



# ARQUITECTURA Y PAISAJE

transferencias históricas  
retos contemporáneos

VOLUMEN I

A B A D A E D I T O R E S





**ARQUITECTURA  
Y PAISAJE**  
transferencias históricas  
retos contemporáneos

**VOLUMEN I**

## LECTURAS

Serie **H.<sup>a</sup> del Arte y de la Arquitectura**

DIRECTORES Juan Miguel HERNÁNDEZ LEÓN y Juan CALATRAVA

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Para la edición de este libro se ha contado con la colaboración económica del Grupo de Investigación HUM813 Arquitectura y Cultura Contemporánea.



UNIVERSIDAD  
DE GRANADA

Los textos que se publican en este libro han sido objeto de previa evaluación por pares mediante el sistema de doble ciego.

© DE LOS TEXTOS, SUS AUTORES, 2022

© ABADA EDITORES, S.L., 2022

Calle del Gobernador, 18  
28014 Madrid  
[WWW.ABADAEDITORES.COM](http://WWW.ABADAEDITORES.COM)

IMAGEN DE CUBIERTA: *Granada. Vista del Generalife y Río Dauro*, autor desconocido, ca. 1900. Archivo Municipal de Granada, signatura 00.018.17, número de registro 300667.

maquetación ANA DEL CID MENDOZA  
MARTA RODRÍGUEZ ITURRIAGA  
MARÍA ZURITA ELIZALDE

diseño de cubierta FRANCISCO A. GARCÍA PÉREZ  
AGUSTÍN GOR GÓMEZ

ISBN 978-84-19008-07-7

IBIC AMA

depósito legal M-484-2022

impresión COFÁS, ARTES GRÁFICAS

**Coordinadores de la edición**

David Arredondo Garrido  
Juan Manuel Barrios Rozúa  
Emilio Cachorro Fernández  
Juan Calatrava Escobar  
Ana del Cid Mendoza  
Francisco Antonio García Pérez  
Agustín Gor Gómez  
Bernardino Líndez Vílchez  
Juan Carlos Reina Fernández  
Marta Rodríguez Iturriaga  
María Zurita Elizalde



<b>PRESENTACIÓN</b> .....	XIX
Juan Calatrava	

## VOLUMEN I

### 1. PAISAJE URBANO Y CULTURA ARQUITECTÓNICA

<b>ARCHITECTURE AND THE URBAN LANDSCAPE, PUBLIC SPACE AS A TRANSFORMATION OF CONTEMPORARY CITIES (1945-1970)</b> .....	25
Adele Fiadino	
<b>“LES RUINES D’UNE RAISON...”</b> . DESONTOLOGIZACIÓN DEL PENSAMIENTO Y DESTRUCCIÓN DE LA ARQUITECTURA Y EL PAISAJE .....	37
Federico L. Silvestre	
<b>MENDELSON Y AMERIKA: DOS VISIONES DE LA CIUDAD ILUMINADA</b> .....	55
José Manuel Pozo Municio	
<b>PAISAJE O ARTIFICIO: LA IMPLANTACIÓN DE JARDINES EN LAS PLAZAS DE GRANADA EN EL SIGLO XIX</b> .....	69
Fernando Acale Sánchez	
<b>EL TERCER ESPACIO DE LA CIUDAD: LA IDENTIDAD URBANA DE LOS PAISAJES INTERMEDIOS</b> . .	81
Luisa Alarcón González, Francisco Montero-Fernández	
<b>EL BLOQUE: INSTRUCCIONES DE USO</b> .....	91
Mónica Aubán Borrell	



