde las instancias de ordenación municipal, como desde la ingeniería del Puerto. Ya se ha comentado cómo Delgado Brackenbury dedicó gran consideración a las relaciones entre el muelle de Tablada y su entorno a la hora de proyectar la zona de servicio. También las sucesivas propuestas de ordenación urbana se plantearon conjuntamente con los trazados del Sector Sur de la Exposición Iberoamericana y propuestas de ensanche en esta zona.



Imagen 39. Imagen aérea del recinto sur de la EIA, con el muelle de Tablada y los pabellones de exportación y galerías comerciales a la derecha, cerrando por el oeste la Plaza de los Conquistadores. 1929. Fuente: FMS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	82/161	

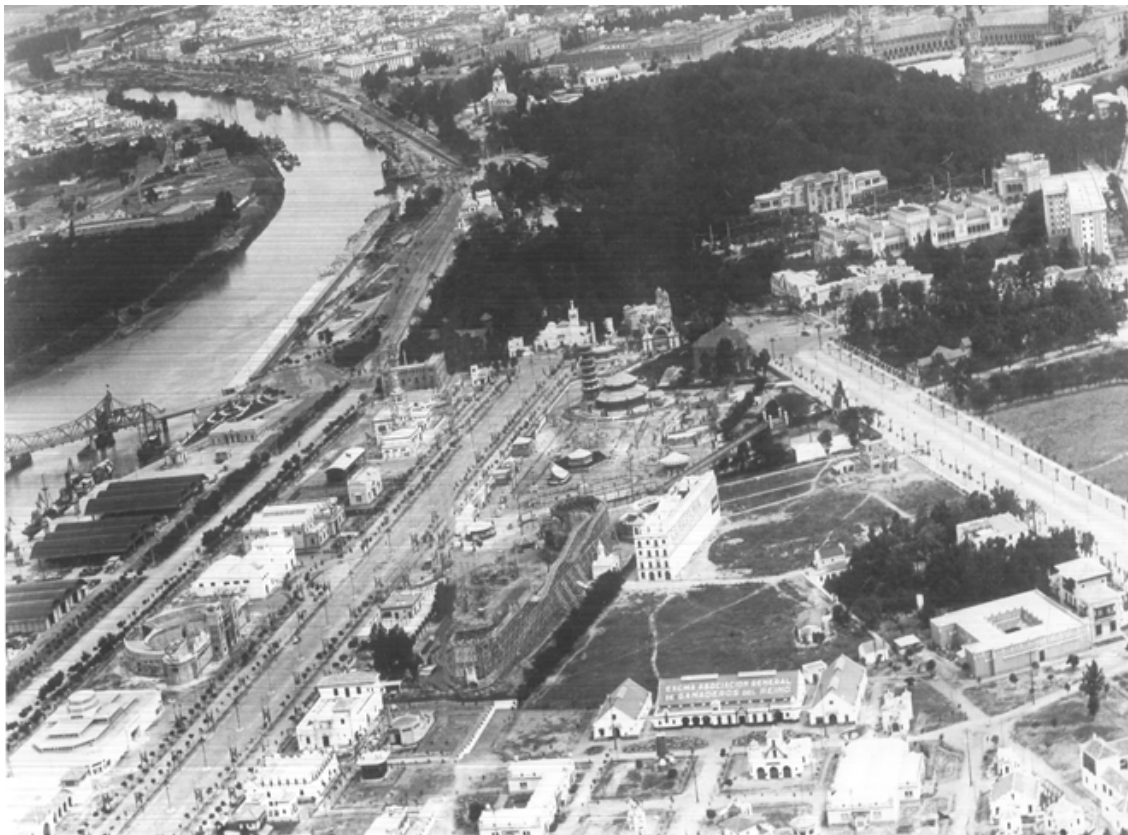


Imagen 40. Panorámica de Sevilla y el Sector Sur de la EIA. A la izquierda, tinglados y puente de Alfonso XIII, avenida de Guadalhorce y pabellones comerciales de la avenida de La Raza. Fuente: extraído de Sevilla desde el aire, 1880-1933.

Para la exposición se determina usar los terrenos de Tabladilla, generándose entre los años 1909 y 1929 diferentes propuestas en cuanto a su localización, extensión y ordenación, si bien siempre se concibe anexa al Parque de María Luisa por el sur. A pesar de que en 1917 se pone en duda la idoneidad del lugar elegido entre el Guadalquivir y el Guadaira a raíz de una fuerte avenida que deja anegada la zona, se trata precisamente de una franja de terreno que durante las obras del canal venía actuando como zona de descarga de las arcillas húmedas procedentes de la excavación, lo que concluye con su calidad inundable y las hace apta para cualquier uso, siendo necesaria su nivelación antes de la ejecución de los edificios de nueva construcción.

El conjunto del sector sur de la EIA quedaba contenido entre la avenida de la Reina Victoria (actual de La Palmera), que conducía a la carretera de Cádiz, el canal

de Alfonso XIII y el cauce del Guadaira. Las conexiones con el resto de la ciudad eran por tanto la misma avenida de la Reina Victoria y la de La Raza por en su extremo norte, que quedaba interrumpida a la altura del extremo sur del muelle de Tablada.

En el primer plano de Rodríguez Casso, Quesada y Conde Aguiar de propuesta para la Exposición ya aparece como principio la integración del muelle del canal de Alfonso XIII en el extremo meridional de la ordenación. Esta relación queda más diluida en el plano de 1912, para volver a aparecer con fuerza en la propuesta de Aníbal González de 1913. En ésta, las alineaciones quedan dictadas por el canal y la actual avenida de la Reina María Victoria (actual de la Palmera), y la modulación de manzanas del ensanche parte de la de los tinglados y naves a orillas del muelle.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	83/161	

La solución adoptada finalmente para el sector sur de la EIA conservaba la relación con el trazado del muelle, si bien de manera menos rotunda. Estaba articulada por las avenidas de La Raza y de Reina Mercedes, paralelas al canal, y las actuales calles de Páez de Rivera y Prof. García González, perpendiculares, entre las cuales quedaba comprendida la plaza de los Conquistadores. Este gran espacio quedaba enfrentado a los dos grupos de naves arriba mencionados. De estilo regionalista si bien sobrio, los almacenes hacían de telón de fondo a la plaza de los Conquistadores, y entre ambos grupos se levantó un edificio efímero para sala de espectáculos y casino, que marcaba el eje de la plaza, con una pronunciada cúpula.

A lo largo de la avenida de La Raza, alineada con las naves de almacenes comerciales se desarrolla una manzana de proporciones alargadas que se extiende paralela al canal hasta el puente de Alfonso XIII. En ella se construyen alineados los pabellones de las instalaciones industriales vasca, catalana y valenciana, los pabellones de Jerez, de la Constructora naval y marítima, de la Compañía de ferrocarriles MZA, de la Maquinista terrestre y marítima, de la Cruz Roja y los pabellones del Ministerio de Marina y de la Marina Mercante. Se trata de pabellones de carácter efímero por situarse dentro de los terrenos en que estaba prevista la implantación de la zona de servicio del nuevo muelle, a la que pertenecían las naves 4 y 5 ejecutadas para la celebración de la EIA. Sin embargo, finalmente los pabellones de la Cruz Roja y del Ministerio de Marina se conservan adaptándolos para uso portuario.

También dentro del plan Moliní se contempla la construcción del nuevo puente de Alfonso XIII, concebido inicialmente con un funcionamiento giratorio, para mantener conectada la dehesa de Tablada con la ciudad. La idea del puente giratorio es pronto sustituida por la de un puente basculante, que tras la celebración de un concurso, se encarga a la empresa Maquinista terrestre y marítima de Barcelona. Se trata de un puente de estructura de acero sobre pilares de fábrica. Las piezas de acero dulce remachado se construyen en Barcelona y son traídas por vía marítima hasta Sevilla para después realizar el montaje sobre seco. Los apoyos y tramos fijos serían construidos directamente por la Junta de Obras del Puerto. Su ejecución a la vez que las obras de la corta permite la construcción de los pilares y estribos de sillería directamente sobre el terreno para montar posteriormente sobre ellos las piezas de acero, lo que simplifica el proceso. El puente se coloca en posición

oblicua respecto de la dirección de la corta, alcanzando una longitud de 169,42 m y queda compuesto por 5 secciones. El tramo central tiene carácter móvil y se compone de dos ménsulas basculantes enfrentadas de 28 m cada una. A cada lado, un tramo lateral fijo de 36,71 m de longitud y otro de avenida (de 20 m de longitud) que conecta con el sistema viario de la ciudad. Constaba de calzada de 8 m de ancho con andenes volados a cada lado para el paso peatonal. Por un lateral de la calzada discurría la vía férrea. El puente es, durante la celebración de la EIA, la puerta de entrada a la ciudad para aquellos turistas llegados en los cruceros que amarraban en la orilla opuesta. Con esto en mente se proyectan unos jardines junto a la desembocadura del puente en la margen izquierda, compuesto principalmente de vegetación de baja altura, que no sobrevivirá a la construcción del muelle de las delicias

Elementos añadidos

En el momento de la inauguración de la EIA se han construido las principales elementos compositivos que caracterizan el conjunto:

- El muelle de Tablada.
- Los diez tinglados.
- Los edificios de Capitanía Marítima, del transformador del puente de Alfonso XIII y de aseos públicos.
- El ferrocarril portuario.
- La avenida de Guadalhorce en el tramo correspondiente a la longitud del cantil.
- La verja del distrito aduanero y la calle lateral.
- Los dos grupos de naves originales (4 y 5).
- La avenida de La Raza, así como todo el Sector Sur de la EIA y en él la plaza de los Conquistadores.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	84/161	

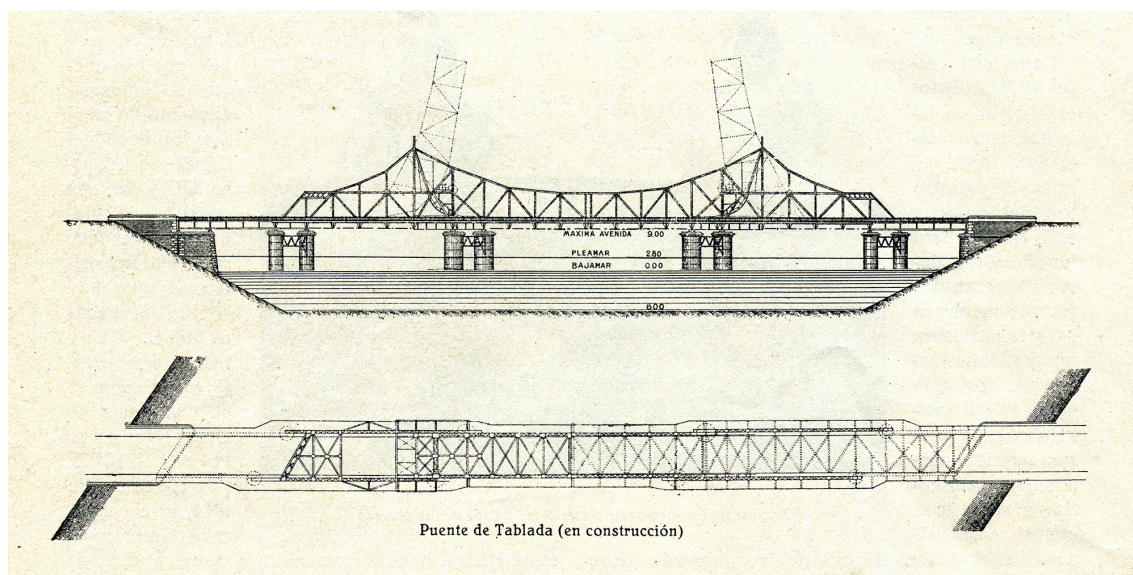


Imagen 41. Planos del puente de Alfonso XIII. Fuente: extraído de *Revista Ibérica* nº 394. 1921 (p. 173).



Imagen 42. El puente Alfonso XIII desde la margen izquierda del canal. En primer plano, jardín para recepción de turistas. Fuente: extraído de *Revista Ibérica* nº 394. 1921 (p. 173).

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	85/161	

El desarrollo portuario y principales incorporaciones al muelle de Tablada (1931 – 1971)

En las décadas siguientes a la celebración de la EIA se produce un aumento de la actividad portuaria, el muelle de Tablada se encontraba al 80 % de su capacidad y se preveían picos de actividad en los que sería necesario un periodo de espera para los atraques. A la vez, el también reciente muelle de Las Delicias acusaba la estrechez de su zona de servicio, que no tenía capacidad para determinados tipos de mercancía. Como respuesta a esta situación, el muelle de Tablada se expande hacia el sur y en su interior aparecen nuevas estructuras de apoyo.

Sin embargo, y debido al desmantelamiento del sector sur de la EIA y la falta de desarrollo del distrito comprendido entre las avenidas de la Palmera, de las Razas y Heliópolis, el recinto portuario apenas desarrolla

su potencial para generar relaciones urbanas. Incluso cuando el distrito entra en un proceso de desarrollo acelerado, este se caracteriza por emanar del eje que supone la avenida de La Palmera – carretera de Cádiz, primero, y la introducción de edificios universitarios en la avenida de Reina Mercedes después. La avenida de La Raza queda, por tanto, como trasera urbana y su tránsito secundario y muy ligado a las mercancías y actividades del puerto.

El crecimiento de este periodo se caracteriza principalmente por la continuidad en las piezas que se construyen, así como en las relaciones que se establecen entre los espacios libres y construidos, en apoyo de las líneas principales de flujos de mercancía: longitudinal y transversal al muelle. Estas se prolongan y se repiten a medida que las necesidades operativas del muelle se incrementan, pero conservando las líneas que establecía su implantación original.



Imagen 43. Estado del muelle de Tablada en 1968, una vez finalizada la ampliación, así como los nuevos grupos de naves, las naves de Frigodocks, y la línea de edificios auxiliares, sólo a falta de la construcción del tinglado 11 para alcanzar el punto de mayor desarrollo del muelle. Aparece consolidado en gran medida el entorno de la avenida Reina Mercedes. Fuente: Memoria anual del Puerto de Sevilla, año 1968, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	86/161	

El final de esta etapa de expansión vendrá marcado por la evolución acelerada de los requerimientos y medios técnicos de la actividad portuaria que se experimenta a partir de la década de los 1960. A partir de este momento se da una sucesión de obras de reforma y mejoras que caracterizan particularmente la gestión de José Eligio Prieto Moresi (1959-1973). La maquinaria utilizada en la operación del puerto, en su tamaño y capacidad, comenzaba a interferir con las instalaciones heredadas. Los tinglados y las naves almacén eran insuficientes y proliferaban las patologías por impactos durante el uso ordinario. Ya a partir de la década de los 1980, se sucederán las adaptaciones de estos edificios a nuevas necesidades, así como reparaciones y estructuras de protección que son aún visibles en muchos de los edificios.

Ampliación del muelle

En 1941 se decide la ampliación del muelle por el sur⁴⁵ obras que se extienden hasta 1966⁴⁶. Esta ampliación se realiza siguiendo las pautas de diseño originales en gran medida: se utilizaba la avenida de Guadalhorce como eje central compositivo y funcional. En el funcionamiento se combinaban los flujos de mercancías transversales, entre el muelle y la ciudad, y longitudinales a lo largo del Cantil, del ferrocarril, de la avenida de Guadalhorce, y de la avenida de La Raza. El cantil se extendió así 400 m adicionales hasta alcanzar una longitud total de en torno a 1.200 m. La solución constructiva para el muro de atraque es claramente distinta a la del muelle original, en tipo estructural y expresión, al ser un muro de gravedad. En 1963, la ampliación cuenta con 4 grúas eléctricas que se suman a las 14 con las que ya contaba el muelle original. El máximo de grúas en el conjunto alcanzaría las 32 entre 1968 y 1978. En 1991, este número se había reducido a 11.



Imagen 44. Montaje de 8 nuevas grúas de pórtico doble para el muelle de Tablada en 1967. Fuente: Memoria anual del Puerto de Sevilla, año 1967, AHPS.

⁴⁵ Ampliación de los muelles de Tablada (reformado), Sevilla, 1946. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 300, AHPS.

⁴⁶ Ampliación de los muelles de Tablada (reformado), Sevilla, 1946. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 300, AHPS. Proyecto de tinglado en la ampliación del muelle de Tablada, Sevilla, 1968. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 535, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	87/161	

Nuevos grupos de naves

También se repitieron las pautas de diseño en sucesivas ampliaciones del conjunto de almacenes, replicando los dos originales, en cuanto a estructura y expresión formal. Así, se continuó ofreciendo una fachada de cualidades urbanas hacia la avenida de La Raza, si bien el recinto sur de la EIA quedó desmantelado y la ciudad tardaría en reocupar los terrenos al oeste de la avenida de la Palmera. Los almacenes construidos para albergar las galerías comerciales extranjeras y el pabellón de industrias generales durante la celebración de la EIA pasaron a formar parte del conjunto de infraestructuras ligados a la actividad portuaria, como se había previsto desde su construcción. Si bien los volúmenes de ambos almacenes permanecen sin alteraciones, entre los años 1931 y 1932 se ejecuta la demolición de la pieza central que los unía. El lugar que ocupó el restaurante se convierte en calle transversal del muelle y se suma a las vías de acceso ya existentes.

En 1938 se retomó el plan original de completar los cinco edificios almacenes planteados por Delgado Brackenbury en el anteproyecto de la zona de servicio de 1924. Se comenzó por el grupo número 3, bajo proyecto del director ingeniero José Buiza Fernández-Palacios, que en vista del buen funcionamiento de los grupos 4 y 5 hasta la fecha, opta por un “trasunto” de los mismos. La única modificación sustancial del proyecto es la sustitución del fibrocemento del revestimiento de cubierta por teja plana sobre parecillos de madera, debido a la escasez del primero⁴⁷. En 1939 se proyecta el grupo número 2, en los mismos términos⁴⁸. Cabe destacar que varias entradas en los documentos de liquidación de las obras del grupo 3 indican el uso de mano de obra cautiva, proveniente de un “campo de concentración” sin especificar, durante 1939⁴⁹. En 1942 se proyecta una reforma de dos de las naves del grupo 2,

para acoger las nuevas dependencias de la aduana. En esta ocasión se aprovechan las galerías para introducir dos plantas de oficinas, la superior distribuida con una galería⁵⁰.

En 1945 se aprueba el proyecto para la construcción del almacén comercial número 1, fechándose su último modificado en 1950. Las diferencias con los originales son más significativas. Por un lado, la existencia de edificaciones preexistentes al norte de la avenida de La Raza obliga a recortar la longitud del grupo, a 90 m en lugar de los 140 m del resto de grupos, y por tanto el número de naves total. Se vuelve a utilizar la teja en vez de la uralita en cubierta. Se reduce la separación entre cerchas, tras comprobar que el mayor peso del tejado ocasiona flechas pronunciadas en los parecillos. Además, y para sortear la escasez de acero del momento, se proyectan las cerchas en hormigón armado en vez de perfiles de acero⁵¹.

No se han recuperado datos específicos sobre la construcción de los últimos dos grupos, denominados 6 y 7, que son contemporáneos a la ampliación del muelle, y que se fechan en torno a 1958, atendiendo a las memorias de actividad disponibles para consulta. Atendiendo a este periodo, el proyecto probablemente fue redactado por José Buiza y Fernández-Palacios. Se continuaba en él la decisión de replicar el diseño de los grupos originales, que en este caso se modifican en longitud, sumando un total de sólo seis naves cada uno de ellos. Aunque los materiales siguen siendo los mismos en términos generales, se economiza en la decoración, prescindiendo de la decoración de azulejo en las portadas, y cambiando esta por colores planos en los pretilos. Además, en el grupo 6 se sustituyó el forjado de hormigón de la galería perimetral por una cubierta de cercha metálicas.

⁴⁷ Proyecto de construcción de Almacén de Depósito nº 3 de la zona de servicio del muelle de Tablada, Sevilla, 1938. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00419, P202, AHPS.

⁴⁸ Proyecto de construcción del almacén de depósito nº 2 de la zona de servicio del muelle de Tablada, Sevilla, 1939. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00440, AHPS.

⁴⁹ Proyecto reformado de construcción del almacén de depósito nº 3 de la zona de servicio del muelle de Tablada, Sevilla, 1941. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00441 P231, AHPS.

⁵⁰ Proyecto de rehabilitación para Aduana de dos naves del almacén comercial nº2, Sevilla, 1942. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00451, AHPS.

⁵¹ Proyecto de almacén comercial número 1, Sevilla, 27/12/1950. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00461, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	88/161	

A partir de 1960 el Instituto Nacional de Industria (INI) es concesionario de la parcela más septentrional de la zona complementaria, que destina a instalaciones frigoríficas. El edificio, aunque queda alineado a los grupos de naves precedentes, es ya puramente industrial y no continúa con las claves compositivas que se habían repetido desde la construcción de los grupos 4 y 5 para la EIA. Frigodocks SA se hace cargo de la concesión a partir de 1968.

Tras esta última ampliación de los grupos de naves, se acometió el adoquinado de la calle trasera entre los mismos y el cerramiento del recinto portuario, que hasta el momento había permanecido terriza a excepción de la vía de ferrocarril. Se adapta así al tráfico de camiones y automóviles con una franja de adoquín de Gerena de 7 m de ancho⁵². En 1965, sin embargo, debido al incremento acelerado del uso y tamaño de los medios mecánicos, se decidió restringir el acceso a la calle trasera, que se volvía “insuficiente (...) para las maniobras de los camiones”⁵³.

También en este periodo se procede a la modificación de huecos en las fachadas de las naves, proceso que se irá desarrollando hasta la actualidad. Se abren accesos a todas las naves en la avenida de La Raza, prolongando hasta el suelo las ventanas centrales, allí donde no los había. A partir de la restricción a la calle trasera para vehículos de transporte, se comienzan a practicar accesos de gran tamaño sobre las fachadas laterales de algunos grupos, permitiendo el acceso desde las calles transversales. Por último, se revisten de solería las cubiertas planas de los grupos, de cara a mejorar su estanqueidad⁵⁴.

Modificaciones en los tinglados y edificios sobre el muelle

Por otro lado, las necesidades operativas del puerto introducen algunas variaciones sobre la configuración original de los tinglados del muelle. A partir de 1944, los tinglados comienzan a unirse dos a dos mediante unas cubiertas de hormigón armado sobre los patios de maniobra intermedios, ampliando así la superficie disponible para almacenamiento. En primera instancia sólo se modificaron de esta manera los del extremo sur (números 9 y 10), con proyecto de Delgado Brackenbury, para extenderse después la operación al resto, a partir de 1962, bajo la supervisión de Prieto Moresi⁵⁵. El resultado es que los primeros patios en modificarse quedaron configurados de manera ligeramente distinta al resto. En ellos, las nuevas cubiertas implicaron la demolición de los voladizos de los tinglados previos, una operación en cierta medida destructiva, pero que permitía una mayor altura libre en los nuevos espacios cubiertos. Las ampliaciones subsiguientes, en cambio, respetaron la integridad de las estructuras originales, si bien continuaban el mismo diseño: las cubiertas son dos estructuras porticadas adyacentes, con nervadura en sentido perpendicular a la de los tinglados originales, que dejan una galería intermedia, en continuidad con la calle central que recorre el conjunto. Sobre esta calle, se practican dos hileras de lucernarios, de montera en los 9 y 10, y vidrio moldeado en los demás. La cubierta resultante es horizontal, en contraste con las abovedadas de los tinglados originales. El progreso de estas obras es gradual, esperando algunas de las cubiertas al desalojo de pequeñas instalaciones en los patios de maniobras. En el caso de los tinglados 1 y 2, cuyo patio intermedio era de menores dimensiones que los del resto, se hace una ampliación adicional hacia el norte.

⁵² Proyecto de acondicionamiento del camino de levante del muelle de Tablada, Sevilla, 1969. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 569, AHPS.

Proyecto de pavimentación de la calzada de poniente de los almacenes comerciales, Sevilla, 1969. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 570, AHPS.

⁵³ Proyecto de acondicionamiento de las vías de FFCC en la zona de poniente de los almacenes comerciales, Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 490, AHPS.

⁵⁴ Proyecto de solado de las azoteas del almacén comercial nº 4, Sevilla, 1938. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00419, P199, AHPS.

⁵⁵ Proyecto de estructura de unión de los tinglado 1 y 2, Sevilla, 1946. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 301, AHPS.

Estructura de unión de los tinglados 9 y 10, Sevilla, 1944. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00458 P273, AHPS.

Proyecto de unión de tinglados en el muelle de Tablada, Sevilla, 1962. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 411, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	89/161	



Imagen 45. Cubrición del patio entre los tinglados 3 y 4. S/F. Fuente: AHPS.



Imagen 46. Los tinglados 1 y 2, hoy desaparecidos, en proceso de ver sus patios cubiertos. S/F. Fuente: AHPS.