<b>ARCHITECTURE, CITY, AND LANDSCAPE IN THE SABAUDIA PROJECT IN THE AGRO PONTINO . . .</b>	103
Gemma Belli	
<b>THE LANDSCAPE IN THE ITALIAN PUBLIC SOCIAL HOUSING DURING THE '50S: ROBERTO PANE AS AN ARCHITECT FOR THE INA-CASA PLAN . . . . .</b>	117
Ermanno Bizzarri	
<b>PERCEPTION OF URBAN SPACE AND ARCHITECTURE IN THE NORTHEAST OF ITALY BETWEEN THE 15TH AND 16TH CENTURIES: THE ROLE OF COLOR AND LIGHT . . . . .</b>	129
Federico Bulfone Gransinigh	
<b>A CITY OF MARBLE. URBAN READINGS THROUGH THE LENS OF A MATERIAL. . . . .</b>	141
Charlotte Bundgaard	
<b>APERTURISMO ESPACIAL FRENTE AL LUGAR. EL CONCEPTO REDEFINIDO DE VENTANA COMO MECANISMO EVASOR . . . . .</b>	153
Emilio Cachorro Fernández	
<b>DAMAGED IDENTITIES. EARTHQUAKES, HISTORICAL CENTRES AND RECONSTRUCTIONS BETWEEN ABANDONMENT AND URBAN REGENERATION . . . . .</b>	171
Stefano Cecamore	
<b>MEMORIAS FRANCISCANAS: UNA VISIÓN SOBRE LOS PAISAJES DE LAS CIUDADES DE LIMA (PERÚ) Y SALVADOR (BRASIL) A PARTIR DE LOS CONVENTOS SERÁFICOS . . . . .</b>	179
Maria Angélica da Silva, Katherine Edith Quevedo Arestegui	
<b>MAKING THE CITY. . . . .</b>	191
Martina D'Alessandro	
<b>LAS CASAS DE ALQUILER DE LUJO ENTRE MEDIANERAS EN EL PRIMER TRAMO DE LA GRAN VÍA DE MADRID. 1910-1920: PEDRO MATHET Y SEGUROS LA ESTRELLA . . . . .</b>	205
Juan de Andrés Martínez	
<b>CONTEMPORARY URBAN LANDSCAPES: THE CONSTRUCTION OF PUBLIC HOUSING IN THE 1950S IN SOUTHERN ITALY . . . . .</b>	217
Carolina De Falco	
<b>UNIDAD EN LA VARIEDAD: ARQUITECTURA DE PAISAJE EN BERLÍN HANSAVIERTEL. . . . .</b>	229
Manuel Rodrigo de la O Cabrera	
<b>PAISAJES FORTIFICADOS EN CLAVE CONTEMPORÁNEA: UNA PUESTA EN VALOR PATRIMONIAL DE LA SIERRA SUR DE JAÉN A TRAVÉS DEL PROYECTO DE ARQUITECTURA. . . . .</b>	241
Rafael de Lacour, Manuel Sánchez García	
<b>PRECURSORES DE LA MOVILIDAD URBANA . . . . .</b>	253
Miguel Ángel Díaz González, Daniel Gómez Magide	
<b>RENZO PIANO ENTRE EL MAR Y LA CIUDAD. ANÁLISIS DEL CENTRO BOTÍN Y LA TRANSFORMACIÓN DEL FRENTE MARÍTIMO DE SANTANDER . . . . .</b>	267
Daniel Díez Martínez	

LA CIUDAD Y EL OASIS: DOS CAMPUS DE DAN KILEY EN NUEVA YORK Y CALIFORNIA . . . . .	281
Marta García Carbonero, Laura Sánchez Carrasco	
UNA MIRADA DE VUELTA. A PROPÓSITO DE ANTONIO JIMÉNEZ TORRECILLAS . . . . .	291
Alba Jiménez Navas, Mario Martínez Santoyo	
PAISAJE CULTURAL URBANO E IDENTIDAD TERRITORIAL. CEMENTERIO, MEDINA Y ENSANCHE DE TETUÁN . . . . .	303
Bernardino Líndez Vílchez	
LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE LUGO A PARTIR DE LA IMAGEN FOTOGRÁFICA . . . . .	317
Francisco Xabier Louzao Martínez	
(RE)CONSTRUIR LA CIUDAD SEGÚN SU CARTOGRAFÍA Y ARQUITECTURA: DEL MEDIO NATURAL AL TEJIDO URBANO INDUSTRIAL . . . . .	329
Miriam Martín Díaz, Enrique Castaño Perea	
LA METAMORFOSIS DE CUSCO ENTRE CAMBIOS DEL PAISAJE URBANO Y CONSERVACIÓN DE IDENTIDAD CULTURAL . . . . .	339
Claudio Mazzanti, Vianey Bellota Cavanaconza, Crayla Alfaro Auca	
LAS CASAS DE MIES VAN DER ROHE: DEL ESPACIO CONTINUO AL PAISAJE ENMARCADO . . . . .	351
Ricardo Merí de la Maza, Clara E. Mejía Vallejo	
UNA CIUDAD DENTRO DE UN JARDÍN: EL LAGO DEL OESTE DE HANGZHOU . . . . .	363
Antonio José Mezcua López	
UNA ARQUITECTURA DEL OLVIDO: EL PAISAJE PATRIMONIAL DEL CASTILLO Y FORTALEZA DE LA VILLAVIEJA EN BEAS DE SEGURA (JAÉN) . . . . .	371
Pablo Manuel Millán-Millán, José Miguel Fernández Cuadros	
RHINOCEROS ESPERIMENTI: LA REPROGRAMACIÓN URBANA DESDE EL CONTEXTO HISTÓRICO . . . . .	383
Fernando Moral Andrés, Elena Merino Gómez.	
“DES RACINES POUR LA VILLE”: REFLEXIONES DE RENÉE GAILHOUSTET EN TORNO AL PAISAJE URBANO. . . . .	397
María Pura Moreno Moreno	
ESO PARECE UNA IGLESIA. SOBRE EL LENGUAJE MODERNO Y LA IDENTIDAD DE LA ARQUITECTURA DEL TEMPLO . . . . .	409
Juan M. Otxotorena	
THE PORTICOES OF BOLOGNA BETWEEN URBAN SPACE AND ARCHITECTURAL CULTURE. FROM THE MIDDLE AGES TO THE UNESCO NOMINATION . . . . .	421
Daniele Pascale-Guidotti-Magnani, Elena Ramazza	
ABANDONO Y REGRESO. REHABITAR PEQUEÑOS PUEBLOS HISTÓRICOS ITALIANOS . . . . .	435
Claudia Pirina	

TRES CARTOGRAFÍAS AMBIENTALES EN USA 1963-1975 . . . . .	449
Fenando Quesada López	
GEOGRAPHICAL FORMS AS ETYMOLOGY OF THE URBAN LANDSCAPE: A CONTRIBUTION TO THE (RE)DESIGN OF ARRABIDA (PORTO, PORTUGAL) . . . . .	461
Sílvia Ramos	
EL TRÁNSITO ENTRE ALCÁZAR Y MEZQUITA EN LA CIUDAD DE MADINAT AL-ZAHRA: EL SABBAT	473
Manuela Rodríguez Bravo	
LOS PROYECTOS PARA LA FINCA EL SERRALLO EN GRANADA: CRÓNICA DE UN PAISAJE . . . . .	487
Marta Rodríguez Iturriaga	
LLEGANDO A MADRID. MEMORIA DE UNA SILUETA . . . . .	503
Eva J. Rodríguez Romero, Rocío Santo-Tomás Muro, Carlota Sáenz de Tejada Granados	
EL PAISAJE COTIDIANO: NARRACIONES Y CARTOGRAFÍAS DEL SUR DE MADRID . . . . .	515
Carlota Sáenz de Tejada Granados, Eva J. Rodríguez Romero, Rocío Santo-Tomás Muro	
CONTRA LA DESMEMORIA. LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE PORTUARIO DE SEVILLA . . . . .	527
Victoriano Sáinz Gutiérrez	
DE LA GRIETA DE ASFALTO A LA COSTURA VERDE: TRES EJEMPLOS DE RECONVERSIÓN URBANA	539
Laura Sánchez Carrasco, Marta García Carbonero	
CONSERVACIÓN EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS HISTÓRICOS: ACTUACIONES EN LOS ESPACIOS GENÉRICOS DE LA CIUDAD HISTÓRICA . . . . .	551
Silvia Segarra Lagunes	
ESCALERA Y PAISAJE. LUGARES INTERMEDIOS ENTRE LO URBANO Y LO DOMÉSTICO. . . . .	561
Juan Antonio Serrano García	
THE RURAL ITALIAN VILLAGES OF THE 1950S: PLACES TO KNOW AND RELIVE . . . . .	573
Simona Talenti, Annarita Teodosio	
PAISAJE COLLAGE. LA INTEGRACIÓN DE LAS QUINTAS DE RECREO DEL CAMINO DE ARAGÓN EN LA CIUDAD DEL SIGLO XXI. . . . .	587
Carmen Toribio Marín, Rosana Rubio Hernando, Rafael García García	
EL PAISAJE DE LAS MEDINAS MARROQUÍES TRAS EL PROTECTORADO ESPAÑOL DE MARRUECOS (1912-56): EL LEGADO DE ALFONSO DE SIERRA OCHOA. . . . .	601
Jaime Vergara-Muñoz, Miguel Martínez-Monedero	
EL PAISAJE HISTÓRICO URBANO COMO RECURSO PARA EL PROYECTO DE ARQUITECTURA. ESTRATEGIA DE REGENERACIÓN URBANA PARA EL CONJUNTO SANTA CLARA-DON FADRIQUE EN SEVILLA . . . . .	613
Cristina Vicente Gilabert, Marina López Sánchez, Mercedes Linares Gómez del Pulgar	
ARCHITECTURE IS <i>OUTIL</i> . . . . .	625
Luca Zecchin	