Imagen 47. Ferrocarril portuario y avenida de Guadalhorce, desde el extremo norte del muelle. S/F. Fuente: AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	90/161	

También se modificaron las fachadas de los tinglados, sustituyendo las celosías de madera originales. En la fachada al cantil, se alternaron cerramientos de celosía metálica y ciegos de chapa de uralita, mientras que en los testeros a la avenida de Guadalhorce, se combinaron las lamas metálicas con paños de vidrio armado. La reforma tuvo lugar entre los años 1965 y 1966⁵⁶. Entre 1966 y 1967 se procedió a proteger las cubiertas parabólicas con placas de fibrocemento⁵⁷.

En 1942 se edifica una “caseta para los servicios de policía”. Esta pequeña edificación reproducía en términos generales la configuración espacial del edificio de la Aduana y el estilo regionalista del conjunto de edificaciones de la cabecera norte del muelle, y quedaba adosada a la esquina noroccidental del cerramiento del recinto⁵⁸. En 1944 se hace necesario construir un edificio específico para la gestión comercial de la RENFE en el muelle, que hasta entonces se alojaba en uno de los tinglados. Para ello se construyó un edificio de características similares, que vino a completar dicho conjunto.

Edificios auxiliares

La segunda gran modificación de la composición original es la configuración de un conjunto de edificaciones lineales en el lado este de la avenida de Guadalhorce, adosadas al interior de la desaparecida valla del distrito aduanero. Se edificaron por tanto sobre una de las franjas de arbolado doble de la avenida de Guadalhorce, conservando parte de la vegetación frente a su fachada occidental.

Estos edificios se añaden entre los años 1963 y 1968, bajo proyecto del ingeniero director Prieto Moresi, respondiendo a diversas necesidades de espacios comerciales, y de gestión y administración, para las que no había espacios habilitados, o que hasta entonces se habían acomodado en pequeños edificios entre los tinglados. Contenían así almacenes y casetas de herramientas, enfermería, servicios higiénicos, servicios oficiales de inspección, servicios del muelle, y administración de usuarios del muelle⁵⁹. A principios de los 1960, al iniciarse el proceso, en los patios de maniobra se repartían 9 casetas de servicio para compañías navieras y consignatarios de buques de 28 m² cada una, así como una para el servicio de grúas, de 130 m².

⁵⁶ Acondicionamiento del tinglado nº 8 del muelle de Tablada, Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 480, AHPS.
 Proyecto de acondicionamiento de los tinglados 1,2 y3 en el muelle de Tablada, Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 499, AHPS.
 Proyecto de modernización y mejora de os tinglados4, 5 y 6en el muelle de Tablada., Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 500, AHPS.

⁵⁷ Proyecto de acondicionamiento de los tinglados 9 y 10 en el muelle de Tablada, Sevilla, 1966. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 514, AHPS.
 Proyecto de protección de la cubierta de los tinglados 3 y 4 con placas de fibrocemento, Sevilla, 1966. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 523, AHPS.
 Proyecto de protección de la cubierta de los tinglados 1 y 2 con placas de fibrocemento, Sevilla, 1966. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 525, AHPS.
 Proyecto de protección de la cubierta de los tinglados 5 y 6 con placas de fibrocemento, Sevilla, 1967. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 528, AHPS.
 Proyecto de protección de la cubierta de los tinglados 7 y 8 con placas de fibrocemento, Sevilla, 1967. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 529, AHPS.

⁵⁸ Proyecto de caseta para los servicios de policía, Sevilla, 1941. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00445, AHPS.

⁵⁹ Proyecto de edificios auxiliares en los nuevos talleres, Sevilla, 1963. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 433, AHPS.
 Proyecto de pabellón de servicios higiénicos en el muelle de Tablada, Sevilla, 14/11/1966. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 437, AHPS.
 Proyecto de almacenes auxiliares en el muelle de Tablada, Sevilla, 1963. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 455, AHPS.
 Proyecto de almacenes auxiliares en la avenida de Guadalhorce, Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 469, AHPS.
 Proyecto de edificios para servicios auxiliares en la avenida de Guadalhorce., Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 470, AHPS.
 Acondicionamiento del tinglado nº 8 del muelle de Tablada, Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 480, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	91/161	

En su mayor parte, siguen un diseño único y muy sencillo, de una estructura porticada de hormigón armado en una única crujía, de 4,5 m de ancho y longitud variable, con una o dos plantas según las necesidades. Sus dimensiones son utilitarias y muy justas, con alturas entre forjados de 3 m, y en consecuencia sus espacios interiores apenas tienen cualificación. En general, los espacios de almacén quedaban en planta baja, y las oficinas en planta alta. Las fachadas siguen un mismo esquema compositivo, también muy sencillo, con zócalo de ladrillo visto y una franja horizontal de paramento enfoscado sobre este, en la que se practican las ventanas, que originalmente eran de vidrio moldeado. A la altura de los forjados, se proyecta un pequeño voladizo de hormigón de 50 cm, en ambas plantas.

Tinglado en la ampliación del muelle

En 1963 se proyectó un nuevo tinglado al sur, sobre la ampliación del muelle, que se concluyó en 1971. Esta vez se trata de una estructura metálica, que cubre

un gran espacio diáfano de 4.515 m² usando dieciséis pórticos biarticulados, de grandes vigas Boyd de 43 m de luz entre ejes de rótula de apoyo, dispuestos cada 7 m en dirección norte-sur. Se opta por esta solución a causa del “constante aumento de la mecanización en el movimiento de mercancías [que] obliga a la construcción de grandes espacios cubiertos exentos de pilares intermedios”⁶⁰.

A pesar de tener un diseño y tipología completamente distintos a los del resto de tinglados, se dispuso alineado con ellos, así como con el séptimo grupo de naves, al que queda enfrentado. Las fachadas son principalmente de paños de ladrillo visto sobre zócalo de hormigón, insertas entre la estructura metálica, y dejando grandes aperturas, cuatro en cada lateral, así como una central en cada testero. Se alinean estas últimas con el eje común a todos los tinglados y la calle adoquinada que los recorre a todos por el mismo.



Imagen 48. El tinglado 11 en construcción en la ampliación del muelle. Ca. 1970. Fondo APS

⁶⁰ Proyecto de tinglado en la ampliación del muelle de Tablada, Sevilla, 1968. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 535, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	92/161	

Básculas

Se suceden los proyectos de incorporación y mejora de las básculas de mercancías que apoyaban la operación del puerto. Las primeras, para carros de caballería, incluyendo casetas para los operadores, se instalan en 1945, a ambos lados del acceso al recinto del muelle por el norte de la avenida de Guadalhorce. En 1965 hay documentación de su modernización. En 1966 se adquirió una nueva báscula puente de 50 Tm para la operación de la ampliación del muelle y en 1969 otra para vagones, con capacidad de 80 Tm. Con éstas son en total cuatro: las originales junto al acceso, ya desaparecidas, una frente a la fachada trasera del grupo de naves 6 y la de vagones, junto al tinglado de la ampliación del muelle⁶¹.

Conformación del sistema de espacios libres

Durante este periodo de consolidación y continua evolución de la operación portuaria en el muelle de Tablada, queda patente la continuidad en la configuración de las piezas principales: naves, tinglados y la avenida de Guadalhorce como principal elemento de relación.

Los tinglados precisaron de su ampliación a medida que se necesitaba aumentar la superficie de almacenaje bajo cubierta. Por otro lado, el progresivo incremento en el uso de medios mecanizados y en el tamaño de estos, precisa liberar los espacios libres de pequeñas edificaciones auxiliares o de servicio para los operarios. Estas construcciones de escala menor se concentran en la nueva banda de edificios auxiliares a partir de 1963. A pesar de su escasa calidad material o espacial, este conjunto significa una sistematización de los elementos de escala pequeña necesarios en la operación del Puerto, que quedan de esta manera integrados en las líneas generales de composición del conjunto del muelle de Tablada. De manera adicional introduce una escala intermedia en la avenida de Guadalhorce y cualifica en cierta medida la calle pública trasera a los grupos de naves. Esta, a su vez, se vio mejorada con la extensión del adoquinado.

Los requisitos de la operación del muelle evolucionaron hasta obligar a inclinarse por un tipo estructural distinto en el caso del tinglado sobre la ampliación del muelle. En cualquier caso, y al igual que los edificios auxiliares, su implantación se elige en continuidad con el patrón espacial previamente consolidado. También se añaden dos grupos de naves adicionales a los cinco previstos originalmente, siguiendo los mismos patrones de ubicación y diseño.

Espacios vacantes, campo de concentración de El Colector, y concesiones al sur del DUP

Durante este periodo de consolidación y continua evolución de la operación portuaria en el muelle de Tablada, queda patente la continuidad en la configuración de las piezas principales: naves, tinglados y la avenida de Guadalhorce como principal elemento de relación.

Los espacios que quedan al sur de la ramificación del ferrocarril fueron destinados a concesiones en parcelas de ancho variable, con frente tanto a la lámina de agua como acceso por la vía de ferrocarril y de servicio.

Previamente existió una primera ocupación registrada al sur del recinto del DUP: el campo de concentración conocido como “El Colector”, construido en mayo de 1938. Retenía a represaliados del franquismo que fueron utilizados como mano de obra en la construcción de un colector de aguas residuales que venía a desplazar la deficiente evacuación al canal, algo “indispensable para poder terminar la dársena del Puerto”⁶². La ejecución corrió a cargo de la empresa Entrecanales y Távora SA.

La iniciativa quedaba enmarcada en la política franquista de utilizar a represaliados como mano de obra cautiva, inaugurada en 1938 con la creación del Patronato de Redención de Penas por el Trabajo. El proyecto del campo se basaba en un modelo diseñado por el ingeniero de caminos Jesús Iribas en Burgos, en 1937. Tenía capacidad para 250 presos. Constaba de una crujía en torno a un amplio patio central, formando el conjunto un rectángulo de aproximadamente 78 x 68 m.

⁶¹ Proyecto de modernización de las básculas del muelle de Tablada, Sevilla, 1965. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 482, AHPS.

Proyecto de báscula-puente de 50 Tm para la ampliación del muelle de Tablada, Sevilla, 1966. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 521, AHPS.

Proyecto de nueva báscula en el muelle de Tablada, Sevilla, 1969. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 568, AHPS.

⁶² Proyecto de colector de la red de alcantarillado de Sevilla. Campamento para 250 prisioneros, Sevilla, 1938. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Caja 00424 P313, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	93/161	

La construcción era de estructura de madera y tabiquería de ladrillo, con solería de hormigón y techumbre de enea. El programa contemplaba dependencias para oficiales, clases y tropa encargada de la vigilancia del campo, oficinas, enfermería; dormitorios para los presos, comedores, cocina y capilla; así como aseos, lavaderos, garaje y almacenes. Parece ser que las instalaciones estuvieron en uso hasta 1941. Hoy no queda nada de ellas, pero en 2016 se erigió un monumento en memoria de este campo en el cercano parque del Guadaira, a iniciativa del Grupo de Memoria del CGT.

A partir de la década de los 1950 ya aparecen ocupaciones por concesión en la mitad sur del recinto del DUP, donde quedaba ancho suficiente entre vía de ferrocarril y la orilla del canal, así como en la zona de servicio que generaba la ampliación del muelle⁶³:

- Entrecanales y Távora SA continúa ocupando una parcela, en concesión a partir de 1950 para una fábrica de fabricación de tubos. Exportaciones e importaciones SA (EXISA) contaba con instalaciones industriales relacionadas con la explotación del olivar.
- En 1952 se concesionan 9.675 m² a Nueva Montaña para cargadero y depósito de mineral. Con probabilidad correspondiente al desplazamiento de dicho cargadero hacia el sur a raíz de la ampliación del muelle.
- En 1958, el Instituto Nacional de Colonización es concesionario de una parcela al extremo sur de la avenida de La Raza, donde edifica talleres para reparación de maquinaria.
- En 1958 se concesiona espacio a Iniciativas Agrícolas SA, y para la factoría de laminación de Industrias siderúrgicas del Guadalquivir SA, y para el fabricante de materiales de la construcción ANSOL SUR SL.
- En 1959, a Dragados y Construcciones SA, para instalaciones de reparación y almacenaje.
- En 1960, el INI construye un almacén frigorífico al final de la avenida de Guadalhorce, en continuidad con los grupos de almacenes 6 y 7.

⁶³ Memoria anual del Puerto de Sevilla, año 1962. AHPS.

⁶⁴ Memoria anual del Puerto de Sevilla, año 1970. AHPS.

La parcelación de la mayor parte de estas concesiones se mantiene constante en términos generales a lo largo de los años, consistiendo en la división, en longitudes variables, de la franja comprendida entre el ferrocarril y el canal. Algunos de los concesionarios instalan embarcaderos propios en la orilla. Otros construyen muelles, como el de la compañía Sociedad Andaluza de Cementos Portland SA, de perfil escalonado, en la parcela más septentrional, en 1966⁶⁴.

Los espacios inmediatamente adyacentes al sur del muelle de Tablada, tanto en su extensión original como una vez ampliado, quedaban en gran parte vacantes debido a la necesidad de distribuir una única vía de ferrocarril en ramales. Aquí la vía se divide para dar servicio tanto a los tinglados como a las naves, requiriendo un espacio suficiente para acomodar los radios de giro, requiriendo un espacio que quedaba necesariamente libre de otras ocupaciones. A efectos de este estudio, se ha denominado este área como “zona de transición”.

Cuando se amplió el muelle de Tablada hacia el sur, se desplazó este espacio de manera acorde, hasta su situación actual, donde ya existía un muelle cargadero de minerales ligado a la vía de ferrocarril, explotado por la empresa Nueva Montaña. También a partir de que se termina la ampliación del muelle, y con objeto de procesar la carga y descarga de cementos, se adapta una porción de terreno adyacente a la zona de depósitos, con el pavimentado de la superficie, un ramal de ferrocarril dedicado y la instalación del silo de cementos que aún se encuentra en el lugar, si bien en desuso.

Relaciones con la trama urbana

En la década posterior a la clausura de la EIA, los terrenos del Sector Sur se ven muy modificados, siendo latente la huella dejada por la muestra a nivel urbanístico. A la preocupación de qué hacer con los edificios construidos que aún quedaban en pie se sumaban los problemas aún sin resolver del abastecimiento y que los planes para el ensanche sur seguían sin ejecutarse a pesar de la deficiencia de viviendas que existía en la ciudad. Tampoco había supuesto la EIA un inmediato desarrollo de la industria o un crecimiento del comercio

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	94/161	

exterior y, por el contrario, en un primer momento surgirían debates sobre el elevado desembolso que había supuesto para la ciudad, por lo que la muestra pasó dejando tras de sí una experiencia marcada por el desencanto.

En 1935 el sector sur de la Exposición se encuentra prácticamente abandonado y los expolios son frecuentes, siendo los pabellones demolidos en su mayoría. Sí se reutilizan, sin embargo, algunos de los antiguos pabellones junto a los almacenes comerciales para usos complementarios al portuario, como el pabellón de Cruz Roja que se habilita para la inspección sanitaria y da servicio a los muelles de Tablada y las Delicias. También se instalan la Capitanía Marítima en el pabellón de los servicios de aduanas y carabineros y la Comandancia Naval de Sevilla en el antiguo pabellón del Ministerio de Marina.

Con el desmantelamiento casi completo del sector sur, desapareció gran parte de la relevancia de las naves del puerto como fachada urbana. Su percepción más habitual pasó a ser en escorzo, a medida que se recorría la avenida de La Raza. Las relaciones de la trama de espacios del muelle con la trama urbana, que habían sido un tema central en la ordenación de ambas, quedaron mermadas. La superposición del espacio portuario y el espacio público de la ciudad quedó restringida a la circulación en torno a los almacenes de depósitos, que se apoyaba en la calle trasera, siempre dependiendo de la avenida de La Raza como vector principal. Con el aumento del tamaño de vehículos de

transporte, esta función también se vería disminuida, quedando como mera calle trasera.

A pesar de ello, las conexiones transversales, tanto funcionales como visuales seguían existiendo, si bien el acceso principal tenía lugar por el norte de la avenida de Guadalhorce, desde la avenida de Moliní.

Comienza entonces un interés por realizar obras públicas que respondieran a las necesidades que venía arrastrando la ciudad. La aprobación en 1946 del primer Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla busca solventar los problemas de movilidad, escasez de viviendas, necesidad de equipamientos sanitarios y carencia de zonas verdes, así como realizar aquellos ensanches exteriores comprometidos a principios de siglo, a saber Los Remedios, Nervión y La Palmera.

En lo que respecta a la conexión urbana con la margen opuesta, el puente de Hierro va a ser el único en conectar la parte sur del crecimiento de la ciudad con el Aljarafe hasta 1968, fecha en que se construye el puente de los Remedios. Con el tiempo, la progresiva motorización de la sociedad derivaría en un envejecimiento acelerado de la estructura que no había sido pensada para un tráfico rodado tan intenso. Además, las plataformas móviles del puente no llegaban a abrirse completamente, por lo que conforme los navíos aumentan su manga y su calado aéreo, especialmente a partir de los años 80, se vuelve incómodo su paso. Sus dimensiones y su posición atravesando el cauce de forma oblicua acabará por sentenciar su desmontaje en los años 90.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	95/161	

Elementos añadidos

- En 1938 se construye el campo de concentración de El Colector.
- Entre 1938 y 1950 se añaden tres nuevos grupos de naves con fachada a la avenida de La Raza, hasta alcanzar el total actual.
- Entre 1942 y 1944 se completa el conjunto de edificios de la cabecera norte del muelle de Tablada, con dependencias para la policía y para RENFE.
- En 1945 se instalan dos básculas hoy desaparecidas.
- En los 1950 se comienza la parcelación y concesiones en el sector sur del recinto del DUP.
- Ca. 1958 se añaden los grupos de naves 6 y 7.
- En 1960 se construyen las instalaciones frigoríficas del INI, que en 1968 pasarían a concesión de Frigodocks
- En 1963 se proyecta el alumbrado del muelle de Tablada, con los actuales postes.
- En torno a 1965 se construyen los edificios auxiliares flanqueando la avenida de Guadalhorce.
- En 1966 y 1969 se incorporan las básculas actualmente existentes para camiones y vagones.
- En 1971 se construye el tinglado 11.

Elementos desaparecidos

- En torno a 1941 se desaloja el campo de concentración de El Colector, que en 1945 estaba ya arruinado.

Elementos transformados

- Desde las primeras etapas de utilización del muelle y su zona de servicio, se suceden los proyectos de repavimentación que recurren al adoquinado en aquellas zonas de mayor intensidad – calle central de los tinglados, avenida de Guadalhorce, calle trasera a las naves y calles transversales.
- Entre 1946 y 1966 se amplía la superficie de tinglados, uniéndolos dos a dos mediante cubiertas intermedias. Esto afecta a los patios de maniobras alternos, quedando sólo libres los correspondientes a los accesos al recinto desde la avenida de La Raza.
- Con la ampliación de los tinglados 1 y 2, se elimina el edificio de dependencias de RENFE.
- En torno a 1950 se amplía el muelle hacia el sur, hasta una longitud total de 1.200 m.
- En 1969 se adoquina la calle trasera a las naves almacén.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	96/161	

Incorporaciones al Distrito Urbano Portuario, nuevas infraestructuras urbanas y alteraciones. De 1971 en adelante.

Como ya se ha comentado, con el desarrollo de los medios técnicos de la actividad portuaria el crecimiento continuado que esta venía experimentando en las últimas décadas se ve frenado. Este cambio en la tendencia se hace especialmente patente con la generalización del uso de contenedores marítimos, que introduce cambios importantes en los procedimientos de estiba y en el tránsito de las mercancías a través del sistema portuario. A mediados de la década de los 1970 se inicia la construcción de la dársena del Batán, en la margen opuesta del canal de Alfonso XIII, ampliando drásticamente la capacidad del puerto al sur del muelle de las Delicias. Este último, por lo escaso de su sección, fue el primero en acusar la obsolescencia, cesando su actividad en 1990. El muelle de Tablada perdía progresivamente su relevancia en cuanto a mercancías generales, y se dedicaba cada vez más al tránsito de graneles.

Las intervenciones sobre el muelle de Tablada entre principios de los 1970 y finales de los 1980 abordan principalmente las necesidades de actualización de las estructuras e infraestructuras heredadas, así como reparaciones. Destacan especialmente las labores de adaptación de los tinglados, en los que se sustituyen los cerramientos originales, principalmente haciendo uso de prefabricados de hormigón⁶⁵.

A pesar de lo anterior, el recinto del DUP permanece en gran medida inalterado hasta la introducción de grandes infraestructuras urbanas que se acometen con motivo de la celebración de la Exposición Universal de 1992.

Sevilla había sufrido un estancamiento general en su dotación de infraestructuras, particularmente de comunicación, a la vez que crecía su corona metropolitana. La situación a finales de los 1980 era de clara disfuncionalidad territorial, y llamaba a la incorporación de nuevas conexiones territoriales, algunas de las cuales se sitúan en el entorno

inmediato del DUP, condicionando fuertemente tanto su funcionamiento como las relaciones urbanas que establece. Estas son:

- La ronda de circunvalación SE-30 y el puente del Centenario, que entroncan con la avenida de La Raza.
- La avenida Cardenal Bueno Monreal y el puente de Las Delicias, que sustituye al puente de Alfonso XIII.

Los principales efectos de la nueva circunvalación vienen dados por la nueva centralidad que proporcionó a la avenida de La Raza. Hasta su construcción, este viario daba servicio principalmente a las instalaciones portuarias, que conectaba con la salida de Cádiz. A este tráfico se añadían itinerarios locales dependientes del barrio de Heliópolis y de la zona de Reina Mercedes. Con las nuevas conexiones, así como la consolidación de tejidos residenciales como Los Bermejales, La Raza -rebautizada como avenida de Las Razas a partir de 2005- adquiere una mayor relevancia en su entorno urbano, y comienza a acusar un tráfico más intenso.

El nuevo puente de las Delicias ha tenido un mayor impacto si cabe, no sólo sobre el entorno y situación del DUP en el contexto urbano, sino sobre su materialidad y espacios. El puente atraviesa el muelle por su extremo norte, quedando el tablero a una cota elevada unos 4 m sobre el cantil. Para su construcción fue necesaria la demolición del conjunto formado por los tinglados 1 y 2 y sus ampliaciones. También se demolió la fachada y galería del lado norte del grupo de naves 1, remediando el alzado preexistente.

Con la construcción del puente de las Delicias en 1992, cesó el uso el puente de Hierro. En 1998 se procedió a su desmantelamiento, conservándose las tres secciones centrales, a excepción de los contrapesos. Las pilas, estribos y secciones extremas se demolieron. El resto de piezas se depositaron inicialmente en el extremo sur del muelle de las Delicias, para ser trasladado el conjunto en 2003, recompuesto, al recinto del DUP, en los espacios vacantes de ribera adyacentes al nuevo acceso por el sur al muelle de Tablada.

⁶⁵ Véase p.e. Proyecto de cerramiento de tinglados en el muelle de Tablada (1ª fase), Sevilla, 1988. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 739, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	97/161	

Configuración del sistema de espacios libres

Además de estos edificios, con la construcción del puente se alteraron profundamente relaciones espaciales que estaban en la fundación misma del muelle. La avenida de Guadalhorce dejó de tener continuidad con la avenida de Santiago Montoto, paralela al muelle de las Delicias. La continuación de la avenida de Guadalhorce hacia el norte es ahora a través de un paso subterráneo para tráfico rodado, bajo el arranque del puente. Debido a ello, en 1991, se trasladó el acceso principal al recinto portuario-aduanero al sur de la avenida de Guadalhorce, en el área vacante situada entre el muelle y las parcelas concesionadas de la mitad sur del DUP, donde permanece ahora⁶⁶.

Los espacios de operaciones del muelle quedaron también segregados de los edificios institucionales y representativos del extremo norte, que no sólo jugaban un papel como remate espacial (particularmente la sede de la Capitanía Marítima), sino que contribuían a cualificar el contacto del conjunto portuario con la ciudad a través de la avenida de Moliní.

Modificaciones en los grupos de naves y relaciones con la trama urbana

Con la reconfiguración de los accesos al recinto del muelle también se empobrecieron las ya precarias relaciones urbanas a lo largo de la avenida de Las Razas. La zona restringida a acceso se adelantó desde la avenida de Guadalhorce a la fachada delantera de los grupos de naves. Para ello, se dismanteló la anterior valla del recinto y se construyeron unas nuevas verjas, bajo proyecto de Francisco Barrionuevo Ferrer, en las bocacalles entre los grupos de naves.

Al consolidarse el acceso al recinto portuario y aduanero por el sur de la avenida de Guadalhorce, se extinguen ya totalmente las conexiones transversales entre puerto y ciudad a través de los grupos de naves, así como las circulaciones secundarias que existían alrededor de las mismas, en contacto con la avenida de Las Razas. Los grupos con concesiones, los número 1 y 2, necesitadas

de acceso desde la avenida de Las Razas ven sus huecos a la avenida de Guadalhorce tapiados, y viceversa.

En 1990 se sustituyen las cubiertas originales de fibrocemento por chapa metálica y se restauran algunas de teja. En 1998, se reconfiguran las particiones interiores de las naves 3, 4 y 5 para permitir las cargas laterales de los graneles. El proyecto se propone modular las naves de dos en dos, con accesos por rampa deprimida por la avenida de Guadalhorce. En cualquier caso, en términos generales, los grupos quedan prácticamente inalterados en cuanto a los volúmenes construidos, su expresión exterior y los espacios de relación entre los mismos⁶⁷. Es excepción el edificio de Frigodocks, en el extremo sur de la zona complementaria, que se amplía con más instalaciones de almacenaje y un volumen anexo de oficinas, a principios de los 2000, ya sobrepasando el límite meridional de la ampliación del muelle. Con esta operación no sólo rompe con la modulación de las parcelas que había prevalecido desde los primeros proyectos del muelle, sino que se eleva en altura con dicho edificio de oficinas. La operación viene a subrayar el carácter periférico e industrial del tramo sur de la avenida de la Raza, si bien tiene la virtud de señalar el nuevo acceso al recinto del muelle, y como cierre visual de la avenida de Guadalhorce.

Concesiones al sur del muelle de Tablada

Mientras tanto, la zona de concesiones mantiene su carácter típicamente industrial, que incluso queda reforzado por la puesta en carga de la avenida de Las Razas como vía de acceso a la circunvalación SE-30. A pesar de los ocasionales cambios en las empresas y organismos adjudicatarios, en esencia permanece invariable en su configuración, y como anteriormente, las diferentes empresas concesionarias han formalizado los frentes fluviales de sus correspondientes parcelas de acuerdo a sus necesidades. En este sentido es particularmente significativo el atracadero construido por la Agencia Marítima Portillo SL, concesionaria desde 1990.

⁶⁶ Proyecto de acondicionamiento del nuevo acceso a los muelles de Tablada. Puerta Sur. (ODO.S.A.), Sevilla, 01/06/1991. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 794, AHPS.

⁶⁷ Proyecto de nueva distribución y accesos en almacenes 3,4 y 5 de la avenida de la raza, Sevilla, 01/11/1998. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 907, AHPS.

Proyecto de mejora en almacenes de la avenida de La raza, Sevilla, 2002. Archivo de Proyectos, Fondo B-2, Proy. 958, AHPS.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	98/161	

Elementos añadidos

- En 1990 se inaugura el puente de las Delicias, quedando sin uso el de Alfonso XIII.
- En 1991 se inaugura el puente del Centenario, lo que tuvo un efecto reconfigurador sobre el tráfico que soporta la avenida de Las Razas.
- A partir de estas modificaciones se añaden el acceso por el sur de la avenida de Guadalhorce al recinto portuario, y los cerramientos actuales en la fachada a la avenida de Las Razas.
- A principios de la década de los 2000 tienen lugar las ampliaciones de las instalaciones de Frigodocks SA, que sobrepasan el límite sur de la ampliación del muelle, para ocupar partes de la denominada “zona de transición”.

Elementos desaparecidos

- Para la construcción del puente de las Delicias, se demuelen los tinglados 1 y 2, y la fachada norte del grupo de naves 1.
- Han desaparecido también las dependencias de policía y de Renfe de la cabecera norte del muelle, así como las básculas vinculadas al acceso, todas ellas fuera del recinto establecido para el DUP.
- Con la reconfiguración de los accesos, desaparece la valla del recinto original salvo un pequeño fragmento en muy mal estado de conservación.

Elementos transformados

- Entre 1980 y 1998 se suceden operaciones de reforma (en particular cerramientos y particiones) y protección de las estructuras de los tinglados y naves de almacén.
- En 1998 se retira el puente de Alfonso XIII de su posición original. En 2003 se traslada a los espacios vacantes del recinto del DUP al sur de la ampliación del muelle.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	99/161	

2.4. CARACTERIZACIÓN COMO PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

En la configuración del muelle de Tablada, y del ámbito del DUP en su totalidad como patrimonio se dan la mano dos dimensiones: sus características como sistema industrial, y su papel articulador de relaciones entre puerto y ciudad.

El sistema funcional-compositivo

El muelle, como sistema de articulación entre los tráficos marítimos y terrestres, demanda una organización espacial que facilite la transición de mercancías entre el canal y el territorio, y en consecuencia de los flujos asociados.

Para el muelle se diseña una **sección funcional** oeste-este que, además de resolver este tránsito, determina el crecimiento del mismo mediante la **repetición seriada**.

En la zona de concesiones, en cambio, se recurre a un loteo parcelario de ancho variable según la necesidad de la empresa concesionaria asegurando el doble acceso a la infraestructura territorial de comunicación y a la lámina de agua.

La relación puerto-ciudad

El análisis de los mecanismos de relación entre el espacio portuario y el urbano cobra especial relevancia en este objeto de estudio. Esto es así por su particular recorrido histórico, en el que se vinculó desde primera instancia el desarrollo del puerto con el crecimiento de la ciudad, y después con un vector clave de desarrollo de Sevilla, como fue la Exposición Iberoamericana. Pero cobra aún más importancia cuando el nuevo Distrito Urbano Portuario se propone recuperar y potenciar la permeabilidad ente ambas realidades, configurando así una oportunidad singular de reactivación de recursos patrimoniales que han quedado latentes, en particular en el sector correspondiente al muelle de Tablada y su ampliación.

Como ya se ha señalado en el punto anterior, el módulo original comprendía una “zona complementaria” cuyo objetivo era interaccionar con la ciudad y el hinterland del puerto. Con el cerramiento del recinto del muelle, ya en el transcurso de la EIA, queda acotado este espacio compartido. Pasa a quedar compuesto por los grupos de naves y las circulaciones que los rodean, en especial la calle trasera adyacente a la avenida de Guadalhorce. A esta configuración de espacios se añade un lenguaje arquitectónico que media entre lo industrial y lo urbano.

De la colaboración entre el puerto y la organización de la EIA, nace un diseño de estilo regionalista, que después se replica en las sucesivas ampliaciones del conjunto de naves, a pesar de que el desarrollo urbano adyacente se hace de espaldas al puerto.

Bases para la sectorización

Estas dos lógicas de conformación del ámbito objeto de estudio, la funcional y la de creación de relaciones puerto-ciudad-territorio, así como su implementación a lo largo del tiempo, permiten identificar recursos y atributos patrimoniales. Estos, agrupados, hacen posible una sectorización del conjunto de recursos patrimoniales y de sus atributos, así como asignarles los valores patrimoniales correspondientes. Así, esta sectorización proviene de la intersección de:

- Las relaciones establecidas a lo largo del tiempo con su entorno territorial y el contexto urbano más próximo al ámbito del DUP;
- las estructuras organizativas puestas en juego para el procesado y el tránsito de mercancías, entendiendo aquí la estructura y organización en bandas de la zona de operaciones del muelle, así como de la disposición de parcelas de concesión;
- los procesos de diseño sistematizados que las articulan, que son mecanismos de repetición, seriación y reproducción de espacios y estructuras elementales;
- elementos sistémicos singulares que trascienden los ámbitos exclusivos del muelle de Tablada y del DUP, para articularlos con la ciudad y el territorio: el ferrocarril y la estructura viaria;
- y de la evolución histórica de procesos y tecnologías; de construcción, crecimiento, desarrollo, estancamiento y obsolescencia, así como de los cambios en las prácticas portuarias que han requerido introducir variaciones sobre el diseño original a lo largo de su historia.

En esta sectorización priman las características de sistema y de conjunto, claves en la caracterización del patrimonio industrial. Requiere una aproximación jerárquica y progresiva a sus partes elementales, sin renunciar a sus características de conjunto.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	100/161	

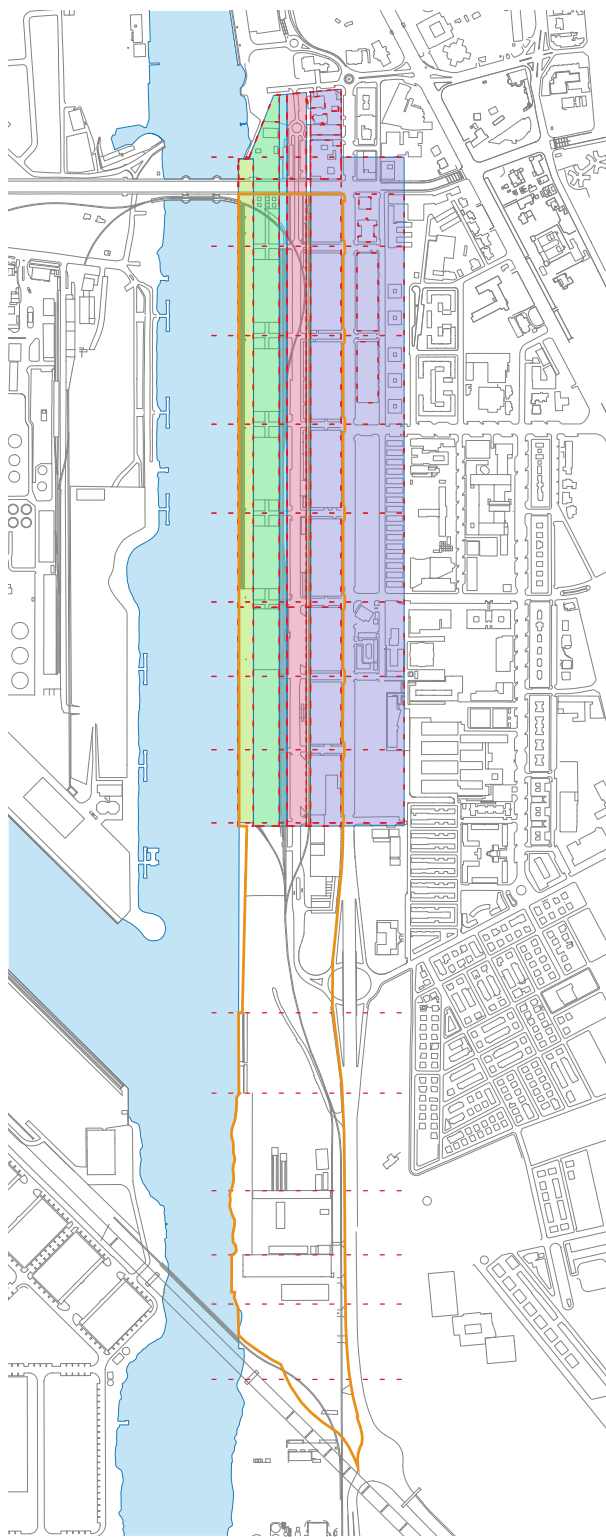


Gráfico 05. Análisis de la lógica de conformación del ámbito. Elaboración propia

Análisis

Bandas organización muelle

- Andén de costa
- Zona de depósito
- Ferrocarril del Puerto
- Calzada
- Ferrocarril de naves
- Zona complementaria

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	101/161



2.5. SECTORIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ATRIBUTOS Y VALORES

Atendiendo a los criterios relacionados, así como a las lógicas de conformación y crecimiento del ámbito, se desarrolla una sectorización del conjunto según 4 niveles de análisis, cuyos valores patrimoniales son diferenciales:

Nivel 0 - El DUP en su entorno urbano y paisajístico

Teniendo en cuenta todo lo anterior y lo expuesto en el apartado de caracterización, las principales **claves interpretativas** del paisaje histórico urbano en este sector son:

- Frente fluvial urbano conformado por la confluencia de tres unidades formales: la ría, el puerto y la ciudad. Cada uno de ellos con características y dinámicas propias, pero claramente interrelacionadas e interdependientes. Su configuración actual es fruto de las intervenciones urbanas asociadas a dos acontecimientos históricos (Exposición Iberoamericana de 1929 y Exposición Universal de 1992) y el desarrollo de tres actividades socioeconómicas (portuaria, residencial y docente-investigadora). Cada una de ellas ha ido modelando y transformando este espacio a lo largo de su recorrido histórico, perviviendo una serie de trazas y elementos integrados en su morfología y configuración urbana que hoy son percibidos y reconocidos como recursos patrimoniales con atributos definitorios del carácter del paisaje
- En la ría, el muelle de Tablada en su orilla izquierda junto a los puentes de las Delicias y del Centenario son los principales elementos que en primera instancia definen su configuración escénica. La orilla derecha, desde el puente de las Delicias hacia el sur está conformada por restos de antiguos pantalanes abandonados y un bosque de eucaliptos y otras especies que contribuye a destacar su alineación y resaltar un aspecto más naturalizado, en contraposición a la otra orilla o a la actividad portuaria de la dársena del Batán.

En segunda línea, tras esta masa arbórea, se encuentra la parcela donde se ubican los depósitos e instalaciones de Corporación Logística de Hidrocarburos, S.A. (CLH). En diciembre de 2019 se aprobó la modificación del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla

(ORDEN, 2020) para cambiar la clasificación de esta parcela, que pasó a tener la consideración de Suelo Urbano Consolidado. Es importante señalar que las actuaciones en este sector van a tener una incidencia directa en el frente fluvial de la margen derecha, en el carácter paisajístico del sector e igualmente en las vistas desde el futuro distrito urbano portuario.

- El muelle de Tablada es el único de los muelles portuarios históricos que conserva entre sus dotaciones edificios de carácter industrial (tinglados y naves de almacenamiento), que forman parte de su identidad paisajística y de forma conjunta singularizan y diferencian este sector portuario.
- Una de las especificidades del espacio portuario en este sector es la proximidad del tejido residencial. Esta singularidad solo está presente en ambas orillas de los antiguos muelles de la ciudad entre los puentes de Isabel II y San Telmo, donde las actividades portuarias connotaron fuertemente su entorno, contribuyendo al desarrollo del carácter portuario de los barrios colindantes. Si bien esta influencia no ha sido tan relevante en el caso del muelle de Tablada, no deja de estar presente en la actualidad. Fundamentalmente en la configuración del trazado viario, cuyo desarrollo arranca con la elección de este sector para ubicar uno de los espacios de la EIA. De este modo la alineación de las principales avenidas de las Razas y Reina Mercedes es paralela al de la corta y el muelle, y la disposición de las calles transversales de Páez de Ribera y Profesor García González, una continuación de las del espacio portuario entre las naves. Pero esta influencia se hace igualmente patente en la presencia de determinados inmuebles y espacios residenciales relacionados con la actividad portuaria (edificio Elcano, barriada Elcano, sede de la SESTISE, sede de la APS, antiguo Edificio de Aduanas, o el conjunto de viviendas de la calle Tarfia, vinculada en origen a la antigua Junta de Obras del Puerto).
- La avenida de Las Razas ejerce de ámbito de transición entre la zona de espacios y usos portuarios y la residencial. Esta función es compartida por el espacio urbano limítrofe a lo largo de su acera oriental, que fue desafectado del uso portuario en 2007 y que históricamente se ha caracterizado por presentar un claro ambiente de desorden y abandono, destinado a múltiples usos.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	102/161	

En este ámbito se preveé un desarrollo residencial acompañado de usos terciarios (ARI-DBP-08 de la Avenida de las Razas). La configuración formal de este sector tendrá una incidencia directa en la percepción y las visuales tanto del frente fluvial, del que constituye un nuevo fondo escénico, como de la fachada urbana del DUP hacia la avenida de la Raza. Los nuevos equipamientos urbanos y los flujos asociados deberán ser valorados para una integración exitosa del nuevo distrito en el paisaje urbano.

- Aún con mayor incidencia que la actividad portuaria, la EIA ha connotado fuertemente el entorno urbano inmediato con múltiples recursos patrimoniales que son testimonios representativos de este evento, tanto inmuebles (antiguos pabellones) y barriadas (Heliópolis) como edificios industriales (naves de almacenamiento del puerto). Pese a la falta de un reconocimiento integral del patrimonio heredado de la EIA de 1929 y a que suele reconocerse con mayor claridad la impronta de este evento en otros sectores de la ciudad, todos ellos contribuyen a la significación cultural del paisaje histórico urbano de estos barrios, contando con una protección individual en el Catálogo Periférico del planeamiento urbano actual.
- Junto a las anteriores, las actividades vinculadas al campus universitario de Reina Mercedes son las que mayor incidencia tienen en el paisaje de este sector urbano. El campus universitario constituye un espacio social con identidad propia, un lugar significativo, escenario de vivencias compartidas. La presencia permanente de estudiantes es un rasgo característico de este ámbito urbano, con numerosos equipamientos orientados a dar servicio a sus necesidades. Los edificios y espacios libres que lo conforman están bien integrados en el tejido residencial, constituyéndose en un componente esencial de la morfología urbana, a la que aporta rasgos específicos. El campus es además un catalizador de diversos procesos relacionados con las necesidades de la comunidad universitaria, entre ellos procesos urbanísticos como la creación de residencias universitarias en su entorno, cuya proliferación en los últimos años se ha convertido en un problema específico al incidir negativamente en la morfología urbana. Destacan también su papel impulsor en la conexión con la red municipal de carriles bici, con numerosas zonas de aparcamientos y puntos de alquiler habilitados que se han hecho

extensivo a los de los vehículos de movilidad personal. O en la recuperación de determinadas vías para el espacio público, sumándose a las propuestas de semipeatonalización de la avenida de Reina Mercedes.

- Relevancia del antiguo cauce del Guadaira, que ha sido transformado en un doble parque periurbano. La continuidad hasta la dársena del más meridional permitiría su conexión con otros espacios verdes. El PGOU de 2006, en su memoria de ordenación, definía el cauce histórico del Guadaira como uno de los principales recursos para construir el sistema de espacios libres de la ciudad, al poner en relación la dársena del Guadalquivir con el parque metropolitano del Guadaira.
- Divergencia de intereses entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria que han repercutido en la falta de un proyecto integral para la integración ciudad-puerto, en su dilatación temporal o en la carencia de las actuaciones y expectativas planteadas para la regeneración del frente fluvial a través de las infraestructuras verdes y azul.
- Fuerte asociacionismo vecinal con un papel fundamental en la formulación de demandas sobre diferentes aspectos vinculados a la calidad de vida de su entorno urbano.

Atributos patrimoniales en el entorno urbano y paisajístico del DUP

La ciudad de Sevilla aúna un amplio conjunto de recursos patrimoniales, contando con elementos que forman parte de la Lista de Patrimonio Mundial. El paisaje histórico urbano constituye uno de los recursos patrimoniales más valiosos de la ciudad, con repercusiones en la calidad de vida de sus habitantes y con características propias y singulares que conforman su identidad.

No obstante, también forma parte de las cualidades del paisaje su carácter vivo y dinámico, sujeto a continuas transformaciones, en el que interactúan una variedad y cantidad de agentes con distintos intereses y percepciones, todo lo cual repercute en su compleja y difícil gestión (Plan Nacional de Paisaje Cultural, 2015). El paisaje urbano en este sector aglutina numerosos elementos que son testimonios de su evolución histórica, que forman parte de la identidad del lugar,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	103/161	

con valores patrimoniales que lo singularizan y lo hacen diferente. Por todo ello resulta necesario que, en aras de su salvaguarda y de su gestión sostenible y eficiente, se planteen actuaciones atentas a la fragilidad y vulnerabilidad de su carácter, especialmente en aquellos proyectos que atañen a sectores urbanos claves como el frente fluvial y su entorno.

El frente fluvial de la dársena del Guadalquivir presenta un alto valor singular y así ha sido reconocido en la normativa urbanística vigente, que lo define como uno de los configuradores principales del paisaje urbano (Artículo 9.4.3.) “incidiendo su nivel de calidad y estado de conservación, de manera muy significativa, en la imagen de conjunto de la ciudad y en la apreciación que de ella se hace desde los distintos recorridos y perspectivas existentes”. Este consideración se fundamenta principalmente en sus cualidades visuales y formales, destacando “[...] su capacidad de delimitar y caracterizar los distintos ámbitos escénicos del municipio”.

Sin embargo, un análisis más detallado del ámbito de estudio pone de relieve la presencia de diferentes elementos claves y atributos representativos del carácter paisajístico, los cuales constituyen referentes para su valoración y para garantizar la gestión de sus transformaciones. A continuación se detallan estos elementos, describiendo sus principales atributos y los valores asociados. Junto a ellos se destacan igualmente aquellos que tienen un papel importante como hitos paisajísticos.

Recursos patrimoniales y valores asociados *Corta/Canal de Alfonso XIII*

La realización de esta obra hidráulica desencadenó un cambio radical en el cauce urbano del Guadalquivir y en su entorno territorial inmediato. Tiene un papel fundamental como modelador y principal configurador del paisaje actual y como detonante, en su momento, de importantes transformaciones ambientales y urbanas. Introduce un elemento novedoso en este ámbito, el agua, a través de la conformación de un nuevo cauce en la ría, dividiendo el ámbito en dos orillas de uso asimétrico. La corta de Tablada contribuyó a establecer en la actual dársena de Alfonso XIII un amplio pasillo visual, prolongando desde el codo de los Remedios el que ya aportaba el cauce histórico de la ría.

Hoy en día ofrece la posibilidad de observar múltiples perspectivas visuales, con distintos puntos focales que permiten una visión amplia del frente fluvial urbano de las dos orillas y de las instalaciones portuarias. En este sector, el puente de las Delicias junto al de los Remedios aprovechan la cuenca visual que ofrece la ría y contribuyen como miradores estáticos y dinámicos del paisaje, asentando en la memoria colectiva determinadas vistas. Por su parte, el puente del Centenario se ha establecido desde su construcción como fondo escénico en el sur del paisaje urbano. Pero igualmente, la navegación por la lámina fluvial ofrece un punto de observación diferente, desde el que percibir y apreciar las estructuras portuarias y urbanas.

•**Valor tecnológico:** La obra de ingeniería de la corta de Tablada es un ejemplo representativo de los avances técnicos y tecnológicos de principios del siglo XX, así como de las múltiples obras hidráulicas llevadas a cabo en el río buscando la mejora de su navegabilidad. Su ejecución es de singular importancia como referente en el contexto de este tipo de intervenciones hidráulicas a nivel nacional.

•**Valor tecnológico-científico:** La obra de ingeniería de la corta de Tablada es un ejemplo representativo de los avances técnicos y tecnológicos de principios del siglo XX, así como de las múltiples obras hidráulicas llevadas a cabo en el río buscando la mejora de su navegabilidad. Su ejecución es de singular importancia como referente en el contexto de este tipo de intervenciones hidráulicas a nivel nacional.

•**Valor ecológico,** bioclimático y de confort ambiental: Pese al tráfico fluvial, las actividades industriales y su origen artificial, la ría constituye el nicho ecológico y biotopo en el que habitan diferentes especies animales y vegetales, cuya presencia puede ser observada a lo largo de sus orillas. Además, la presencia del agua ofrece un efecto atemperador en el entorno inmediato, con repercusiones en el confort ambiental, al igual que el ritmo bajo de actividad con respecto al entorno urbano.

•**Valor espacio-funcional:** La ejecución de la corta supuso el detonante de las principales transformaciones territoriales en su entorno, con un papel fundamental en la articulación territorial y en la configuración urbana del

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	104/161	

sector sur de la ciudad. Esta fuerte significación territorial lo convierte en un recurso para la interpretación de los procesos históricos y las actividades que han conformado este paisaje.

•**Valor social y simbólico:** El tramo urbano del Guadalquivir es uno de los principales referentes de su paisaje, cuya imagen y valoración está fuertemente arraigada en el imaginario colectivo, tanto autóctono como foráneo. El acceso y el uso público de sus orillas está presente en las reivindicaciones históricas de la ciudadanía.

Muelle de Tablada

De forma conjunta, el muelle de Tablada con sus dotaciones (cantil, norayes, grúas, postes de iluminación, tinglados y naves de almacenamiento), vías y espacios constituye una infraestructura cuya obra presenta unos rasgos formales y definitorios propios. Destacan sus características constructivas singulares con materiales -hormigón-, estructuras y formas -bóvedas de cañón del cantil y cubrimiento abovedado de los tinglados con formas parabólicas-, que lo diferencia de otros muelles y que conforman junto a la corta y los edificios del tejido urbano que sobresalen a sus espaldas los principales rasgos visuales y perceptivos que definen la fisonomía particular del paisaje del frente fluvial en este sector.

Como parte de un paisaje industrial-portuario y junto a sus valores históricos, sociales y simbólicos, tecnológico-científicos, espacio-funcionales, estéticos y ecológicos, el Muelle de Tablada destaca por su:

•**Singularidad y especificidad:** El muelle de Tablada es el único de los muelles históricos de Sevilla que conserva dotaciones de edificios industriales portuarios (naves de almacenamiento y tinglados). Estos además, suponen en la actualidad uno de los escasos ejemplos conservados en el panorama nacional (algunos desaparecidos, otros muy transformados para nuevos usos).