REMIRAR PAISAJES HABITABLES: ESPACIOS DE CENTRALIDAD Y DE PROXIMIDAD URBANA. CONJUNTO PEDREGULHO Y EQUIPAMIENTOS DE BARRIO SESC EN BRASIL . . . . .	639
Carla Zollinger, María Pía Fontana, Miguel Mayorga	

## 2. EL PATRIMONIO PAISAJÍSTICO ANTE LOS DESAFÍOS DE LA CONTEMPORANEIDAD

REPERCUSIONES DE LA ENAJENACIÓN DEL PATRIMONIO REAL EN EL PAISAJE DE LOS REALES SITIOS. EL CASO DE ARANJUEZ (MADRID, ESPAÑA) . . . . .	651
Pilar Chías, Tomás Abad	
LA DEFINICIÓN DEL PAISAJE Y SU PROTECCIÓN: EL DEBATE ITALIANO ENTRE 1904-1939 . . . . .	663
Fabio Mangone	
PAISAJES DE RUINAS. UNA MIRADA SOBRE EL VALOR MEMORIAL DEPOSITADO EN LOS ASENTAMIENTOS URBANOS ABANDONADOS EN EL TERRITORIO EUROPEO CONTEMPORÁNEO . . . . .	671
Carlos Bitrián Varea	
TRES FALLIDAS INTERVENCIONES EN EL PAISAJE: LO INAUTÉNTICO, EL ESPECTÁCULO TECNOLÓGICO Y LA PRESERVACIÓN ENCARECIDAMENTE PERVERSA. . . . .	679
Joan Casals Pañella	
WRIGHT'S INFLUENCE IN NAPLES. . . . .	687
Vincenzo Esposito	
CONSIDERACIONES DESARROLLISTAS GEOGRÁFICO-ESTRATÉGICAS DE LA ALPUJARRA. PROGRESIÓN TRADICIONAL ALPUJARREÑA Y EFECTOS ADVERSOS MEDIANTE UN EJEMPLO REPRESENTATIVO . . . . .	697
Juan Luis Fernández-Quero	
<i>HABITAT ÉVOLUTIF</i> : LA CIUDAD VERTICAL DE ATBAT-AFRIQUE. . . . .	707
Cristina Quiteria García Dorce	
PARQUES PERIURBANOS EN ÁREAS METROPOLITANAS: DE PAISAJES PERIFÉRICOS A ESPACIOS DE SOCIALIZACIÓN . . . . .	717
Francisco José García Fernández, Blanca del Espino Hidalgo	
PAISAJE EMPAQUETADO . . . . .	731
Iñigo García Odiaga, Iñaki Begiristain Mitxelena, Ibon Salaberria San Vicente	
LA ARQUITECTURA DEL TURISMO DE MONTAÑA Y LA CONSTRUCCIÓN DE SU PAISAJE: DEL REFUGIO RURAL A LA ESTACIÓN DE ESQUÍ. EL CASO DE SIERRA NEVADA (GRANADA) . . . . .	743
José V. Guzmán Fernández	
EMERGING LINKS BETWEEN ALPINE LANDSCAPE HERITAGE AND MEGA-EVENTS IN THE MILAN-CORTINA 2026 WINTER OLYMPICS . . . . .	755
Zachary Mark Jones, Francesca Vigotti	