•**Integridad y conservación de las características originales:** Todo el conjunto presenta un valor paisajístico integral más allá de los valores específicos de cada elemento patrimonial. La conservación de la mayor parte de sus características originales y de su configuración y distribución espacial no se ha distorsionado significativamente a lo largo de su

trayectoria histórica (a excepción de las afecciones que supuso el levantamiento del puente de las Delicias y el desarrollo de su extremo sur). Por ello constituyen rasgos esenciales en la definición del carácter distintivo del lugar, que no sería entendido sin su presencia.

•**Alta legibilidad de todo el conjunto:** Esta cualidad está fuertemente vinculada a la percepción visual del sitio desde múltiples puntos de la ciudad, tanto cercanos (puente de las Delicias y orilla opuesta) como de media distancia. Pero especialmente se corresponde con su configuración y distribución espacial, destacando la capacidad de transmitir en diferentes bandas una secuencia ordenada y clara de las distintas unidades funcionales y compositivas. La sucesión de elementos formales que caracterizan la fachada fluvial en esta orilla se presenta a los observadores como una escena fácil de entender y altamente legible. La sucesión de elementos con bordes claramente definidos que constituyen la dársena (agua), arcadas de medio punto, cantil del muelle, infraestructuras portuarias (norayes, grúas, elementos de iluminación, edificios auxiliares, etc.), tinglados, trasera de las naves de almacenamiento y edificios del tejido urbano de fondo, contribuyen a connotar el carácter singular de este sector del puerto, y a diferenciarlo de la fisonomía que presentan otros muelles. Esta legibilidad contribuye, especialmente a su valoración y reconocimiento por parte de la población.

•**Valores potenciales y de viabilidad:** Además de los valores patrimoniales intrínsecos que presenta este sector portuario es necesario considerar los valores potenciales que presenta en el contexto de las dinámicas urbanas recientes de integración puerto-ciudad y de las reivindicaciones ciudadanas históricas. Los proyectos propuestos tienen en su **rentabilidad social** un valor específico, condicionado por la satisfacción de determinadas demandas sociales históricas relacionadas con el uso y disfrute de las riberas urbanas (accesibilidad ciudadana al borde fluvial de un espacio cuyo acceso siempre ha estado restringido, conectar este muelle con el de las Delicias y dar continuidad al paseo de ribera hasta San Jerónimo). Especialmente destaca el papel potencial de este ámbito en la articulación urbana y metropolitana de las infraestructuras verde y azul de la ciudad, planteadas en el PGOU de 2006. La conexión

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	105/161	

de los espacios verdes de los cauces históricos del Guadaíra y el Guadalquivir daría continuidad al parque del Guadaíra por las riberas de las dársenas del Guadalquivir. Además, con ello se propiciaría la conexión con los espacios libres de su entorno inmediato: la vega de Triana y la dehesa de Tablada, el parque de Los Príncipes, los jardines de las Delicias y el parque de María Luisa. Finalmente, la ordenación y reactivación de este ámbito supone también una oportunidad de transformación del paisaje en el borde fluvial y de integración en su entorno urbano, con intervenciones que pueden convertirse en símbolos identitarios de la ciudad, atentas a los valores patrimoniales de su entorno y a las posibilidades que ofrece este espacio para acoger e incorporar usos ciudadanos que no oculten su identidad portuaria.

Entorno urbano

Si bien son las actividades portuarias el detonante de la configuración de este sector urbano, estas no dejaron una impronta significativa en su carácter paisajístico, como sí ocurrió en otros sectores de la ciudad. La elección de este ámbito de la ciudad para asentar una de las sedes de la Exposición iberoamericana de 1929 y, a partir de la década de los sesenta, el desarrollo del campus universitario ha dejado una mayor incidencia.

• **Valor social-simbólico:** reside en que este sector contiene múltiples recursos patrimoniales asociados a la EIA de 1929. Pese a la alta valoración de este patrimonio urbano como referente identitario entre la ciudadanía, en este sector la fragmentación no lo hace fácilmente reconocible. Está presente en la estructura y el trazado urbano, en diversos inmuebles de este sector que originalmente fueron concebidos como pabellones de distintos países y, de igual modo, en espacios residenciales específicos, como la barriada

de Heliópolis. Pero también en elementos más sutiles, como la denominación original de la avenida de Las Razas rotulada en la fachada del edificio Elcano como de “La Raza”. La importancia de estos recursos patrimoniales se refleja en su inclusión en el Catálogo Periférico del PGOU.

En el ámbito y su entorno hay, además, una serie de recursos cuyo valor paisajístico incluye su naturaleza de hitos visuales:

• **El trazado hidrográfico de la ría,** al igual que en el resto del paisaje urbano, es el principal hito paisajístico que dota a este espacio de identidad y lo hace reconocible en la distancia.

• **Elementos del muelle de Tablada:** entre ellos destacan fundamentalmente **las grúas y los postes de iluminación**. Presentan un valor singular como referentes paisajísticos que contribuyen en gran medida a significar y connotar la marcada identidad portuaria de este ámbito y, especialmente, a percibirla y reconocerla en la distancia.

• **Puente del Centenario:** Hito paisajístico de la ciudad y, específicamente, hito configurador del fondo escénico de este ámbito y de múltiples perspectivas visuales desde el espacio urbano.

• **Edificio Elcano:** Edificio de estilo racionalista que destaca rotundamente en este sector de la ciudad y otros más lejanos debido a su altura y su proximidad a la cuenca visual que ofrece la dársena.

• **Campus universitario:** Su consideración como hito del paisaje urbano obedece a la singularidad de su espacio en el entorno residencial.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	106/161	



Gráfico 06. Sector 0. Ámbito paisajístico del DUP y su entorno urbano. Fuente: IECA y elaboración propia.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	107/161	

Nivel 1 - Sectores

El nivel más básico de sectorización está relacionado con el planteamiento organizativo y el diseño general del ámbito portuario del DUP. Este es un esquema que, con variaciones, se ha mantenido esencialmente vigente desde su planteamiento por Delgado Brackenbury en los primeros anteproyectos para la zona de operaciones del muelle de Tablada.

Se basa en una organización en bandas paralelas al canal, que organizan la transición de flujos de mercancías entre el mismo y el sistema urbano-territorial. Más allá de los límites del muelle, se instaura también una lógica de transición entre la lámina de agua y el territorio, si bien de manera mucho más elemental, en parcelas transversales de ancho variable, y cuya organización interior se acomete por las distintas empresas concesionarias. Entre ambos sectores, existe uno intermedio cuya principal función es la de permitir la distribución del ferrocarril, y que queda vacante o indeterminado en gran medida, acumulando así valores distintos.

De lo anterior, se definen los siguientes 3 sectores con los subsecuentes recursos patrimoniales generales asociados:

Muelles

Representa la principal lógica de implantación de la actividad portuaria en el ámbito, y así el sector con mayor grado de definición espacial, funcional, y de relaciones con la ciudad. Es también el que contiene una mayor densidad de edificios y elementos característicos de la función portuaria, y por tanto el mayor depositario de la imagen y la memoria del puerto como actividad, lugar de trabajo y sistema territorial.

Representa el **sector de mayor acumulación de valores, abarcando la totalidad de las categorías:** social, tecnológico científico, espacio-funcional, estético-arquitectónico, ecológico y relacional.

Zona de transición

Presenta el mayor grado de indefinición, sin contar con unas jerarquías espaciales claras. Como resultado

de quedar en gran parte vacante en diferente medida, ha acumulado un considerable capital natural, así las oportunidades más claras para la relación con la lámina de agua. El reciente depósito del puente de Hierro en este sector ha venido a introducir un elemento de alta valencia patrimonial, que es ahora necesario considerar.

En esta zona se da **la mayor concentración de capital natural y de valor ecológico, aparte de elementos singulares como el puente de Hierro o el silo de cemento.** Destaca, por tanto, por su amplia disponibilidad para la intervención, en particular para lógicas que atiendan a las nuevas demandas de sostenibilidad y de conexión ecológica.

Zona de concesiones

Este sector exhibe una lógica implantación más elemental que la de los muelles, y que por tanto ha resultado en un conjunto de espacios y edificios de menor entidad, si bien son testigos de la evolución de determinados espacios industriales, de trabajo y de la interacción entre el puerto y el tejido empresarial local.

En esta zona se da una menor concentración de valores patrimoniales, con una particular presencia del valor social que reside en los espacios de trabajo y de la cultura empresarial local. Sobresale por su disponibilidad para la reformulación de las relaciones metropolitanas y territoriales del DUP.

Entorno

Se incluye una delimitación del entorno inmediato de los principales recursos patrimoniales del DUP. Esta zona abarca la sección del muelle de Tablada fuera de la delimitación del DUP, el muelle de las Delicias, el entorno de la glorieta de Moliní, la avenida de Las Razas y las parcelas de su fachada oriental, y la extensión originalmente ocupada por la plaza de los Conquistadores de la EIA de 1929.

Estos espacios exteriores a la delimitación del DUP han tenido una influencia en la conformación histórica del ámbito y se considera que sus relaciones con éste deben ser objeto de consideración en una intervención a nivel patrimonial.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	108/161	

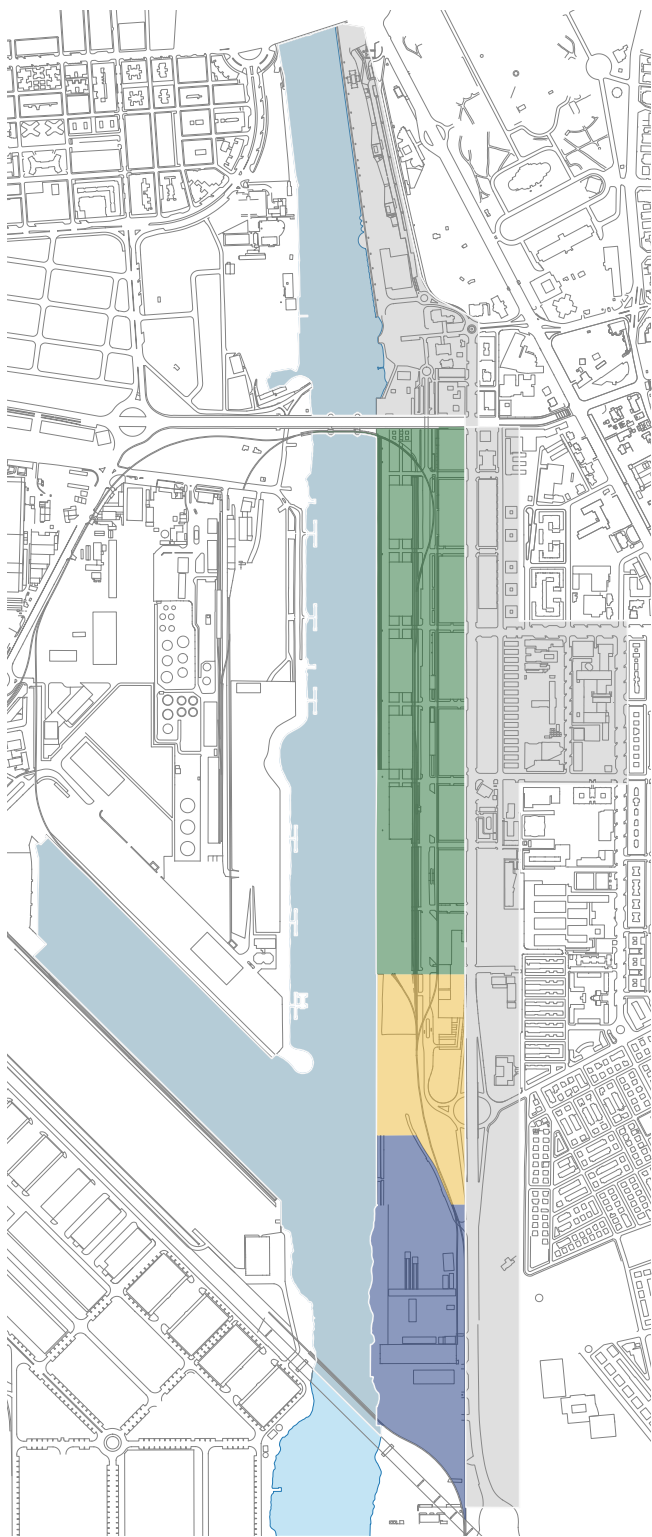


Gráfico 07. Localización de los sectores que conforman el ámbito del DUP. Elaboración propia

- Sectores**
- Muelles
 - Zona de transición
 - Zona de concesiones
 - Entorno

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	109/161	

Nivel 2 - Subsectores

Este segundo nivel presenta un refinamiento de las características del primer nivel, a partir del proceso histórico de desarrollo de las instalaciones y la actividad portuarias en el DUP, que ha generado características diferenciales. Las principales diferencias se encuentran en las zonas de contacto entre el muelle y la zona de transición, en la que se han dado procesos inacabados, o de condicionamiento mutuo, generando espacios híbridos que es necesario singularizar, tanto por su características propias, como por el especial potencial que esto les confiere.

De esta sectorización surgen 5 delimitaciones con recursos patrimoniales característicos:

Muelle de Tablada

Representa el espacio donde mejor quedan reflejadas las lógicas organizativas del muelle, así como el que inaugura su implantación, conteniendo los edificios y relaciones originales que se replicaron con posterioridad. Concentra valores en todas las categorías que exhibe el conjunto del DUP: social, tecnológico científico, espacio-funcional, estético-arquitectónico, ecológico y relacional.

Ampliación del muelle de Tablada

Este crecimiento de finales de los 1960 supuso la continuidad del esquema original de funcionamiento hacia el sur, aunque ha quedado incompleto en varios sentidos, como en cuanto a la cubrición de la zona de depósitos, el diseño de la avenida de Guadalhorce, o las diferencias en los edificios de la zona complementaria. Contiene importantes muestras de los valores que exhibe el conjunto del DUP.

Zona de transición norte

La mitad norte de la zona de transición se ha visto influida por las necesidades y usos del muelle de Tablada, como por ejemplo la ampliación de las instalaciones frigoríficas de Frigodocks, del lado de Las Razas, o la configuración de un espacio de maniobras y silo de cemento del lado del canal. Muestra espacios de una mayor hibridación con la organización y actividades de la ampliación del muelle, quedando en gran medida indeterminado y con escasa definición material. Muestra valores ecológicos limitados a la zona de contacto con la lámina de agua y científico-técnicos en el elemento singular del silo de cemento.

Zona de transición sur

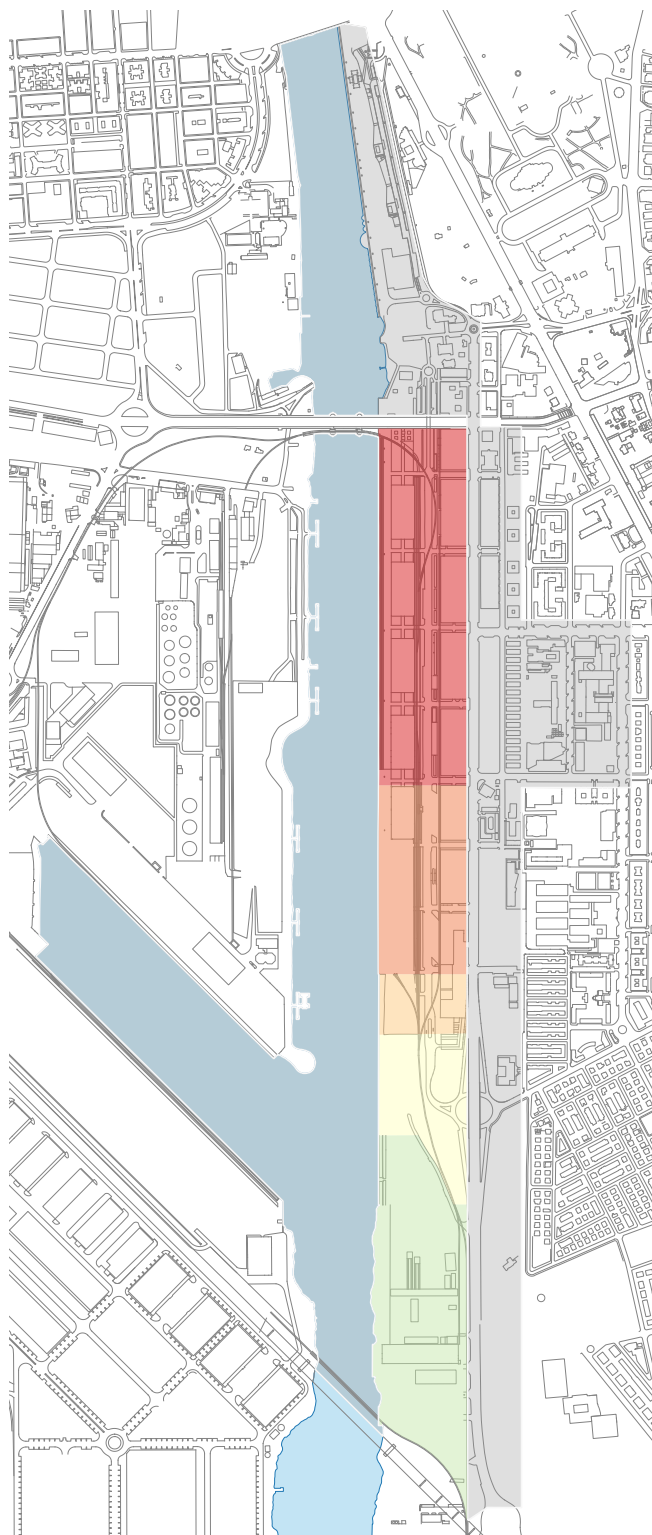
La mitad sur de la zona de transición ha conservado en mayor medida su carácter vacante, y en su mayor parte ha quedado en estado agreste, con una topografía compleja derivada tanto por ser parte de la defensa a inundaciones como por las necesidades del ferrocarril primero y el viario de acceso después. En esta zona se depositó el puente de Alfonso XIII o de Hierro en 2005.

Muestra la mayor concentración de valores ecológicos, así como el contacto más directo en el DUP con la lámina de agua. También concentra intensos valores sociales, estéticos y científico-técnicos en el elemento singular del puente de Hierro; y como espacio de relación territorial, gracias a su posición sobre el canal, entre la dársena del Batán y el parque del Guadaíra, y en proximidad del puente del Centenario

Zona de concesiones

La zona de concesiones no ha experimentado procesos históricos de cambio relevantes que requieran de una diferenciación a este nivel.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	110/161	



Subsectores

- Muelle de tablada
- Ampliación del muelle de Tablada
- Zona de transición - Norte
- Zona de transición - Sur
- Zona de concesiones
- Entorno

Gráfico 08. Localización de los subsectores que conforman el ámbito del DUP. Elaboración propia

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	111/161



Nivel 3 - Conjuntos

El tercer nivel de sectorización define una serie de conjuntos de elementos que comparten recursos y atributos patrimoniales de primer orden. Al ser la repetición, la seriación y la dimensión sistémica unos de los principales factores a considerar en esta valoración patrimonial industrial y portuaria, los valores de conjunto juegan un papel preponderante en su preservación y puesta en valor. Cabe señalar que hay elementos y conjuntos que trascienden las sectorizaciones previas. Sería el caso, por ejemplo, del ferrocarril, que atraviesa el conjunto del DUP y lo pone en relación con estructuras territoriales y urbanas. Por otro lado, se han detectado áreas en las que la fragmentación y degradación espacial ha resultado en una falta de características de conjunto, como el extremo norte del muelle de Tablada y gran parte de la zona de transición.

De estas consideraciones emanan los siguientes 7 conjuntos, y la relación de recursos y atributos que los caracterizan.

El Cantil

Los valores atribuidos a este conjunto son **social, tecnológico-científico, espacio-funcional, y estético-arquitectónico**.

Se corresponde con la banda inmediata a la orilla del canal, dedicada a la operación de las grúas y la circulación de carros (originalmente) y cuyo ancho se fijó en 28 m por el alcance de las grúas de la época.

Zona de depósitos

Los valores atribuidos a este conjunto son **social, tecnológico-científico, espacio-funcional, y estético-arquitectónico**.

Incluye las estructuras localizadas en la banda dedicada al depósito de mercancías, particularmente los tinglados, así como los “patios” que quedan entre los mismos. En los proyectos originales de Brackenbury se aboga por cubrirla por completo, aunque durante la construcción se juzgó innecesario y posteriormente volvió a considerarse a medida que evolucionaban los tipos de mercancía y embalajes. La zona de depósitos está recorrida por una calle central para el trasiego de mercancías entre tinglados, así como en su interior.

La avenida de Guadalhorce y el sistema viario

Los valores atribuidos a este conjunto son **social, tecnológico-científico, espacio-funcional, estético-arquitectónico y ecológico**.

La superficie del muelle de Tablada queda articulada por un sistema compuesto de vías de diferente jerarquía. Se compone de una calzada de comunicación central, la avenida de Guadalhorce, dispuesta paralela al canal para tránsito de vehículos de carga, convencionales y peatones permitiendo a los mismos el acceso y la distribución por la zona de servicio, y una serie de calles transversales que permiten el acceso desde la vía central al andén de costa y a la avenida de Las Razas.

El ancho de la avenida de Guadalhorce se fijó en 24 m en los proyectos originales, pero se elevaría a 32 m en la posterior ejecución. Originalmente revestida de macadam en la sección central, y albero y hormigón en las laterales, se adoquinaría en etapa posterior en respuesta a la intensidad del tráfico que soportaba. También las calles transversales se encontraban adoquinadas.

El ferrocarril portuario

Los valores atribuidos a este conjunto son **social, tecnológico-científico, espacio-funcional**.

Esta es la principal línea de ferrocarril, que conecta Tablada con el conjunto del sistema portuario. A su paso por el muelle de Tablada, constaba de 3 vías, una para carga y descarga desde la zona de depósitos, quedando por tanto del lado más occidental, y dos para el tráfico general del puerto. Conecta al sur con el ramal portuario de la red general, a través de un espacio de transición que queda libre para permitir la distribución del ferrocarril, al norte con el muelle de Las Delicias, y con la margen derecha, atravesando el río.

La zona complementaria

Los valores atribuidos a este conjunto son **social, tecnológico-científico, espacio-funcional y estético-arquitectónico**.

Se corresponde con la última banda de la planificación funcional, considerándose en los proyectos originales ya integrada en la trama urbana. El conjunto de elementos que la componen engloba los depósitos comerciales y almacenes de explotación particular que aparecen a todo lo largo del muelle de Tablada y su ampliación, así

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	112/161	

como las vías auxiliares que discurrían paralelas a las naves en su cara trasera.

La zona de concesiones

El valor de este conjunto es eminentemente **social**.

El tercer sector es el más meridional, y ha estado destinado, principalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, a la concesión de parcelas para explotación particular. Guarda por tanto un paralelismo con la denominada “zona complementaria”, pero se distingue de esta en que guarda más relación con las infraestructuras metropolitanas y territoriales que con las estrictamente urbanas. Estas eran primeramente el canal de Alfonso XIII y río Guadalquivir como vía navegable, el ramal portuario de la red de ferrocarriles, y las carreteras y caminos que históricamente han permitido la conexión con Cádiz. Con posterioridad, la prolongación de la avenida de Las Razas como incorporación a la circunvalación SE-30.

Es por esta razón que la estructura de la parcelación es de franjas transversales con acceso tanto al río como a las infraestructuras, en contraste con la fuerte jerarquización longitudinal y la relativa complejidad que caracteriza al muelle de Tablada.

Contacto con la lámina de agua

Los valores atribuidos a este conjunto son **tecnológico-científico, espacio-funcional, y ecológico**.

Aglutina aquellos espacios de contacto con la lámina de agua más allá del muelle, es decir, el borde del canal en las zonas denominadas de transición y de concesiones. Se caracteriza por una heterogeneidad de las soluciones adoptadas que responden a las necesidades concretas para la explotación desarrollada en cada parcela, adoptando diferentes grados de modificación de la orilla.

Otro espacio de contacto con la lámina de agua es aquel inmediatamente al sur del muelle, que queda libre desde un primer momento para permitir la distribución del ferrocarril. Esta zona queda en su mayor parte en estado agreste, viéndose fuertemente caracterizada en una última etapa por haber sido depositado en ella el puente de Alfonso XIII.

Espacios sin características de conjunto

Determinados espacios del DUP no están incluidos en los conjuntos anteriores, a causa de procesos de fragmentación y degradación espacial ha resultado en una falta de características de conjunto. Es el caso del extremo norte del muelle de Tablada y de gran parte de la zona de transición. Son espacios que, sin embargo, contienen algunos elementos valorables.

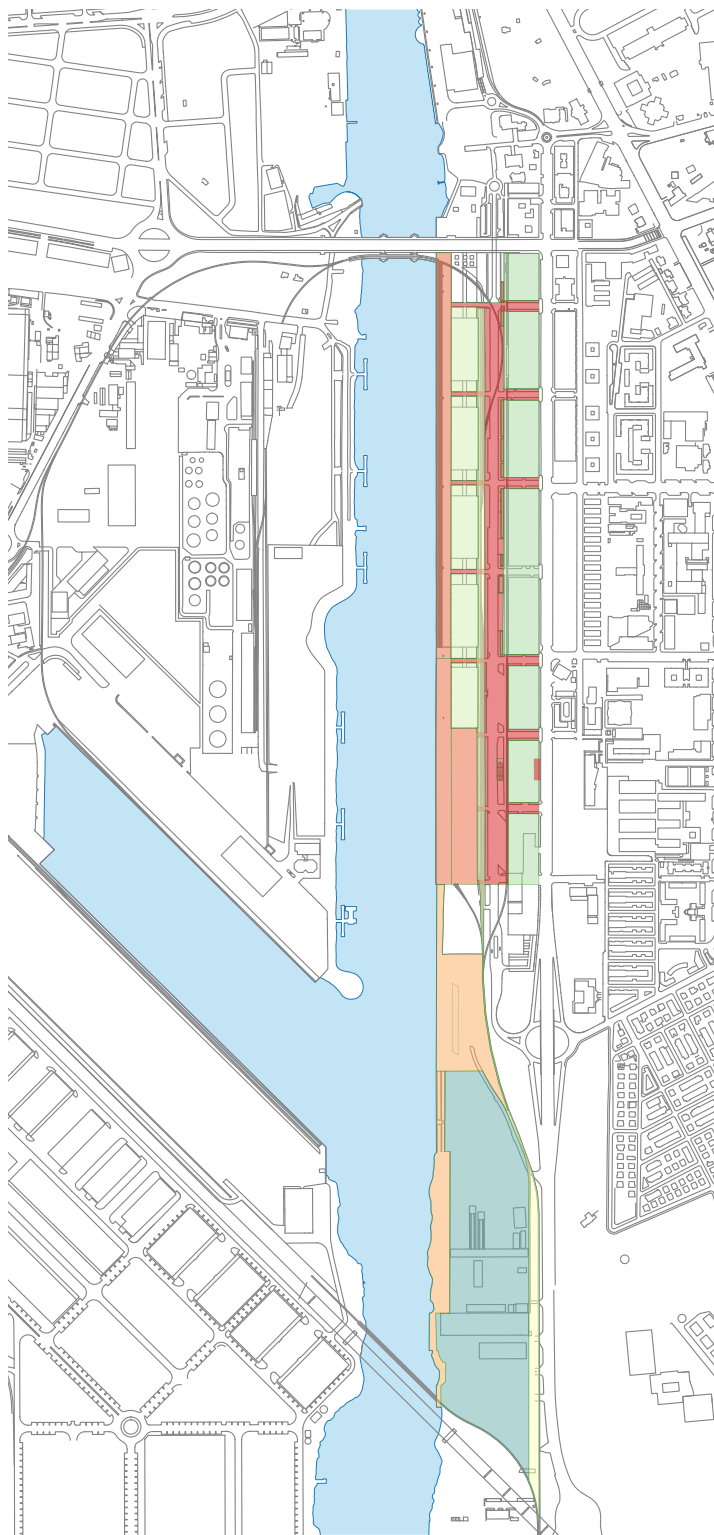
La siguiente tabla resume la asignación de valores patrimoniales a los diferentes sectores que rige el conjunto de recomendaciones que se indican en el bloque 3.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	113/161	

VALORES PATRIMONIALES					LOCALIZACIÓN POR SECTORIZACIÓN		
Social	Tecnológico-científico	Espacio-funcional	Estético-arquitectónico	Ecológico	Conjuntos patrimoniales	Subsectores	Sectores
x	x	x	x		Cantil	Muelle de Tablada	Muelles
x		x				Ampliación del muelle de Tablada	
x	x	x	x		Zona de depósito	Muelle de Tablada	
		x				Ampliación del muelle de Tablada	
x	x	x	x	x	Avenida Guadalhorce y viario	Muelle de Tablada	
x	x	x		x		Ampliación del muelle de Tablada	
x	x	x	x		Zona complementaria	Muelle de Tablada	
x	x	x	x			Ampliación del muelle de Tablada	
x					*Sin características de conjunto	Muelle de Tablada	
				x		Zona de transición norte	Zona de transición
	x			x		Zona de transición sur	
				x	Área de contacto con la lámina de agua	Zona de transición norte	
	x	x				Zona de transición sur	Zona de concesiones
	x	x		x		Zona de concesiones	
x					Zona de concesiones	Zona de concesiones	
x	x	x			Ferrocarril	*Todos	*Todos

Tabla 03. Asignación de valores a sectores, subsectores y conjuntos patrimoniales. Elaboración propia.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	114/161	



- Conjuntos**
- Avenida de Guadalhorce y viario
 - Cantil
 - Contacto con la lámina de agua
 - Ferrocarril
 - Zona de depósito
 - Zona complementaria
 - Zona de concesiones

Gráfico 09. Localización de los conjuntos patrimoniales en el ámbito del DUP. Elaboración propia

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	115/161	

Nivel 4 - Elementos diferenciados

El último nivel de sectorización responde a la necesidad de establecer matizaciones y jerarquías en los elementos que componen los conjuntos correspondientes al nivel de sectorización previo, de cara a formar criterios de intervención. Son delimitaciones que contienen estructuras y espacios que forman parte de los recursos de los conjuntos y participan de sus atributos

patrimoniales, pero en diferente medida. Permiten la matización pormenorizada de los valores patrimoniales, y son el objeto de criterios y recomendaciones adicionales de cara a la acción patrimonial, las cuales se indican en el Bloque 3.

Los gráficos siguientes resumen los valores, recursos y atributos de los diferentes conjuntos, e identifican sus elementos diferenciados.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	116/161	

CANTIL

RECURSOS PATRIMONIALES



El muro de atraque del muelle de Tablada y su posterior ampliación.



Las grúas y las vías para las grúas y descarga de barcos.



Las torres de iluminación.



Imágenes cedidas por la OTDUP



Los norayes.



Los graffitis.

Es copia auténtica de documento electrónico

ATRIBUTOS PATRIMONIALES

Es testimonio del sistema portuario y marítimo-fluvial de Sevilla, siendo una parte históricamente relevante del conjunto de muelles de la ciudad. El paso bajo el puente de las Delicias, al norte es un residuo de esta conexión.

Flexibilidad derivada de su condición de vacío que permite dar respuesta a necesidades de espacio diferentes en función de los tipos y ritmos en el tránsito de mercancías.

Apertura, horizontalidad y percepción del orden y ritmo espacial a través de la organización seriada de los elementos como grúas y norayes, que reflejan la de los tinglados y recorridos de la zona de depósitos.

Imagen representativa del puerto, en los elementos más característicos de esta actividad, así como en la singular expresión del muro.

El muro de ataque original, además de ser estructuralmente una construcción sólida, en uso y en buen estado, es singular en Sevilla y poco habitual a nivel global, por ser un diseño fruto de las restricciones específicas de su momento histórico. El resultado es altamente expresivo, para una estructura de estas características.

El adoquinado estaba reservado a los espacios de tránsito más intenso, y por tanto es un testimonio material de la evolución histórica de los flujos de mercancía a través del puerto. En este caso, el adoquinado acabó extendiéndose por todo el andén de costa.

El adoquinado como solución de revestimiento, es de una gran solidez material y el adoquín de Gerena forma parte del acervo de materiales tradicionales de Sevilla.

Los norayes son piezas originales de una gran solidez y con una forma icónica ligada a la memoria portuaria.

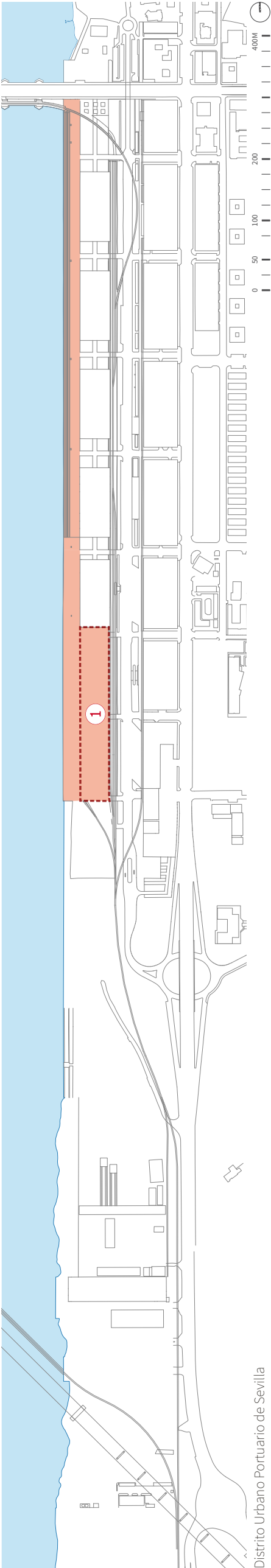
Las grúas. Sin ser las grúas originales, sí han estado operativas durante el funcionamiento del muelle hasta la fecha; son testimonio de la evolución funcional del mismo; y están ligadas a la memoria portuaria.

Los grafitis son huella del paso de los marineros mercantes, y de las conexiones internacionales a las que el muelle ha contribuido durante su uso histórico.

ELEMENTOS DIFERENCIADOS

1. Zona de depósitos en la ampliación del muelle de Tablada

La tecnología, y por tanto la expresión, de la ampliación del muelle marcan una diferencia clara, patente tanto en el muro de atraque como en el tinglado 11, así como en los pavimentos. También se vio truncado su desarrollo en la construcción de tinglados adicionales, del que sólo se completó uno. Quedó así un espacio, si bien rotundo, claramente menos jerarquizado y en gran medida indefinido que se ha incluido en este conjunto.





El ferrocarril y la semi-trinchera por la que transitaba a su paso por el muelle.



La báscula de vagones.



Los topes de la vía de carga y descarga.



Las vías del ramal.

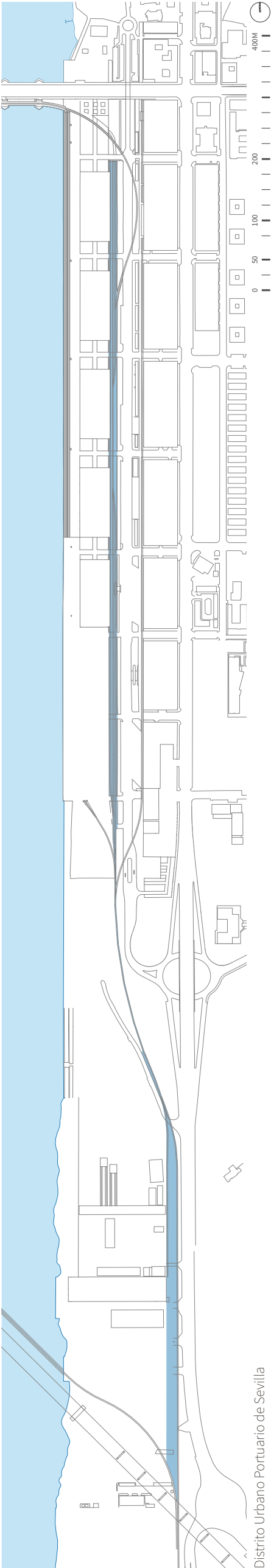
ATRIBUTOS PATRIMONIALES

Su papel en el sistema portuario completo, así como su capacidad para poner en relación el muelle de Tablada con el resto de muelles y con el sistema territorial – y en particular con la margen derecha del Canal.

La solución en semitrinchera, que evidencia la negociación de los cambios de cota que despliega el proyecto del muelle. Sin llegar a tener una materialidad particularmente sofisticada, el cambio de cota que contiene refiere a la jerarquía espacial y funcional del muelle en su conjunto.

Su contribución a la identificación del conjunto como sistema industrial, actuando como línea narrativa capaz de poner en relación un conjunto amplio de lógicas operativas y maquinarias del puerto.

La báscula de vagones es una maquinaria singular que liga el ferrocarril del Puerto con la actividad específica del muelle, y es testimonio de su funcionamiento, por lo que contiene un potencial interpretativo.



Distrito Urbano Portuario de Sevilla





La conexión con las infraestructuras metropolitanas.



Parcelación.

Imágenes cedidas por la OTDUP

ATRIBUTOS PATRIMONIALES

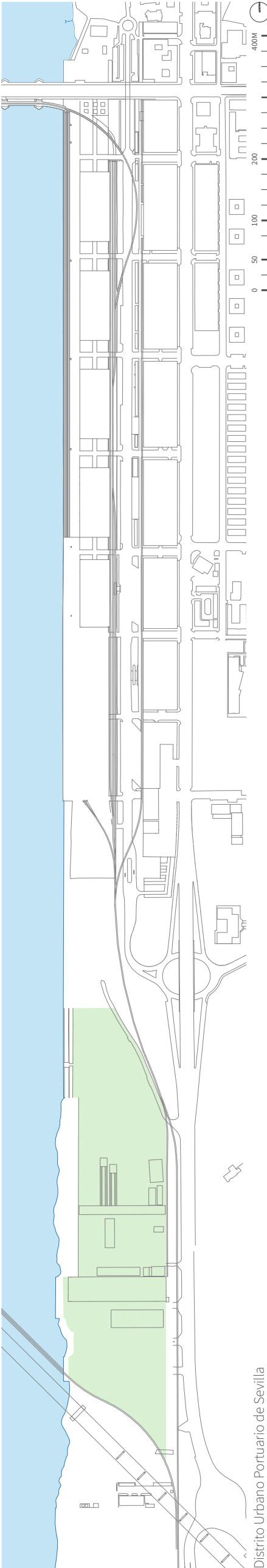
Este conjunto está vinculado históricamente al tejido industrial de la ciudad, proporcionando espacios a empresas con necesidades particulares – en especial de contacto con vías marítimo-fluviales.

Su papel en la configuración de las infraestructuras que gobiernan los recientes crecimientos urbanos hacia el sur, susceptible de ser actualizado y puesto en valor.

Ser testimonio de acontecimientos relevantes para la conservación de la memoria histórica, relacionados además con la evolución de la ciudad y del río.

Es copia auténtica de documento electrónico

La memoria del campo de concentración franquista “El Colector”.



Distrito Urbano Portuario de Sevilla

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	122/161	

ESPACIOS SIN CARACTERÍSTICAS DE CONJUNTO

RECURSOS PATRIMONIALES



Proximidad con el barrio de Heliópolis y el parque metropolitano del Guadaira.



Algunos conjuntos vegetales y acceso a espacios en contacto con el agua.

ATRIBUTOS PATRIMONIALES

Se trata de espacios producto de procesos inacabados o de alteración de los previamente existentes.

Han permanecido parcialmente relaciones visuales, espaciales y de conexión funcional con su entorno. Así como otras sobrevenidas por los crecimientos urbanos hacia el sur y la propia evolución de la operación del puerto en la margen derecha del canal.

Hay un conjunto fragmentado de elementos vegetales de importancia que contribuyen a la calidad ambiental y ecológica del ámbito.

ELEMENTOS DIFERENCIADOS

1. Zona de transición norte

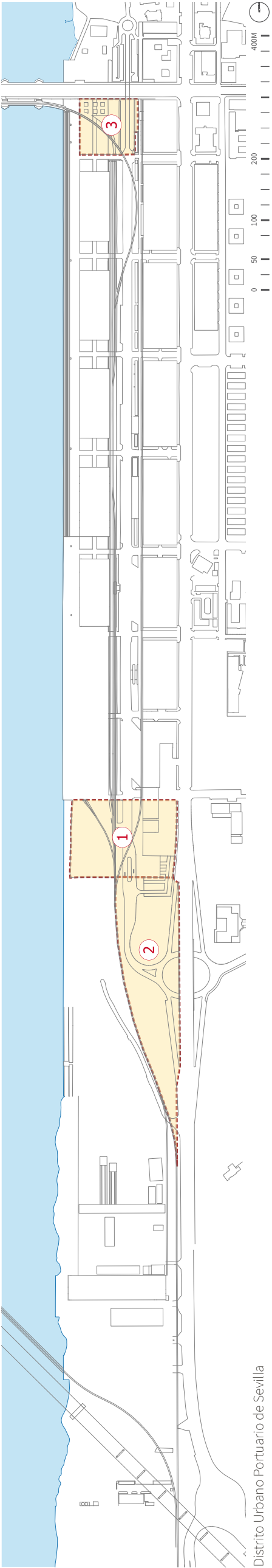
El sector inmediatamente al sur de la ampliación del muelle de Tablada ha quedado vacante durante gran parte de su desarrollo histórico. Se ha visto condicionado por las actividades del muelle, acogiendo las ampliaciones de las instalaciones de Frigidocks al este, y una explanada de operaciones y silo de cementos al oeste. El resultado es un espacio escasamente articulado y sin características claras como conjunto contruido o unidad espacial.

2. Zona de acceso

Este sector al sur de la ampliación del muelle de Tablada ha quedado vacante durante gran parte de su desarrollo histórico. Recientemente se ha habilitado como punto de acceso al recinto portuario aduanero. El resultado es un espacio subsidiario del tráfico rodado y sin características claras como conjunto contruido o unidad espacial.

3. Norte de la zona de servicio

El sector más septentrional de la zona de servicio ha sufrido diversas alteraciones, hasta el punto de perder sus relaciones con el resto de conjuntos. Está configurado principalmente por las desapariciones de los tlingados 1 y 2 y de la continuidad de la avenida de Guadalupe hacia la glorieta de México y el muelle de las Delicias.





BLOQUE 3

ESTRATEGIA

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	125/161	



Se aborda a continuación la definición de una estrategia general para la patrimonialización del Distrito Urbano Portuario de Sevilla. Este conjunto de recomendaciones es el resultado del consenso y la reflexión transdisciplinar del equipo de trabajo y está orientado a poner en valor este ámbito como parte del paisaje portuario y urbano de Sevilla, en el marco del proceso de reactivación urbana que se está planificando. Con esta finalidad, esta estrategia persigue preservar las características paisajísticas y los valores patrimoniales del ámbito, garantizando unas condiciones adecuadas para su legibilidad e interpretación cultural, y teniendo como objetivo final que este patrimonio urbano sea conocido, reconocido y apropiado por la ciudadanía.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	126/161	

3.1. CONSIDERACIONES PARA UNA PROPUESTA PATRIMONIAL SOSTENIBLE

Para la elaboración de esta estrategia se parte de las **dinámicas actuales** que contextualizan el proceso de puesta en valor que se va a acometer en el DUP en nuestro marco teórico y disciplinar. Estas tendencias muestran, por una parte, la consideración de los espacios portuarios en función de la evolución de la noción de patrimonio y de las sensibilidades sociales sobre lo patrimonial. Por otra, los objetivos que se establecen en relación a la conservación de los valores patrimoniales. Se han seleccionado algunas experiencias demostrativas y algunas de las medidas que se toman para alcanzarlos, en situaciones similares.

A continuación, se destilan las claves patrimoniales que resultan de la caracterización patrimonial realizada en el Bloque 2, que no son sino los principales atributos que expresan la identidad del DUP como patrimonio. Son, por tanto, el punto de partida para elaborar una propuesta de estrategia de patrimonialización, orientada a que los valores patrimoniales identificados se conserven y transmitan, que se desarrolla en la siguiente sección.

Dinámicas contemporáneas de patrimonialización urbana

La aparición de las categorías como *entorno*, *territorio* o *paisaje* explicitan de manera directa el enfoque que, venido de la mano del *giro espacial*, comenzó a permear disciplinas implicadas en la acción patrimonial como la geografía, la historia, la antropología, la arqueología y la arquitectura. En el caso de esta última, vino directamente ligado a la recuperación de un concepto ampliado de habitabilidad, que se extiende del entorno construido al natural.

En el campo disciplinar específico del patrimonio, la *Carta de Venecia* (1964) y la teoría de los bienes culturales representaron la transición desde un enfoque histórico a uno cultural, centrado en el sujeto, que ha conllevado el progresivo reconocimiento de la dimensión espacial de los bienes patrimoniales: del objeto al territorio. Frente al patrimonio histórico, el patrimonio cultural se re-significa como manifestación o producto de una determinada cultura, desplazándose desde una lógica temporal a una lógica espacial. Sin embargo, como hoy sabemos estas caracterizaciones no se excluyen sino que se complementan, de manera que “lo histórico” y “lo cultural” se expresan simultáneamente en la

materialidad y la temporalidad presentes del bien patrimonial (Marchán Fiz 2015:37).

Por su parte, la cultura urbanística y arquitectónica moderna, a partir de los 1970, comienza a reconsiderar sus axiomáticas de crecimiento urbano, **hacia una práctica más atenta a la reurbanización y reutilización del medio construido**. Una lógica que ahora cuenta con la movilidad total - financiera, social cultural, consumista y turística - de la globalización electrónica. Se configura un tablero de juego que disloca las escalas de lo global y redimensiona a la ciudad y su alfoz como nudo de una red de flujos que circunvalan la esfera terrestre. Ello ha dado a partir de la década de los 1990 a una nueva cultura urbana, en la que las ciudades asumen su condición nodal en esa red global.

Como resultado, hoy podemos ver construida una argumentación que no ha dejado abrirse camino, que asume una **simetría entre el campo del patrimonio y lo ecológico**. Ésta ha dilatado sus concepciones asumiendo el mandato del medio como guía para sus procesos de catalogación, protección, conservación o intervención sobre los bienes culturales. **Quedan aparejados así la sostenibilidad y el reciclaje, teniendo un impacto claro sobre la teoría y la práctica patrimoniales**. El patrimonio queda definido como factor de desarrollo sostenible y contribuye a que cada generación pueda definir sus propias prácticas sostenibles.

Estas consideraciones actúan de manera diferenciada en el caso de los terrenos urbano-portuarios, y así en el Distrito Urbano Portuario de Sevilla. Las especificidades vienen de la mano de los cambios que han experimentado los puertos en las últimas décadas, que a su vez han condicionado la relación con sus contextos urbanos. Por otro lado, constituyen infraestructuras territoriales liminares, con capacidad para poner en relación una realidad paisajística compleja en el que los ecosistemas naturales juegan un papel determinante.

La tercera generación de puertos y la porosidad como paradigma

A partir de la segunda mitad del siglo XX, la introducción del contenedor y el tráfico ro-ro contribuyó a un modelo de separación más contundente entre la actividad urbana y la de los muelles. Se asistía a la “regionalización” de la logística marítimo-terrestre, a la aparición de los llamados puertos de tercera

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	127/161	

generación y, así, al abandono de los frentes portuarios históricos (Krośnicka, Lorens, y Michałowska 2021). Por otro lado, los espacios vacantes resultantes de este proceso han generado iniciativas de revitalización de frentes portuarios, y de reformulación de las relaciones entre puertos y ciudades, principalmente a partir de los años 1980 (Hoyle 1989; Meyer 1999). Estas iniciativas de regeneración surgieron principalmente de EEUU, siendo ejemplos Baltimore, Boston o Seattle, para adoptarse con posterioridad en todo el mundo. Las primeras y principales experiencias en España son las de los frentes marítimos de Barcelona y Bilbao (Jones 2017).

En el contexto del paradigma de estos puertos de tercera generación, con una mayor penetración en su hinterland, y el proceso de incorporación de espacios portuarios a la ciudad, Hein (2021) ha puesto de relieve el concepto de *porosidad*, que se refiere a la **capacidad de mezcla y permeabilidad en todas las dimensiones** - espaciales, sociales, funcionales, sistémicas, medioambientales, institucionales - del funcionamiento urbano. Los suelos portuarios emergen en la bibliografía reciente como un exponente privilegiado de este concepto de porosidad,

primero por su origen como espacio de transición entre los flujos marítimos y los territorios, y en segundo lugar por las necesidades programáticas de contacto con la ciudad que están desarrollando de manera más reciente.

El paisaje urbano portuario se configura así como un espacio en red que se extiende entre tierra y mar, incluyendo barcos, sistemas e instalaciones portuarias, industriales y logísticas, sedes institucionales, edificios comerciales, viviendas y espacios de ocio. **Este paisaje es utilizado, administrado y planificado, y por tanto imaginado y representado, por una multiplicidad de actores, y rara vez como parte de una visión compartida** (Hein 2019).

Sin embargo, para Jones (2017), el futuro de las estrategias de regeneración de los muelles dependen de su capacidad para el fomento de la inclusión, y de proyectos que promuevan la planificación sostenible, la creatividad y los diseños visionarios; la capacidad cultural, el espíritu empresarial y la innovación; así como a la resiliencia de la comunidad, la conectividad y la integración.

Wynyard Point | Auckland | Nueva Zelanda

El eje principal es el empleo del patrimonio industrial para conservar la memoria del lugar.



Silo Park en Wynyard Point, Auckland, Nueva Zelanda. Fotografía de Chiara Coetzee.

Se otorga especial consideración a la movilidad sostenible y a los conjuntos vegetales.

Diversidad de usos y mezcla de usos nuevos y tradicionales portuarios – contenedores, ferrys, lonja de pescados–.

Espacios disponibles para recibir, probar, investigar e interpretar otras narrativas del lugar, para crear una experiencia de ámbito público auténtica y contemporánea.

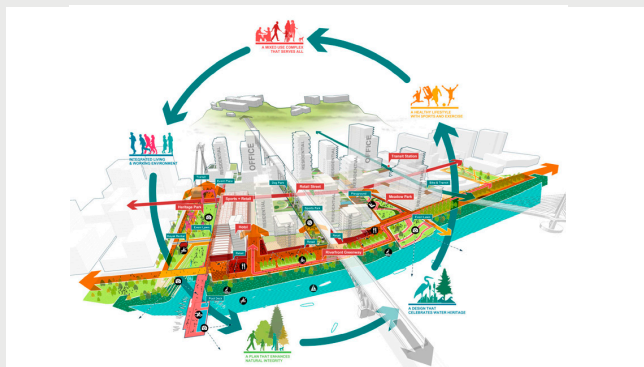
La transformación de este recinto industrial y marítimo abandonado se acomete mediante una superposición de capas.

Gráfico 18. Ejemplo de intervención Wynyard Point, Auckland, Nueva Zelanda.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	128/161	

Zidell Yards | Portland (OR) | EE.UU.

Zidell Yards es una operación estratégica en la transformación de la orilla sur de Portland en un área urbana. Una de las claves del proyecto es garantizar el acceso al agua al público.



Esquema conceptual del Master Plan de Zidell Yards, Portland, EE.UU. (c) Sasaki Associates, inc.

El Master Plan concentra las principales parcelas entre áreas de acceso público para ser activadas por parques, plazas y arte público.

Las zonas verdes se suceden hasta la orilla del río, en cuya margen se acondiciona un corredor verde de acceso público.

La historia industrial, conservada en elementos y estructuras, es uno de los ejes del concepto de regeneración.

Gráfico 19. Ejemplo de intervención Zidell Yards, Portland, EE.UU.

La infraestructura verde y azul como palanca en el paisaje urbano-portuario

Los paisajes postindustriales acumulan valores estéticos, como testimonio de los procesos de desindustrialización vinculados a la superación, y en cierta medida fracaso, en especial en lo medioambiental, de la era industrial. También por la oportunidad que ofrecen para ser reimaginados, reinventados y recuperados como agentes de transformaciones urbanas.

En el contexto andaluz, Zarza Balluguera (2012) denuncia los procesos de degradación de los paisajes heredados durante el siglo XX, fruto del dominio de una visión simple del progreso, y llama a la puesta en valor

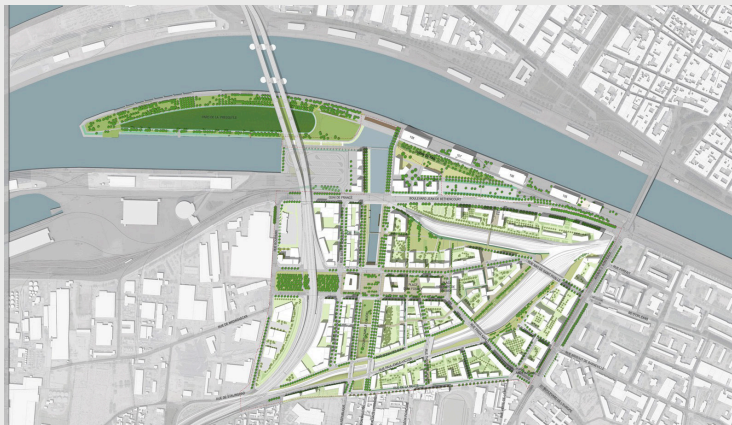
de la historia del territorio, en especial de los espacios productivos, desde el paisaje entendido como forma de “hacer país”.

A menudo, las iniciativas de regeneración de estos espacios incorporan el discurso sobre alternativas sostenibles y ambientalmente justas, también de restitución, para la ciudad heredada. **Estos espacios adquieren así una doble condición de resultado material y de representación de dicho discurso** (Langhorst 2015). Esta segunda dimensión no está exenta de conflictos e influencias cruzadas desde visiones diversas que compiten por hacerse visibles en la materialidad de estos espacios.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	129/161	

Presqu'île Rollet | Rouen | Francia

El proyecto desarrolla un espacio de entretenimiento para la gente de Rouen, mientras se re-conecta con la historia natural y cultural del sitio.



Planta general del proyecto de rehabilitación de Presqu'île Rollet, Rouen, Francia.
(c) Osty et associés.

El proyecto reinventa los muelles industriales, integrando los elementos y materiales existentes en el diseño del espacio público.

Restauración natural de las orillas naturales; la península de Rollet se reforesta para devolverle su funcionalidad ecosistémica.

Se plantan 100.000 plantas para la gestión de suelos contaminados y se implantan sistemas de gestión sostenible de las aguas pluviales.

Gráfico 20. Ejemplo de intervención Presqu'île Rollet, Rouen, Francia.

Parque paisajístico Duisburg-Nord | Duisburg | Alemania

El proyecto IBA se creó para dar un nuevo impulso mecológico, económico, social y cultural a la antigua zona industrial del Ruhr.



Parque paisajístico Duisburg-Nord, Duisburg, Alemania. Fotografía de Sergei Gusseu (c).

Durante los años de abandono ha acumulado una gran diversidad de flora y fauna, incluyendo especies amenazadas, que se ha conservado en el proyecto paisajístico.

Las canalizaciones abiertas de agua se han reconvertido en un sistema de depuración, que soporta un nuevo ecosistema y actúa como principal línea narrativa para los visitantes.

Todo ello convive con los edificios e instalaciones que atestiguan la tradición e importancia económica de la metalurgia en Duisburg.

Gráfico 21. Ejemplo de intervención Duisburg-Nord, Duisburg, Alemania.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	130/161	

Claves para la patrimonialización del DUP

De estas dinámicas presentes en el contexto internacional, se extrae que el DUP puede ser inscrito en la nueva cultura patrimonial, urbana y de reutilización y, en el futuro, representar un ejemplo más de la misma. Su lógica es la de la mediación entre valores definidos por políticas, inversiones, participación social o ideologías muy diferentes; entre unas condiciones de la situación sobre la que se interviene y las exigencias del encargo que impulsa su acción. Por ello es cada vez más necesario en este tipo de estrategia identificar los diferentes actores que protagonizan la escena de la intervención, sus intereses, qué configuración presentan, y cuáles son los límites que aseguran su presencia y papel en ella.

El paisaje en sí, además de ser la manifestación material de estas influencias, pasa a constituir un agente en este mismo proceso. Hattie Hartman (2018) cita a Selina Mason cuando dice que “el paisaje debe conducir el diseño de los edificios en lugar de al revés”, y parafrasea a Andrew Grant:

“... el carácter paisajístico heredado, junto con los sistemas naturales de un sitio y cómo se relacionan con el ecosistema más grande más allá de los límites de un sitio, son cada vez más el punto de partida para la planificación maestra.”

Así, en la operación de patrimonialización son claves (1) el entendimiento de las diferentes memorias que confluyen en fenómeno y (2) sus características espaciales en sentido amplio.

El DUP como espacio de la memoria

La noción de patrimonio cultural es una construcción social que se ha ido modificando a lo largo del tiempo para abarcar una creciente variedad de manifestaciones culturales, nuevas atribuciones de valor y nuevas relaciones con los sujetos sociales que las definen o a quienes representan. Esta resemantización implica - como explica Jokilehto (2016:26)- que los valores son fruto de una apreciación colectiva realizada desde el presente. En este contexto de ampliación del contexto de patrimonio, las complejas e infraestructuras industriales pueden alcanzar un gran valor simbólico para las poblaciones, que persiste y se intensifica con el declive la actividad (IAPH 2018).

“Los valores del patrimonio construido, antes que los derivados de la pura imagen, son los relacionados con las vivencias sociales: la memoria social, esto es, el papel que el objeto en cuestión ha desempeñado en la historia social; la lectura que de él hace la gente, la persona que en ese “objeto” puede reconocer el hábitat de un determinado grupo socio-cultural; la capacidad para conformar un entorno significativo dotando de sentido a un fragmento urbano” (Waisman, 1972).

Nos encontramos así con numerosos ejemplos en los que sectores concretos de la población patrimonializan estos conjuntos. Exigen la recuperación de esta memoria industrial y el uso público de sus instalaciones como centros de socialización y como espacios de la memoria y de presentación de estos valores (Hernández, 2011:102). Por ello, en esta estrategia de patrimonialización será necesario incorporar las demandas y visibilizar las memorias de quienes se sienten interpelados .

El muelle de Tablada, en el marco del patrimonio industrial de la ciudad de Sevilla, constituye un referente simbólico por cuanto define y caracteriza un espacio singular en el contexto urbano, y como prueba tangible de su pasado. Al hablar de patrimonio industrial debemos atender no sólo al valor arquitectónico de las edificaciones o a la evolución tecnológica que le ha dado forma; también a la diversidad de valores que aglutina este espacio. La lectura etnológica del valor social e inmaterial del muelle de Tablada debe hacerse en varios sentidos:

- Como elemento inserto y representativo en la evolución histórica del puerto de Sevilla, y de las influencias urbanas, económicas, sociales y políticas que éste ha tenido sobre la ciudad.
- En el contexto de los elementos de las culturas material y simbólica que por influencia o mediación del puerto han pasado a formar parte del acervo de la ciudad.
- Como memoria del trabajo, siendo el portuario un sector de importancia histórica en la ciudad.
- Como memoria empresarial, en cuya configuración ha intervenido el tejido mercantil, industrial y emprendedor de la ciudad.
- Como memoria de los protagonistas de otros acontecimientos históricos, como la Exposición

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	131/161	

Iberoamericana de 1929 o el conflicto y represalias de la Guerra Civil, que se han desarrollado en este sector de la ciudad y son claves para la historia social de Sevilla.

El DUP como espacio relacional, articulador del paisaje urbano y territorial

En un territorio fuertemente antropizado como es el que acoge esta refuncionalización urbana, el paisaje se erige en un punto de apoyo para la acción patrimonial. En esta ocasión, combina perfiles diferentes: es natural, portuario, antropológico, social, industrial, urbano, paisajístico e histórico, con una vocación que lo mueve, a través del tiempo, a protagonizar el cambio que la ciudad está experimentando en su condición globalizada.

Este patrimonio no es aislado, **pertenece a una cuenca histórica, la del Guadalquivir, que se conforma actualmente como “corredor cultural”** (IAPH, 2015a), su estatuto es el de una estructura paisajística capaz de convocar todos los asentamientos y sus paisajes que contornean sus dos orillas, su distribución es compleja y marca secuencias históricas de muchos siglos sólo presentes en esa cuenca. La articulación de sus diferentes partes, histórica, urbana o territorialmente, muestra así la articulación de diferentes escalas: humana, fabril, agrícola, industrial, visual, social, así como su centralidad o marginalidad.

En el DUP encontramos un área clave en el desarrollo de la ciudad de Sevilla hacia el sur, tanto en la historia reciente de la ciudad como en su potencial actual. Estamos pues en presencia de **un paisaje urbano y territorial que adopta, en la visión del IAPH, el papel de secuenciar históricamente la condensación de un variado patrimonio** resultado de la ejercitación continuada humana, que pueden reconocerse los diferentes usos de la cuenca: puertos, ocio, movilidad, monumentos, frentes urbanos, murallas y ecosistemas. El papel que cada una de esas huellas históricas puedan jugar en su interrelación con futuros usos o reurbanizaciones debe ser medido teniendo en cuenta su impacto en ese medio visual y presencial que lo acoge, sometiéndose así a una doble inordinación -propia y ajena- en cuanto elementos de esa cuenca.

Por sus singularidades históricas, y por su condición de espacio portuario, es especialmente importante considerar conjuntamente los valores de las infraestructuras verde y azul, superando el concepto de que el frente portuario, marítimo o fluvial queda restringido a su porción terrestre (cf. Breš y Krošnicka 2021). Hartman (*ibid.*) también recoge esta dimensión cuando añade: “(...) *un mayor énfasis en la infraestructura verde y azul ha puesto de relieve los problemas ambientales y del paisaje. Y el concepto de capital natural, como algo que debemos cuidar e invertir, ha reemplazado la noción de recursos naturales que están ahí solo para ser explotados (...)*”.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	132/161	

3.2. ESTRATEGIA

El Master Plan, como instrumento de planificación y gestión, juega un importante papel en la adecuada tutela y gestión de los recursos patrimoniales del DUP, y es un instrumento clave en la salvaguarda y la continuidad de sus atributos y valores.

Aquí, la componente territorial y paisajística trasciende cualquier consideración tipológica para exigir **un enfoque geográfico, urbano y relacional**. Para entender y actuar en las diversas capas de la evolución de la ciudad y su territorio, actualmente de manifiesto en el entorno del DUP, ha de tenerse en cuenta la interacción entre sucesivas capas de naturaleza y cultura.

Para ello se propone, a continuación, una estrategia de intervención patrimonial organizada en líneas de acción. Estas responden a tres objetivos establecidos en base a las claves patrimoniales del ámbito definidas en el apartado anterior para la permanencia de los atributos:

- **O1 - Poner en valor la memoria territorial, urbana y portuaria del lugar.**
- **O2 - Potenciar la conectividad territorial y mejorar la permeabilidad urbana.**
- **O3 - Integración en el paisaje urbano y mejora de la calidad ambiental.**

Las acciones recomendadas se acompañan de unos criterios de intervención para salvaguardar o asegurar la preservación de los valores patrimoniales materiales e inmateriales, garantizar la correcta interpretación cultural de los elementos de memoria urbana y portuaria, y hacerlos compatibles a nuevos usos. Siguiendo el análisis realizado, estos criterios se han definido para los sectores y conjuntos identificados, y son más definidos a medida que se incrementa el nivel de detalle.

Programación

El desarrollo temporal de estas acciones también se considera clave para la consecución de los objetivos. En cuanto a la relación entre las programaciones espacial y temporal del Master Plan, se consideran claves:

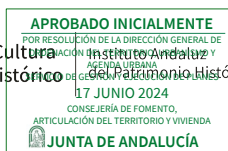
- La consideración específica de los aspectos paisajísticos y relativos a la infraestructura verde y azul en el modelo de gestión. En este sentido se propone programar

independientemente las acciones de implementación de la infraestructura verde y azul urbana en el ámbito, priorizando su funcionamiento integrado en la ciudad desde fases tempranas. De la mismas manera, es conveniente evitar el faseado por sectores de la puesta en carga de estas infraestructuras, esto conlleva la priorización del acondicionamiento de las conexiones con el parque del Guadaíra, las conexiones con las zonas verdes al norte del ámbito, y capacidad de conexión de la avenida de Guadalhorce.

- También se considera clave lograr un equilibrio en la programación espacial y temporal de acciones del Master Plan. De este equilibrio dependerá el éxito de la integración con el tejido urbano circundante, en especial con el barrio de Heliópolis, y el sur del área metropolitana. Esto implica también dar una prioridad equivalente a los puntos de acceso y conexión urbana al norte y al sur del ámbito.
- En el mismo sentido, el reconocimiento de este patrimonio urbano y portuario como sistema implica que la puesta en valor se aborde de manera integral y bajo unos principios comunes, de manera que, independientemente de cuando se ejecuten, las acciones programadas deben estar coordinadas entre sí.
- Por último, los procesos de conocimiento patrimonial deben apoyarse en herramientas para la documentación y gestión. La gestión de la información es fundamental para la caracterización de los bienes culturales, ya que permite abordar su complejidad, poniendo en relación datos de distintas procedencias y disciplinas. El resultado es un entendimiento más integral del bien y una adecuada valoración cultural sin la cual no es posible, como hemos visto, discernir sobre los criterios de tutela.

En ese contexto, se recomienda la puesta en marcha de distintas herramientas para el registro y la gestión de la información gráfica, fotográfica, cartográfica y alfanumérica, dirigidas a la ampliación del conocimiento de los bienes culturales y a su transferencia. Desde las primeras bases de datos hasta los sistemas de información geográfica (SIG) y los más recientes *heritage building information modeling* (HBIM), existe una creciente disponibilidad de herramientas para la planificación estratégica de la tutela, capaz de acomodar este entendimiento del paisaje como infraestructura.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	133/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	134/161	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	135/161



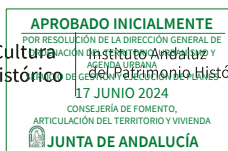
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico



OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	LÍNEAS DE ACCIÓN	ACCIONES RECOMENDADAS
O1 Poner en valor la memoria del Distrito Urbano Portuario	OE 1.1 Garantizar la legibilidad y la interpretación cultural del sitio industrial-portuario.	LA1.1 Registro, documentación e inventario de los procesos históricos de los espacios portuarios	Implementar procesos de documentación y registro de la historia social del muelle de Tablada y del Puerto de Sevilla. Sistematización del fondo archivístico de la APS. Mejorar el acceso a los fondos y su consulta por investigadores y público general.
	OE 1.2 Garantizar la transmisión de la historia social del sitio y de los registros materiales asociados.	LA1.2 Rehabilitación, reutilización y recuperación de arquitecturas, espacios libres e infraestructuras	Incorporar a la rehabilitación, reutilización y recuperación de arquitecturas, espacios libres e infraestructuras del DUP los criterios de intervención indicados en la sección 3.3, para la preservación de sus valores patrimoniales. Rehabilitación de los conjuntos arquitectónicos que han configurado la imagen portuaria del DUP, conservando sus principales características como recurso interpretativo.
	OE 1.3 Incrementar la conciencia colectiva sobre el valor patrimonial del sitio y favorecer la acción pública y privada para su conservación.	LA1.3 Presentación e interpretación de recursos patrimoniales (naturales y culturales) y significados atribuidos	Puesta en valor de la fachada a la avenida de la Raza, así como la configuración de ésta y de su fachada oriental, como recurso interpretativo de gran valor, en relación a la vocación urbana del Muelle de Tablada y su relación con la EIA del 29. Reutilizar o conservar las huellas de las infraestructuras portuarias, y apoyarse en ellas para facilitar la percepción de las relaciones del muelle con su entorno; en especial, del ferrocarril y del sistema viario. Documentar y registrar el estado inicial de los inmuebles, analizar la viabilidad de los usos propuestos, justificar y documentar las transformaciones.
		LA1.4 Reutilización y resignificación de artefactos portuarios.	Elaboración Programa museológico, expositivo e interpretativo. Definición de objetivos, alcance, estructura de la información y contenidos. Programación y acondicionamiento de un centro de interpretación del Muelle de Tablada y recepción de visitantes. Diseño y acondicionamiento de itinerarios culturales en el ámbito. Diseño de sistemas de información cultural. Desarrollo de estrategias y recursos de wayfinding. Creación de un programa específico sostenido en el tiempo de actividades de interpretación.
O2 Potenciar la conectividad territorial y la permeabilidad urbana	OE2.1 Recuperar y dar a conocer las relaciones espaciales históricas entre Puerto y ciudad.	LA2.1 Recuperación y mejoras en las conexiones históricas urbano-portuarias.	Programación de actuaciones para recuperar la continuidad espacial, perceptiva y de tránsito con el muelle de las Delicias. Potenciar los Grupos de naves 4 y 5 como uno de los principales puntos de accesos urbanos al DUP.
	OE2.2 Proyectar hacia el futuro estas conexiones y aprovecharlas para contribuir a los nuevos estándares urbanos.	LA2.2 Puesta en carga de nuevas conexiones territoriales y ecológicas.	Potenciar las conexiones transversales peatonales entre la Avenida de la Raza y el muelle de Tablada, como espacios de relación con la trama urbana. Poner en valor la percepción del ámbito desde la lámina de agua.
	OE2.3 Garantizar la funcionalidad y la sostenibilidad en el tiempo de las relaciones entre puerto y ciudad.	LA2.3 Fomento de la diversidad e integración urbana de los usos.	Acondicionar el sector "Zona de transición" como conexión territorial-ecológica y acceso al DUP, en conexión con el parque del Guadaira. Programación independiente y transversal de actuaciones de conservación de los valores naturales y de la conectividad ecológica. Programación de usos y actividades temporales, así como de espacios sin uso que puedan responder a necesidades emergentes.
		LA2.3 Fomento de la diversidad e integración urbana de los usos.	Incorporación de equipamientos culturales, incluidos los relacionados con la documentación, archivo y la presentación del patrimonio de la APS. Es copia auténtica de documento electrónico Fomento de las actividades culturales y de la participación ciudadana.
O3 Integración en el paisaje urbano y mejora de la calidad ambiental	OE3.1 Contribuir a la mejora de la calidad ambiental, la sostenibilidad y el ecosistema urbanos.	LA3.1 Puesta en valor de recursos naturales y ambientales.	Programación de actuaciones para acondicionar espacios de visualización de la actividad portuaria en el Muelle del Batán, así como sobre la margen derecha. Programación de actuaciones de mejora y conservación de la lámina de agua y de la biodiversidad.
	OE3.2 Contribuir al confort y la accesibilidad de la ciudad.	LA3.2 Recuperación, habilitación y mejora del espacio urbano.	Programación de actuaciones mejora y conservación de los conjuntos vegetales, y de su integración en las infraestructuras verde y azul de la ciudad. Incorporación al diseño y sistema de los espacios libres del DUP de los criterios de intervención indicados en la siguiente sección 3.3.
	OE3.3 Optimizar la contribución de los bienes patrimoniales a la calidad urbana.	LA3.3 Rehabilitación y recuperación de arquitecturas e infraestructuras.	Incluir en el diseño de espacios públicos criterios de accesibilidad universal. Incorporar criterios de sostenibilidad en el diseño y el acondicionamiento de los espacios públicos. Incorporación a la rehabilitación de bienes inmuebles DUP de los criterios de intervención indicados en la sección 3.3.
			Incorporar criterios de accesibilidad universal en las actuaciones sobre edificios, así como a los contenidos interpretativos. Incorporar criterios de sostenibilidad en las actuaciones sobre edificios y espacios públicos.

Distrito Urbano Portuario de Sevilla

Tabla 04. Estrategia de intervención patrimonial.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	136/161	

3.3. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

A nivel general, es importante contar con una estrategia de intervención en los espacios libres, garante de una visión global de las relaciones históricas que se han detallado en los análisis previos. Esto es, que conserve y permita la lectura de las lógicas organizativas del ámbito, y que explote los principales puntos de interacción con el entorno urbano y el paisaje: el extremo norte, la avenida de las Razas, el contacto con el parque metropolitano del Guadaíra, y las comunicaciones con el sur de la ciudad.

En este sentido, el diseño de esta estrategia debe partir de la consideración integral y sistémica del conjunto, y del abordaje de sus espacios libres de manera coordinada. Los objetivos y principios comunes, aplicados a la sectorización en niveles de análisis y sus valores patrimoniales asociados, determinan los siguientes criterios de intervención.

Nivel 1 - Sectores

Muelles

- Se recomienda un nivel de conservación alto de los elementos del conjunto, si bien se consideran necesarias modificaciones que permitan la adaptación de los nuevos usos.
- La conservación debe centrarse en la configuración de los espacios libres y circulaciones, en los elementos principales de la imagen histórica portuaria, en los de articulación entre el muelle y la ciudad (recuperando la conexión con el Muelle de las Delicias), y en los elementos naturales y de valor medioambiental.

Zona de Transición

- Se recomienda la conservación y mejora de los valores naturales, así como la puesta en valor de aquellas situaciones con capacidad de poner en relación referencias territoriales e históricas, como es la situación frente al muelle del Batán y la ubicación actual del Puente de Alfonso XIII, principal recurso cultural de este ámbito, y las conexiones con el parque del Guadaíra y los nuevos desarrollos al sur de la ciudad.

Zona de concesiones

- Se recomienda para usos que requieran una mayor escala y flexibilidad que la que proporcionan los espacios del muelle.

- También para espacios de contacto con la lámina de agua, y para la continuidad o introducción de usos fluviales, portuarios, industriales, y de aquellos que requieran una mayor intensidad en las conexiones interurbanas.

Nivel 2 - Subsectores

Muelle de Tablada

- Se recomienda la conservación, en sus características esenciales, de edificios y espacios, así como de sus principales características materiales, organizativas y de relación con la trama urbana.

Ampliación del muelle de Tablada

- Se recomienda la conservación de características organizativas esenciales, dando consideración a la continuidad con las del muelle de Tablada, como son la jerarquía espacial, las alineaciones de los edificios, y los espacios de relación con la trama urbana.

Zona de transición norte

- Se recomienda la potenciación de sus valores ecológicos, de relación con la lámina de agua, y su aprovechamiento como espacios en gran medida disponibles a causa de su indefinición.

Zona de transición sur

- Se recomienda el aprovechamiento y potenciación de sus valores ecológicos, de relación con la lámina de agua, y de conectividad ecológica, tanto a través del DUP como en continuidad con la margen izquierda del río.
- También el aprovechamiento como espacio privilegiado en el que se perciben conjuntamente relaciones territoriales, metropolitanas, urbanas e históricas, y en especial de la circunstancia de la presencia del Puente de Hierro.

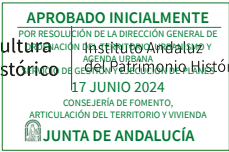
Zona de concesiones

- La zona de concesiones no cuenta con una diferenciación a este nivel, y son de aplicación los criterios del nivel 1.

Nivel 3 - Conjuntos

Las determinaciones detalladas en base a los conjuntos se detallan en el siguiente gráfico

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	137/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	138/161	

RECOMENDACIONES

CANTIL

Conservar las grúas y norayes, dando uso alternativo a las primeras si es posible, o capitalizando su valor simbólico y escénico a través de instalaciones o manipulaciones artísticas.

Mantener el ritmo en la ubicación, seriación y agrupación de elementos, en el caso de que responda al funcionamiento histórico del cantil.

Si fuese necesario el desplazamiento de las grúas actuales existentes, éstas deben reubicarse en el propio cantil como elementos principales de la imagen portuaria del muelle de Tablada.

Conservar la expresión del muro del muelle, no interferir con su percepción desde el entorno, documentar y considerar la viabilidad de la conservación y puesta en valor de los grafitis vinculados a usos originales.

Conservación con carácter general de las superficies adoquinadas. Dar continuidad a su condición de espacio despejado, imposibilitando divisiones, usos u ocupaciones permanentes.

Integración de los elementos que conforman el cantil en los discursos de puesta en valor de la memoria del ámbito.

ZONA DE DEPÓSITOS

Considerar, en la intervención, que la unidad funcional queda constituida por tinglados originales, sus patios y ampliaciones, y comprendida entre las calles transversales.

Conservación de las estructuras de los tinglados, que deben quedar reconocibles con independencia de las soluciones de ocupación, cerramiento y usos que se les incorpore.

Conservar y no interferir en la percepción de los vuelos de las cubiertas sobre las fachadas.

Los criterios correspondientes al tinglado 11 se recogen de manera separada.

Conservar en medida suficiente circulaciones transversales y longitudinales a través del conjunto, y en especial conservar el adoquinado de la calle central.

Integración de los elementos que conforman el conjunto en los discursos de puesta en valor de la memoria del ámbito.

ZONA COMPLEMENTARIA

Conservación de las características esenciales de diseño de las fachadas regionalistas: materiales, cornisas y pretils, elementos decorativos, y las fachadas íntegras de las naves extremas en cada grupo. En el caso de las naves intermedias de cada grupo, la posible modificación de huecos debe respetar el principio de seriación, repetición y ritmo existentes hacia la avenida de Las Razas.

Conservar la flexibilidad de la solución estructural en cuanto a posibilidades de compartimentación y ocupación.

Conservación de las características esenciales de las cubiertas: modulación por naves, volumetría retranqueada y sobresaliente respecto a la galería de fachada e iluminación cenital. Las modificaciones responderán a criterios técnicos, de uso y de sostenibilidad.

Conservar en medida suficiente circulaciones transversales a través de los grupos de naves.

Incentivar el tránsito alrededor de las Naves por las calles transversales y traseras, facilitando las condiciones de acceso, la complementariedad y la comunicación de espacios interiores y exteriores, tanto en términos espaciales como de uso.

Integración de los elementos que conforman el conjunto en los discursos de puesta en valor de la memoria del ámbito.

FERROCARRIL PORTUARIO

Conservación de la configuración en semi-trinchera.

Potenciar el papel de la trinchera como conector ecológico y sus características vegetales.

Posibilitar la reutilización del trazado y/o del ferrocarril para movilidad.

Integración de elementos del sistema ferroviario en los discursos de puesta en valor de la memoria del ámbito, en especial la conservación y activación patrimonial de la báscula de vagones.

ZONA DE CONCESIONES

Favorecer la implantación de usos innovadores, portuarios y productivos.

Incorporación de la memoria del conjunto a los discursos de puesta en valor del Distrito Urbano Portuario.

Es copia auténtica de documento electrónico

SISTEMA VIARIO

Conservación como espacios de circulación y conexión, compuestos por la avenida de Guadalhorce y las calles transversales entre el cantil y la avenida de La Raza.

Acondicionar el viario para distintos modos de tránsito, y en especial preservar y mejorar los espacios peatonales de la avenida de Guadalhorce.

Conservar, completar, mejorar y ampliar las masas de arbolado existente con criterios de sostenibilidad y funcionalidad ecosistémica. Conservación con carácter general de los pavimentos de adoquín originales.

Mantener la escala, jerarquía viaria y memoria de la organización de los flujos portuarios y urbanos.

Integración de elementos del sistema viario en los discursos de puesta en valor de la memoria del ámbito, en especial la conservación y activación patrimonial de la báscula de camiones.

CONTACTO CON LA LÁMINA DE AGUA

Valoración, sustitución, y/o mejora de los conjuntos vegetales existentes.

Conservación y puesta en valor del puente de Alfonso XIII en el marco de los discursos de puesta en valor de la memoria del ámbito.

Habilitación de espacios mirador sobre el Canal y la dársena del Batán.

Habilitación de espacios de acceso público y/o contacto con la lámina de agua, adecuación y reutilización de los muelles existentes en las parcelas de concesiones.

ESPACIOS SIN CARACTERÍSTICAS DE CONJUNTO

Valoración, sustitución y/o mejora de los conjuntos vegetales existentes, con criterios de conectividad ecológica y de biodiversidad.

Mejora de las condiciones de accesibilidad y de conexión espacio-funcional con la trama urbana circundante.

EXCEPCIONES E INSTRUCCIONES ADICIONALES

1- Grupo de naves 1.

Permitir la modificación de la fachada norte, así como aquellas alteraciones que contribuyan a mejorar la conectividad entre el muelle y la trama urbana.

2- Grupos de naves 4 y 5.

Garantizar el tratamiento unitario de la pareja de edificios y su lectura como parte de la EIA.

3- Grupos de naves 6 y 7.

Permitir la modificación del programa decorativo.

4- Frigodocks.

Limitar la conservación a las alineaciones de parcela.

5- Tinglados 9 y 10.

Permitir la modificación o sustitución de la estructura y cubierta del patio intermedio en razón de su menor calidad constructiva, conservando la lógica compositiva del resto de tinglados y sus valores como conjunto.

6- Tinglado 11.

Analizar y considerar la conservación y reutilización de la estructura.

7- Zona de depósito en la ampliación del muelle.

Favorecer estructuras multiuso y usos temporales.

8- Zona de transición norte.

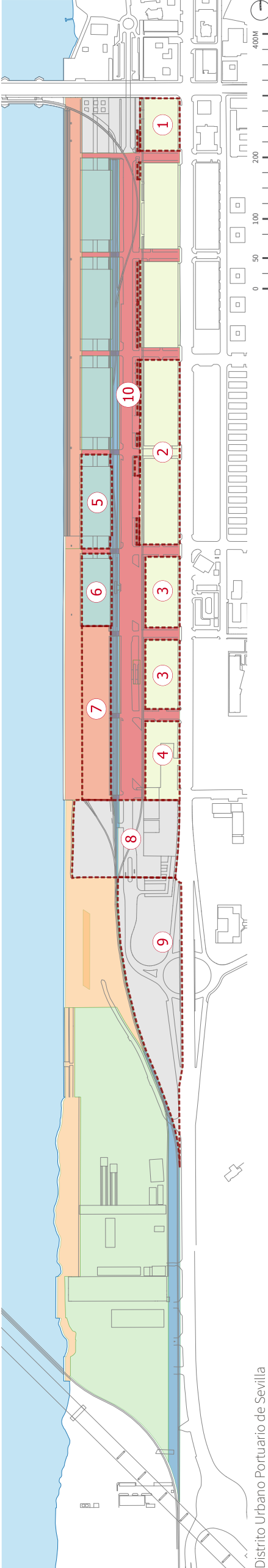
Considerar la reutilización o rehabilitación del silo de cementos. Conservación, ampliación y/o mejora de la vegetación existente con criterios ecológicos.

9- Zona de acceso.

Acondicionamiento en base a criterios de conectividad ecológica con el Parque de Guadaira y la av. de Guadalhorce. Mejorar la conectividad urbana.

10- Edificios auxiliares.

En la franja definida por el conjunto de edificios auxiliares, extendida a toda la longitud de la avenida de Guadalhorce, permitir la ocupación por edificios y estructuras de una altura máxima de dos plantas, garantizando la percepción de las naves como conjunto.



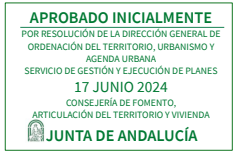
Distrito Urbano Portuario de Sevilla

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN					
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ		FECHA		17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ		PÁGINA		139/161



NOTA FINAL

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	141/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	142/161	

Objeto del encargo

El presente documento se redacta por encargo de Citythinking S.L. al Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH). El objeto del encargo es la redacción de un Informe de valores patrimoniales del Distrito Urbano Portuario de Sevilla, dirigido a la Oficina Técnica que lleva a cabo los trabajos de elaboración, redacción e implementación del nuevo Distrito Urbano Portuario de Sevilla.

Esta oficina técnica está al cargo de todos los trabajos técnicos necesarios para orientar la transformación de este ámbito de cara a acoger áreas empresariales, productivas, de ocio, cultura y turismo, desarrollando un nuevo modelo de relación que favorezca la convivencia puerto-ciudad, asegure la integración de la actividad portuaria en el entorno urbano y su reconocimiento social.

Estructura del documento

El estudio se propone abarcar todas las consideraciones necesarias para abordar los aspectos patrimoniales involucrados en la ordenación y gestión del Distrito Urbano Portuario. Para ello, se organiza en 3 bloques:

El **bloque 1** pone el estudio en sus contextos conceptual y metodológico. Para ello se hace eco de los paradigmas actuales en la consideración de los bienes culturales, y el papel central que han adquirido en las políticas estructurales. De ello se destilan unas claves generales, como son la relación del bien con su contexto urbano y territorial, su calidad de patrimonio industrial, y la relevancia transversal de la participación, la sostenibilidad y la multidisciplinariedad en su tratamiento. A continuación, detalla la metodología del estudio, caracterizada por un proceso de conocimiento y análisis, una sectorización basada en el mismo, y la identificación de valores, recursos y atributos patrimoniales.

El **bloque 2** es el desarrollo de dicha metodología, y a su vez se elabora en fases de (1) conocimiento y documentación; (2) del análisis y caracterización paisajística del DUP, dando cuenta del proceso histórico de acumulación de valores patrimoniales; y (3) finalmente de la sectorización y diagnóstico de elementos configuradores.

El **bloque 3** proporciona una serie de orientaciones estratégicas a considerar en el reconocimiento y la puesta en valor del patrimonio cultural del DUP en el marco de su planificación. Esto se lleva a cabo tanto en referencia a tendencias internacionales, como a la luz de sus características específicas. El resultado es un desarrollo jerárquico en objetivos generales, objetivos específicos, líneas de acción y acciones recomendadas, así como un conjunto de criterios pormenorizados para el correcto tratamiento de los principales recursos patrimoniales del ámbito.

Conclusiones generales

Estas conclusiones son fruto del proceso de análisis y jerarquización de los valores patrimoniales identificados en el DUP, subyacen al conjunto de valoraciones y recomendaciones que contiene este informe, y son determinantes para una consideración efectiva de la dimensión patrimonial en el proceso de planificación. De esta reflexión acerca de la dimensión patrimonial del DUP surgen tres grandes conclusiones que es conveniente resaltar:

- **Una correcta interpretación y puesta en valor de la dimensión patrimonial del DUP es determinante para el éxito de su reactivación e integración urbana.** Este criterio es compartido con las premisas del Master Plan, entre las que figuran conservar y valorar la memoria portuaria del sitio. Los valores del DUP trascienden con mucho su ámbito espacial y tipológico como patrimonio industrial y portuario, y radican en su inserción y protagonismo en una realidad territorial extensa y compleja. De la misma manera, y como se concibe actualmente el patrimonio cultural, sus valores son indisolubles de la componente ecológica y medioambiental y es a su vez un recurso clave para el desarrollo sostenible económico, social y cultural. El DUP posee un enorme potencial en este aspecto, determinado en gran medida por su origen histórico como parte de profundas transformaciones territoriales. La **programación específica de su dimensión medioambiental** va de la mano de su valoración como patrimonio, y de su proyección hacia el futuro.
- El DUP tiene el potencial de **aportar una visión integradora del paisaje y las transformaciones**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	143/161	

históricas del territorio, y ha adquirido recientemente una posición central con respecto a los nuevos desarrollos urbanos. Una gran parte de este potencial reside en su capacidad para poner en relación la ciudad consolidada al norte con los nuevos crecimientos al sur. Esto debe quedar reflejado en la lógica de desarrollo del ámbito, también en lo concerniente a su conservación y puesta en valor, de manera que se reconozcan, se conserven y se difundan los valores resultantes del proceso histórico detallado en este documento.

La propia evolución del ámbito ha dado lugar a la conformación de unos espacios en los que se ven acentuadas las características de borde urbano. Estos espacios son los que más potencial poseen para mejorar la conectividad territorial y la integración urbana, recuperando incluso algunas de las conexiones históricas urbano-portuarias. Se trata del extremo norte del recinto, de las áreas entre el parque del Guadaíra y la lámina de agua, de la avenida de las Razas, y de la conexión con los desarrollos al sur de la ciudad. Son por tanto espacios de oportunidad cuya ubicación estratégica en el conjunto y disponibilidad de espacio los convierte en recursos fundamentales para activar tres grandes claves patrimoniales: la interpretación del paisaje y el contexto territorial, la continuidad ecológica y la permeabilidad urbana.

- El Distrito Urbano Portuario, y con más intensidad el muelle de Tablada, es depositario de una importante

memoria territorial, urbana y portuaria, la cual se ha visto mermada a lo largo de su evolución, pero que puede alcanzar un gran valor simbólico para la población sevillana. La salvaguarda de los valores patrimoniales del conjunto exige registrar, conservar documentar y poner en valor estas memorias, a través de la rehabilitación, reutilización y recuperación de arquitecturas, espacios libres e infraestructuras, así como a través de acciones de presentación e interpretación de sus recursos patrimoniales: naturales y culturales. **La intervención sobre el patrimonio portuario del muelle de Tablada precisa del desarrollo de un programa museológico y museográfico** para garantizar la interpretación cultural y la transmisión de los valores ecológicos y culturales: el paisaje, la historia social del sitio y los registros materiales asociados.

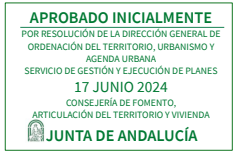
Estos recursos provienen de las conexiones territoriales, la organización espacial, las lógicas funcionales y los sistemas de movilidad del sitio industrial-portuario; de las relaciones originales con la Exposición Iberoamericana; de espacios antes compartidos con la ciudad; de las relaciones visuales y espaciales con las Delicias; de las memorias sociales relacionadas con el trabajo y el tejido empresarial; y de la influencia del puerto de Sevilla sobre la cultura material y simbólica de la ciudad. La recuperación de estas relaciones residen tanto en el **tratamiento material de los espacios que se han conservado, como en la gestión de los recursos documentales e inmateriales.**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	144/161	



BIBLIOGRAFÍA

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	145/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	146/161	

Bibliografía general

AAVV. 1928. *Reglamento General de la Exposición Iberoamericana de Sevilla*. Sevilla: Exposición Iberoamericana.

AAVV. 2021. “El IAPH ante el reto de la conservación. Una trayectoria marcada por la actualización metodológica desde la reflexión y la acción”. IAPH. *30 años al servicio de Andalucía*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.

Aguilar Criado, Encarnación (coord.). 1999. *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*. Granada: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, IAPH; Comares.

Cabeza Méndez, José María. 1985 [1982]. “La Exposición Iberoamericana y los aparejadores”. *Aparejadores*, 16, p. 4-13.

Borges, Carlos; Cardoso, Diana; Ríos, Eduardo. 2011. *Dictamen de lesiones. Naves en la avenida de La Raza*. Master en Peritación y Reparación de Edificios, Universidad de Sevilla

Braojos Garrido, Alfonso. 2002. *Sevilla desde el aire: 1880-1933*. Sevilla: Fundación El Monte.

Breś, Justyna y Krośnicka, Karolina A. 2021. “Evolution of Edges and Porosity of Urban Blue Spaces: A Case Study of Gdańsk”. *Urban Planning* 6 (3), p. 90-104.

Cabeza Méndez, José María. 2019. “Sevilla cuando la Exposición Iberoamericana”. En *La Exposición Iberoamericana de Sevilla. Aportaciones desde la historia, Vol. 1, Tomo 1*, 2019 (Oportunidades, intereses y perspectivas), de Amparo Graciani García y Concha Langa Nuño, p. 49-60. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Cabrero Nieves, Juan José. 2021. “Las iluminaciones artísticas de la Casa AEG en la Exposición Iberoamericana de Sevilla”. Ponencia en: *II Congreso Internacional sobre la Exposición Iberoamericana de 1929*, Sesión 4 “La renovación del espectáculo, la empresa y el turismo”. Universidad de Sevilla.

Carrera Díaz, Gema. 2009. “Atlas del Patrimonio Inmaterial de Andalucía. Puntos de Partida, Objetivos y Criterios Metodológicos”. *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 71, p. 18-42.

Casals Balagué, Albert; González Moreno-Navarro, José Luis; Genís Vinyals, Mariona. 2016. “El valor del patrimonio arquitectónico. Más allá de Alois Riegl, con el permiso de Jokilehto”. *Conversaciones. Revista de conservación*, 2, p. 75-88.

Castellano Bravo, Beatriz; García Casasola, Marta. 2020. “La conservación de la arquitectura del Movimiento Moderno. Metodologías para conocer, metodologías para actuar”. En: *Re-habitar el Carmen. Un proyecto sobre patrimonio contemporáneo*. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.

Centro Andaluz del Libro. 1990. *Sevilla Exposición Ibero-Americana. Reproducción facsímil completa de la primera edición 1929*. Sevilla: Grafivalme SL.

Choay, Françoise. 2007. *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.

Fernández Cacho, Silvia (coord.). 2021. *Criterios para la elaboración de guías de paisaje cultural*. Sevilla: Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía.

Fernández Salinas, Víctor y Silva Pérez, Rocío. 2018. “Aportación al debate: sobre los valores patrimoniales de los espacios portuarios: aplicación al puerto de Málaga”. En: Francisco Cebrián Abellán (Coord.) *Ciudades medias y áreas metropolitanas: de la dispersión a la regeneración*, p. 583-602.

García Casasola, Marta; Gómez Villa, José Luis y Castellano Bravo, Beatriz. 2021. “Revisión del concepto de tutela”. En *Modelos digitales de información en la tutela sostenible del patrimonio cultural. Contribución al conocimiento e innovación social*, de Francisco Pinto Puerto, p. 47-61. Sevilla: Universidad de Sevilla.

De Gijt, Jacob Gerrit. 2010. *A history of quay walls. Techniques, types, costs and future*. Tesis Doctoral.

Gil Delgado, Óscar. 2019. “El puente de Alfonso XIII de Sevilla: análisis patrimonial”. En: *Informes de la construcción*, Vol. 70 Nº552. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

González-Varas Ibáñez, Ignacio. 2021. “La cultura de la memoria y la expansión del patrimonio cultural. Algunas

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	147/161	

encrucijadas actuales”. *Diálogos en patrimonio cultural*, 3, p. 11-62.

Graciani García, Amparo y Langa Nuño, Concepción. 2019. *La Exposición Iberoamericana de Sevilla, aportaciones desde la historia*. Vol. I. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.

Hartman, Hattie (26/02/2018) “Should all masterplans be landscape-led?”. *AJ Architects’ Journal*. Disponible en: <https://www.architectsjournal.co.uk/news/opinion/should-all-masterplans-be-landscape-led>

Hein, Carola. 2019. “The Port Cityscape: Spatial and Institutional Approaches to Port City Relationships”. *PORTUSplus* 8 (Special Issue).

Hein, Carola. 2021. “Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories”. *Urban Planning* 6 (3), p. 1-9.

Hernández de León, Juan Miguel. 2011. “El monumento y su doble. Sobre la naturaleza del monumento histórico en la cultura de masas”. En Domingo, María y Muiño, Iolanda (coord.) *Criterios de Intervención en el patrimonio arquitectónico del siglo XX: Conferencia Internacional CAH 20thC, Madrid 14, 15 y 16 de junio de 2011*, p.175-182. Madrid: Ministerio de Cultura, D.L.

Hernández Ramírez, Javier. 2011. “Los valores del patrimonio industrial”. *Actas [de las] VI Jornadas de Patrimonio Histórico y Cultural de la provincia de Sevilla (3 y 4 de noviembre de 2009)*, p. 93-102.

Hoyle, Brian Stewart. 1989. “The Port—City Interface: Trends, Problems and Examples”. *Geoforum* 20 (4), p. 429-435.

IAPH. 2015a. *Guía del Paisaje Histórico de Sevilla. Volumen 1. Caracterización*. Sevilla: Consejería de Educación, Cultura y Deporte, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

IAPH. 2015b. *Guía del Paisaje Histórico de Sevilla. Volumen 2. Objetivos de calidad paisajística y medidas para una gestión sostenible*. Sevilla: Consejería de Educación, Cultura y Deporte, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.

IAPH. 2018. *Informe sobre los valores patrimoniales de la antigua Fábrica de Tabacos de Altadis en Sevilla*. Disponible en <https://repositorio.iaph.es/handle/11532/331246>. Consultado el 14/06/2022.

Ingold, Tim. 1993. “The temporality of the landscape”. *World Archaeology*, 25(2), p. 152-174.

Ingold, Tim. 2011. *The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling and skill*. Londres: Routledge.

Jokilehto, Jukka. 2016. “Valores patrimoniales y valoración”. En: *Conversaciones. Revista de Conservación*, 2, p. 20-34.

Jones, Andrew L. 2017. “Regenerating Urban Waterfronts—Creating Better Futures—From Commercial and Leisure Market Places to Cultural Quarters and Innovation Districts”. *Planning Practice & Research* 32 (3), p. 333-44.

Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir. 1974. *I Centenario*. Sevilla: Padura SA.

Kolen, Jan; Renes, Hans, y Hermans, Rita. 2015. *Landscape Biographies: Geographical, Historical and Archaeological Perspectives on the Production and Transmission of Landscapes*. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Kolen, Jan y Renes, Johannes. 2015. “Landscape Biographies: Key Issues”. En: *Landscape Biographies: Geographical, Historical and Archaeological Perspectives on the Production and Transmission of Landscapes*, editado por Jan Kolen, Johannes Renes, y Rita Hermans, p. 21-47. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Krośnicka, Karolina A.; Lorens, Piotr y Michałowska, Eliza. 2021. “Port Cities within Port Regions: Shaping Complex Urban Environments in Gdańsk Bay, Poland”. *Urban Planning* 6 (3), p. 27-42.

Langhorst, Joern. 2015. “Rebranding the Neoliberal City: Urban Nature as Spectacle, Medium, and Agency”. *Architecture_MPS*, 6(4), p. 1-16.

Magar, Valérie. 2016. “Editorial”. *Conversaciones. Revista de conservación*, 2, p. 3-6.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	148/161	

Martínez Roldán, Nieves y Goytia Goyenechea, Lola (2021) "Planeamiento urbano y diseño en el recinto de la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929". En: *II Congreso Internacional sobre la Exposición Iberoamericana de 1929, Sesión 3 "La transformación urbana y el proceso social"*. Universidad de Sevilla.

Marchán Fiz, Simón. 2015. "Patrimonio: Resistir en la globalización". *Astrágalo: Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*, 20, p. 35-46.

Meyer, Han. 1999. *City and Port: The Transformation of Port Cities*. London, Barcelona, New York and Rotterdam. Utrecht; Chipping Norton: International Books; Jon Carpenter.

del Moral Ituarte, Leandro. 1997. "El Agua en la Organización del Espacio Urbano; el Caso de Sevilla y el Guadalquivir". *Documents d'anàlisi geogràfica*, vol. 31, p. 117-127

Moreno Perez, Jose Ramón y García Casasola, Marta. 2017. "Visiones patrimoniales para definir el objeto del siglo". En: *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 91, p. 118-119.

Morente del Monte, María. 2006. "El concepto actual de patrimonio cultural". *Revista PH*, 58, p. 40-43.

Morente del Monte, María. 2007. "Museo y Patrimonio. Del objeto a la planificación estratégica". *Revista museos*, 3, p. 16-29.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2017. "El puente de Alfonso XIII (Sevilla): El primer puente levadizo sobre el río Guadalquivir". *Revista de obras públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, 3592, p. 32-35.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2019. "Del Arenal a Tablada: La transformación del Puerto de Sevilla en el contexto de la Exposición Iberoamericana (1903-1929)". En Graciani García, Amparo y Langa-Nuño, Concha (coord.). *La Exposición Iberoamericana de Sevilla. Aportaciones desde la historia, Vol. 1, Tomo 1 (Oportunidades, intereses y perspectivas)*, p. 83-106. Sevilla:Universidad de Sevilla.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2020. "Algunas notas

sobre el tráfico rodado por el puente de Alfonso XIII de Sevilla". *Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, 3619, p. 28-31.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2020a. "Repaso a la historia del Puerto de Sevilla en su 150 aniversario". *Ingeniería naval*, 995, p. 55-58.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2020b. "Sevilla contra el Guadalquivir: El Plan Brackenbury y las defensas del barrio de Triana contra las inundaciones (1927-1953)". *Brocar: Cuadernos de investigación histórica*, 44, p. 213-232.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2021. "Origen y evolución del tráfico de contenedores en el Puerto de Sevilla". *Ingeniería naval*, 1001, p. 13-14.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2021. "El puerto de Sevilla en los albores de la Exposición". Ponencia en: *II Congreso Internacional sobre la Exposición Iberoamericana de 1929, Sesión 3 "La transformación urbana y el proceso social"*. Sevilla, 13-15/10/2021: Universidad de Sevilla.

Pacheco Morales-Padrón, Marcos. 2021. "Proyecto, construcción y vida operativa del puente de Alfonso XIII sobre la corta de Tablada". Ponencia en: *II Congreso Internacional sobre la Exposición Iberoamericana de 1929, Sesión 3 "La transformación urbana y el proceso social"*. Sevilla, 13-15/10/2021. Universidad de Sevilla.

Piñero Valverde, Antonio y Sainz Gutiérrez, Victoriano (eds.). 2004. *Puerto y ciudad*. Sevilla: Universidad de Sevilla. Grupo de Investigación "Ciudad, Paisaje y Territorio".

Piñero Valverde, Antonio y Sainz Gutiérrez, Victoriano. 2008. "¿Nuevas perspectivas para las relaciones ciudad-puerto en Sevilla?". *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens/Journal of Mediterranean geography*, 111, p. 91-96.

Queiro Quijada, Ramón. 2016. "Transformaciones del río urbano en Sevilla en el siglo XX". *Boletín de Bellas Artes*, 44, p. 179-197.

Rodríguez Bernal, Eduardo. 1989a. "El tráfico del puerto de Sevilla desde 1900 a 1935". *Archivo Hispalense. Revista histórica, literaria y artística*, 219, p. 175-198.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	149/161	

Rubiales Torrejón, Javier (ed.). 1990. *Historia gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla.

Sánchez González, Diego y Domínguez Moreno, Luis Ángel. 2014. "Aproximaciones a la identidad y el espacio público". *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*, p. 25-40. Barcelona: Gedisa.

Sanz, Nuria. 2011. "El valor universal excepcional y el patrimonio mundial urbano". *El paisaje histórico urbano en las Ciudades Patrimonio Mundial. Indicadores para su conservación y gestión II. Criterios, metodología y estudios aplicados*, p. 21-53. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Sierra Delgado, José Ramón. 2004. "Arquitectura, programa y plusvalía". *Neutra revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental*, 11, p. 14-21.

Silva Pérez, Rocío y Fernández Salinas, Víctor. 2017. "El nuevo paradigma del patrimonio y su consideración con los paisajes: Conceptos, métodos y prospectivas". *Documents d'anàlisi geogràfica*, 63(1), p. 129-151.

Thiriet Koenig, Armando. ca. 1930. *La luminotecnia de A.E.G. en la Exposición Iberoamericana de Sevilla*.

Waisman, Marina. 1972. *La estructura histórica del entorno*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Zapata Tinajero, Amelia. 1991. *La reconversión del puerto de Sevilla en la primera mitad del Siglo XX: De los muelles fluviales a la dársena cerrada*. Tesis doctoral. Sevilla: Universidad de Sevilla

Zapata Tinajero, Amelia. 1992. *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX*. Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla.

Zarza Balluguera, Daniel. 2012. "Patrimonio arquitectónico y paisaje contemporáneo". *Cien años de arquitectura en Andalucía: el Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea, 1900-2000*, p. 88-95.

Zoido Naranjo, Antonio y Fernández Salinas, Víctor. 1996. "Las relaciones ciudad-río en Andalucía. Estudio de su evolución reciente a partir del planeamiento urbanístico y territorial". En Ramos Hidalgo, Antonio; Ponce Herrero, Gabino y Dávila Linares, Juan Manuel.

Jornadas de Geografía Urbana (2a. 1995. Alicante): Recuperación de centros históricos, utopía, negocio o necesidad social. La Geografía de la Percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación. Las fachadas urbanas, marítimas y fluviales, p. 337-364. Disponible en <https://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcrf646>. Consultado en 7/6/2022.

Documentos de referencia en el campo del Patrimonio Cultural

Consejo de Europa. 2005. *Convenio Marco del Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad*. Faro, 27.X.2005, Serie de Tratados del Consejo de Europa n.º 199. Disponible en: <https://rm.coe.int/16806a18d3>. Consultado en 14/2/2022.

Consejo de la Unión Europea. 2018. *Participatory governance of cultural heritage. Report of the OMC (Open Method of Coordination) working group of Member States' experts*. Disponible en: <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/b8837a15-437c-11e8-a9f4-01aa75ed71a1>. Consultado en 14/2/2022.

European Council of Spatial Planners. Conseil européen des urbanistes. 2015. *Carta Europea sobre democracia participativa en procesos urbanísticos*. Disponible en: <https://archive.ectp-ceu.eu/ectp-ceu.eu/images/stories/PDF-docs/Spanish-CharterParticipatoryDemocracy.pdf>. Consultado en 2/3/2022.

ICOMOS. 1964. *Carta Internacional sobre la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios*. II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia 1964.

ICOMOS. 1994. *The NARA document on authenticity*. Japón, 1-6 noviembre de 1994. Disponible en: <https://www.icomos.org/en/179-articlesen-francais/ressources/charters-and-standards/386-the-nara-document-onauthenticity>. Consultado en 2/6/2022.

ICOMOS. 2011. *Orientaciones relativas a las evaluaciones de impacto sobre el patrimonio para los bienes del patrimonio mundial cultural*. Disponible en <https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/HIA-ICOMOS-ES.pdf>. Consultado en 2/6/2022.



Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. 2015. *Plan Nacional de Paisaje Cultural*. Madrid: Secretaría General Técnica, Subdirección General de Documentación y Publicaciones. Disponible en: www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/textos.html

Organización Naciones Unidas. s. f. “La Agenda para el Desarrollo Sostenible”. *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>. Consultado en 9/6/2022.

UNESCO. 2000. *Carta de Cracovia. Principios para la Conservación y Restauración del Patrimonio Construido*. Cracovia, 26 de octubre. Disponible en: https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/documentacion/migracion_Documento_PC1267693158625_ph50-114.pdf

UNESCO. 2003. *Convención para la salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial*. Conferencia General UNESCO. París, 17 de octubre.

UNESCO. 2005. *Memorándum de Viena sobre el Patrimonio Mundial y la Arquitectura Contemporánea. Gestión del Paisaje Histórico Urbano*. Encuentro internacional sobre “El Patrimonio Mundial y la arquitectura contemporánea”. Viena, 12-14 de mayo de 2005

UNESCO. 2011. *Recomendaciones sobre el Paisaje Urbano Histórico, con inclusión de un glosario de definiciones*. París, 10 de noviembre 2011. Disponible en: https://portal.unesco.org/es/ev.phpURL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html. Consultado en 14/2/2022.

Documentos de referencia en el campo del patrimonio Industrial

FICCIM. 1973. *First International Conference on the Conservation of Industrial Monuments*. Ironbridge.

ICOMOS. 1999. *International Cultural Tourism Charter*.

ICOMOS-TICCIH. 2011. *Dublin Principles. Principios para la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes industriales*.

TICCIH. 2003. *Carta de Nizhny Tagil para el Patrimonio Industrial*.

TICCIH. 2019. *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial*.

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. 2016. *Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Actualización*. Madrid: Secretaría General Técnica, Subdirección General de Documentación y Publicaciones. Disponible en: www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/textos.html. Consultado en 7/6/2022

Legislación y planeamiento

Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla, 1994.

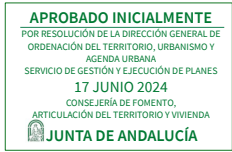
Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla, 2006.

Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía. BOJA núm. 248 de 19 de Diciembre de 2007 y BOE núm. 38 de 13 de Febrero de 2008.

Orden de 17 de abril de 2020, por el que se dispone la publicación de la Orden de 26 de diciembre de 2019, que resuelve sobre la aprobación definitiva de la Modificación núm. 32 del Texto Refundido del PGOU de Sevilla, relativa al cambio de calificación de los suelos del CLH y modificación de las condiciones del uso portuario del Batán, junto a su normativa urbanística. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 80, de 28 de abril de 2020.

Anteproyecto de Ley por la que se modifican la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y la Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial. Disponible en: <https://www.culturaydeporte.gob.es/en/servicios-al-ciudadano/informacion-publica/audiencia-informacion-publica/cerrados/2021/modificacion-lphe-salvaguardapci.html>. Consultado en 6/6/2022

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	151/161	

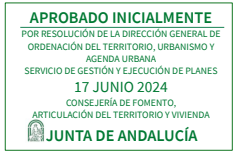


Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	152/161	



ÍNDICE DE FIGURAS

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	153/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	154/161	

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 01. Fotografía aérea de la dehesa y el acuartelamiento de Tablada, con el canal de Alfonso XIII al fondo, y los tinglados y grupos de naves en construcción, mayo de 1928. Fuente: ETH-Bibliothek.	33
Imagen 02. Puentes de Alfonso XIII y de las Delicias Fuente: Carlos Fernandez Casado, S.L. (https://www.cfcsl.com/puente-basculantesobre-el-rio-guadalquivir-sevilla-espana-1991/)	35
Imagen 03. Vista del puente del Centenario desde el río. Fuente: Elaboración propia	35
Imagen 04. Ortoimagen histórica (1973 - 1986). Fuente: Vuelo interministerial. Plan Nacional de Ortofotografía Aérea	36
Imagen 05. Ortoimagen histórica (1997 - 2003). Fuente: SIGPAC. Plan Nacional de Ortofotografía Aérea	36
Imagen 06. Vista del muelle de Tablada desde el puente de las Delicias. Fuente: Elaboración propia	43
Imagen 07. Vista del muelle de Tablada mientras se circula por el puente de las Delicias. Fuente: Elaboración propia	43
Imagen 08. Vista del puente del Centenario desde el río. Fuente: sevillassecreta.com. Consultado en 2/6/2022.	44
Imagen 09. Vista hacia el norte desde el puente de Los Remedios. Fuente: Elaboración propia.	45
Imagen 10. Vista desde el Paseo de las Delicias. Fuente: Google Street View. Consultado en 1/5/2022.	45
Imagen 11. Vista hacia el sur desde el muelle de las Delicias. Fuente: Elaboración propia.	47
Imagen 12. Vista del muelle de Tablada desde la orilla de enfrente. Elaboración propia.	47
Imagen 13. Vistas hacia el norte desde el cantil. Fuente: Elaboración propia.	48
Imagen 14. Vista hacia el sur desde el cantil. Fuente: Elaboración propia.	48
Imagen 15. Divulgación del puerto en el aeropuerto de Sevilla. Elaboración propia.	52
Imagen 16. Divulgación del puerto en el aeropuerto de Sevilla. Elaboración propia.	53
Imagen 17. Fotografía aérea de la dehesa y el acuartelamiento de Tablada, con el canal de Alfonso XIII al fondo, y los tinglados y grupos de naves en construcción, mayo de 1928. Fuente: ETH-Bibliothek.	63
Imagen 18. El Puerto de Sevilla tras la ejecución del Plan Moliní. Fuente: AHPS.	65
Imagen 19. El crucero “Buenos Aires” a su paso bajo el puente de Alfonso XIII, el 6 de Abril de 1926. Fuente: Aviación militar, grupo de reconocimiento de Getafe.	66
Imagen 20. Plano general del puerto 1918-1920. Canal de Alfonso XIII en construcción y proyecto de zona de servicio. Más adelante, la ordenación que adoptará finalmente la zona de servicio vendrá derivada de la construida para la celebración de la EIA. Fuente: JOPS “Memoria sobre el adelanto y el progreso de las obras de la ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla, durante los años 1918 y 1919-1920”	67
Imagen 21. Anteproyecto de la zona de servicio del muelle de Tablada, JD Brackenbury, 1924. En esta propuesta ya queda fijada la utilización de cinco módulos. Fuente: AHPS.	68
Imagen 22. Vista general del Muelle de Tablada. Fuente: AHPS.	69
Imagen 23. Sección del muro de atraque del muelle de Tablada, JD Brackenbury, 1919. Fuente: AHPS	70
Imagen 24. Detalle de norayes en el muro de atraque, JD Brackenbury, 1919. Los anclajes necesarios sólo tenían cabida en las pilas entre bóvedas, por lo que los norayes siguen estrictamente el ritmo de las mismas. Fuente: AHPS.	70
Imagen 25. El andén de costa del muelle de Tablada, ca. 1928. Aparecen las primeras grúas en operación, cuyo alcance coincide con la línea de fachada de los tinglados. Fuente: AHPS.	70
Imagen 26. Anteproyecto de tinglados en el muelle de tablada, JD Brackenbury, 1916. En esta propuesta previa, que preveía la cubrición completa de la zona de depósitos, ya se consideraba la vía central longitudinal para el registro del conjunto de tinglados, así como edificios anexos para distintas dependencias funcionales, administrativas y comerciales, que	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNX7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	155/161	

quedarían desechadas en la opción finalmente construida.
Fuente: AHPS

71

Imagen 27. Anteproyecto de tinglados en el muelle de tablada, JD Brackenbury, 1916. Se estudian las circulaciones en torno a los tinglados, y a partir de la calzada central, de manera que se optimizan los recorridos quedando en sentido único, y se libera de tránsito la mayor porción posible del andén de costa. Nótese que el cambio de cota se lleva al frontal de los tinglados, opción que se desearía después, y permitiría la adopción final de una solución simplificada pero en esencia equivalente de las circulaciones. Fuente: AHPS.

71

Imagen 28. Anteproyecto de tinglados en el muelle de tablada, JD Brackenbury, 1916. Las unidades funcionales de la zona de depósitos quedan definidas como las comprendidas entre las calles transversales. Fuente: AHPS.

72

Imagen 29. Planta general de los tinglados en la zona de depósitos, Fernández Casso, 1926. Queda clara la unidad funcional de la zona de depósitos, que es la comprendida entre dos calles trasversales, y que se cubre parcialmente, con dos tinglados cada una. No aparece diferenciación de la vía longitudinal, ya que se adoquinaria más tarde, en vista del tráfico que soportaba. Fuente: AHPS.

73

Imagen 30. Alzado de los tinglados, Fernández Casso, 1926. El primer diseño no consideraba cerramientos, que se incorporaron más tarde en los 6 tinglados intermedios, para una protección adicional de las mercancías. Fuente: AHPS.

73

Imagen 31. Tinglados del muelle de Tablada, ya con cerramientos incorporados (S/F). Fuente: AHPS.

73

Imagen 32. El muelle de Tablada, inundado. ¿1961?. Las inundaciones se habían previsto como eventualidad, pero los saltos de cota se diseñaron para quedar por detrás de los tinglados, juzgando que el obstáculo a la maniobra cotidiana era más desfavorable que el impacto de inundaciones ocasionales. Fuente: AHPS, PS194.

73

Imagen 33. Anteproyecto de naves de depósito y almacenes comerciales en la zona complementaria del muelle de tablada, JD Brackenbury, 1925. El diseño ya consideraba el uso del lenguaje neoclásico en el contacto entre puerto y ciudad, y adelanta soluciones estructurales que después se depurarían en la versión final construida. Fuente: AHPS.

75

Imagen 34. Alzado de las naves de depósito y almacenes comerciales en la zona complementaria del muelle de tablada, Fernández Casso, 1926. La solución final fue acordada con la dirección de a EIA, y se planteaba una mayor economía de medios que la propuesta previa. El plano muestra correcciones, indicando dos accesos por naves intermedias, que se construirían finalmente. Fuente: AHPS.

76

Imagen 35. Plantas esquemáticas del pabellón de industrias generales y las galerías comerciales extranjeras de la EIA. La lógica de ocupación es transversal, con espacios que se corresponden con las naves entre pilares y usos diferenciados en las naves de los extremos. A pesar de las modificaciones sobre el primer plan que se produjeron hasta su ejecución, en ambos espacios se respetó el espacio perimetral de circulación y alrededor de las naves laterales. Fuente: extraído del Reglamento General de la EIA (AAVV 1928).

77

Imagen 36. Restaurante Pasaje de Oriente entre los almacenes de la avenida de La Raza, mediante la instalación de una pieza central. El interior era eminentemente diáfano, con pilares en los que se apoyaba la distribución de los diferentes usos. Fuente: extraído de Centro Andaluz del Libro 1990.

78

Imagen 37. Instalación de iluminación artística sobre las naves de la avenida de La Raza, recurriendo a motivos de fuentes simuladas. Fotografía coloreada. Fuente: extraída de Thiriet Koenig 1930. Cortesía de Carlos Thiriet.

79

Imagen 38. Instalación de iluminación artística en la avenida de La Raza. Fotografía coloreada. Fuente: extraída de Thiriet Koenig 1930. Cortesía de Carlos Thiriet.

79

Imagen 39. Imagen aérea del recinto sur de la EIA, con el muelle de Tablada y los pabellones de exportación y galerías comerciales a la derecha, cerrando por el oeste la Plaza de los Conquistadores. 1929. Fuente: FMS.

80

Imagen 40. Panorámica de Sevilla y el Sector Sur de la EIA. A la izquierda, tinglados y puente de Alfonso XIII, avenida de Guadalhorce y pabellones comerciales de la avenida de La Raza. Fuente: extraído de Sevilla desde el aire, 1880-1933.

81

Imagen 41. Planos del puente de Alfonso XIII. Fuente: extraído de Revista Ibérica nº 394. 1921 (p. 173).

83

Imagen 42. El puente Alfonso XIII desde la margen izquierda del canal. En primer plano, jardín para recepción de turistas. Fuente: extraído de Revista Ibérica nº 394. 1921 (p. 173).

83

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	156/161	

Imagen 43. Estado del muelle de Tablada en 1968, una vez finalizada la ampliación, así como los nuevos grupos de naves, las naves de Frigodocks, y la línea de edificios auxiliares, sólo a falta de la construcción del tinglado 11 para alcanzar el punto de mayor desarrollo del muelle. Aparece consolidado en gran medida el entorno de la avenida Reina Mercedes. Fuente: Memoria anual del Puerto de Sevilla, año 1968, AHPS.	ámbito del DUP. Elaboración propia.	107
Imagen 44. Montaje de 8 nuevas grúas de pórtico doble para el muelle de Tablada en 1967. Fuente: Memoria anual del Puerto de Sevilla, año 1967, AHPS.	Gráfico 08. Localización de los subsectores que conforman el ámbito del DUP. Elaboración propia.	109
Imagen 45. Cubrición del patio entre los tinglados 3 y 4. S/F. Fuente: AHPS.	Gráfico 09. Localización de los conjuntos patrimoniales en el ámbito del DUP. Elaboración propia.	113
Imagen 46. Los tinglados 1 y 2, hoy desaparecidos, en proceso de ver sus patios cubiertos. S/F. Fuente: AHPS.	Gráfico 10. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Cantil”.	115
Imagen 47. Ferrocarril portuario y avenida de Guadalhorce, desde el extremo norte del muelle. S/F. Fuente: AHPS.	Gráfico 11. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Avenida de Guadalhorce y viario”.	116
Imagen 48. El tinglado 11 en construcción en la ampliación del muelle. Ca. 1970. Fondo APS	Gráfico 12. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Zona de depósitos”.	117
	Gráfico 13. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Ferrocarril portuaria”.	118
	Gráfico 14. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Zona complementaria”.	119
	Gráfico 15. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Zona de concesiones”.	120
	Gráfico 16. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Contacto con la lámina de agua”.	121
	Gráfico 17. Valores, recursos, atributos y elementos diferenciados del conjunto “Espacios sin características de conjunto”.	122
	Gráfico 18. Ejemplo de intervención Wynyard Point, Auckland, Nueva Zelanda.	118
	Gráfico 19. Ejemplo de intervención Zidell Yars, Portland, EEUU.	119
	Gráfico 20. Ejemplo de intervención Presqu’île Rollet, Rouen, Francia.	120
	Gráfico 21. Ejemplo de intervención Duisburg-Nord, Duisburg, Alemania.	120
	Gráfico 22. Recomendaciones de actuación en base a los conjuntos del DUP.	137
	Gráfico 23. Espacios para la intervención estratégica.	138

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 01. Secciones transversales hacia el sur por el DUP, mostrando los principales corredores visuales y sus elementos configuradores en el ámbito inmediato. Elaboración propia a partir de Google (s.f.), obtenido de https://goo.gl/maps/MXuYPXzmepJJeB7GA , en 1/3/2022.	51
Gráfico 02. Ámbitos de procedencia de los contenidos analizados. Elaboración propia.	53
Gráfico 03. Nube de palabras. Elaboración propia.	56
Gráfico 04. Distribución de temáticas de los contenidos relacionados con el DUP en el Diario de Sevilla. Elaboración propia.	57
Gráfico 05. Análisis de la lógicas de conformación del ámbito. Elaboración propia.	99
Gráfico 06. Sector 0. Ámbito paisajístico del DUP y su entorno urbano. Fuente: IECA y elaboración propia.	105
Gráfico 07. Localización de los sectores que conforman el	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	157/161	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 01. Ficha de búsqueda de contenidos generales.
Elaboración propia. **54**

Tabla 02. Ficha de búsqueda de contenidos sobre el Distrito
Urbano Portuario. Elaboración propia. **54**

Tabla 03. Asignación de valores a sectores, subsectores y
conjuntos patrimoniales. Elaboración propia. **112**

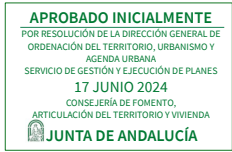
Tabla 04. Estrategia de intervención patrimonial. **133**

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	158/161	



EQUIPO TÉCNICO

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	159/161	



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	160/161	

Coordinación

José Luis Gómez Villa
Jefe del Centro de Apoyo a la Administración Pública en
Políticas Tutelares.

Redacción

Beatriz Castellano Bravo
Coordinación técnica. Arquitecta. Departamento de
Proyectos, Centro de Intervención.

Miguel Torres García
Arquitecto. Investigador-Doctor. Departamento de
Proyectos, Centro de Intervención.

María Soledad González Arques
Arquitecta. Departamento de Proyectos, Centro de
Intervención.

José Manuel Díaz Iglesias
Arqueólogo. Laboratorio de Paisaje, Centro de
Documentación y Estudios.

Colaboración

Silvia Fernández Cacho
Jefa del Laboratorio de Paisaje. Centro de
Documentación y Estudios.

Patricia Wanderley Ferreira Lopes
Arquitecta. Investigadora-Doctora. Centro de
Documentación y Estudios.

Theodoros Mavroeidis
Arquitecto en estancia de formación en Centro de
Intervención del IAPH.

Asistencias técnicas para redacción del informe de valores

Elaboración de informe sobre los valores del patrimonio
natural en el muelle de tablada y su entorno:

Beatriz González Sancho,
Bióloga y Máster en Paisaje.

Elaboración de informe sobre claves arquitectónicas y
estrategias para la integración del muelle de tablada del
puerto de Sevilla en su contexto urbano; revisión externa
del documento:

José Ramón Moreno Pérez
Dr. Arquitecto Profesor titular del Departamento de
Historia, Teoría y Composición de Arquitectura de la
ETSA Sevilla.

Félix De la Iglesia Salgado
Dr. Arquitecto Profesor contratado doctor del
Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la ETSA
Sevilla.

Marta García Casasola Gómez
Dra. Arquitecta Profesora contratada doctora del
Departamento de Historia, Teoría y Composición de
Arquitectura de la ETSA Sevilla.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmY6TTFY78QMNx7MAVLAKRMG4ZJ	PÁGINA	161/161	