EL PATRIMONIO CULTURAL DEL VALLE DE RICOTE (MURCIA) Y LA CARTOGRAFÍA DEL <i>GENIUS LOCI</i> . BASES TEÓRICAS Y METODOLÓGICAS PARA LA ELABORACIÓN DE UN MAPA CULTURAL A PARTIR DE ACCIONES DE PARTICIPACIÓN SOCIAL . . . . .	765
Joaquín Martínez Pino, Marta Ruiz Jiménez	
THE BUILT LANDSCAPE OF THE CINQUE TERRE . . . . .	775
Mauro Marzo, Viola Bertini	
CHALLENGING THE ARCHITECTURAL LANGUAGE: THE BAMBOO CASE. . . . .	787
Giulia Pezzullo	
PATRIMONIO PAISAJÍSTICO Y ASENTAMIENTOS RURALES. REGENERACIÓN Y RECUPERACIÓN SOSTENIBLE DE LOS POBLADOS AGRÍCOLAS MODERNOS EN ITALIA Y ESPAÑA. . . . .	797
Raffaele Pontrandolfi, Jorge Moya Muñoz, Manuel Castellano Román	
PAISAJES PRODUCTIVOS Y ESPACIO PÚBLICO. CUANDO LA CIUDAD QUIERE SER MÁS CAMPO. . . .	809
Juan Carlos Reina Fernández	
PAISAJE Y ANTIGUAS INFRAESTRUCTURAS. UN LAZO IDEAL ENTRE AFINIDADES Y DIVERSIDADES CULTURALES . . . . .	819
Emanuele Romeo	
EL PROYECTO PAISAJÍSTICO COMO INSTRUMENTO PARA SOLVENTAR LA PRECARIEDAD EN EL BARRIO HISTÓRICO DE BAJO DE GUÍA DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA . . . . .	829
José Antonio Romero-Odero	
THE CASTLES OF <i>PAYS CATHARE</i> . A MULTI-LAYERED HERITAGE? . . . . .	841
Riccardo Rudiero	

## VOLUMEN II

### 3. OTROS PAISAJES, OTRAS ESCALAS: EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO EN EL TERRITORIO DISPERSO

LA TRANSFORMACIÓN MUDA DEL PAISAJE URBANO . . . . .	857
Antonella Falzetti, Veronica Strippoli	
CAMBIAR EL PAISAJE: LA OBRA DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (1941-1975). . . . .	869
Ángeles Layuno	
DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE UN PAISAJE AGRÍCOLA MODERNO. EL AGRO PONTINO EN LA “BATTAGLIA DEL GRANO”. . . . .	887
David Arredondo Garrido	

THE HUMAN ECODYNAMICS OF THE ARCHITECTURAL ICELANDIC LANDSCAPE: THE HISTORICAL EXAMPLE OF TURF HOUSES AND EARTHWORKS . . . . .	903
Pablo Barruezo-Vaquero	
THE SOTTOBORGO AND THE CAPILLA-ESCUELA: THE SERVICES OF THE PLANNED DISPERSED SETTLEMENT OF THE 20TH CENTURY IN ITALY, PORTUGAL AND SPAIN. . . . .	913
Tiziana Basiricò, Rui Braz Afonso, Luis Santos y Ganges	
EL PAISAJE Y LOS PRIMEROS PUENTES DE HORMIGÓN ARMADO DE ANDALUCÍA ORIENTAL, 1920-1945	925
Antonio Burgos Núñez, Juan Carlos Olmo García	
ARQUITECTURA DEL OLIVAR EN LA VEGA DE SEVILLA. FRAGMENTOS DE UN PAISAJE EXTINTO	939
Manuel Chaparro-Campos, José-Manuel Aladro-Prieto	
REGENERACIÓN, PAISAJES Y ARQUITECTURAS: ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN EN EMPLAZAMIENTOS MINEROS ABANDONADOS EN CERDEÑA . . . . .	953
Pier Francesco Cherchi, Marco Lecis	
EL VÍNCULO AFECTIVO ENTRE ARQUITECTURA Y TERRITORIO. . . . .	963
María Fandiño Iglesias	
EL UNIVERSO ATRAPADO EN UN FRAGMENTO DE CIELO: LA INTERPRETACIÓN DEL PAISAJE LLEVADA A CABO POR JAMES TURRELL A TRAVÉS DE LOS SKYSPACES. . . . .	975
Tomás García Píriz	
JUAN BORCHERS, UNA MIRADA SOBRE EL ESCORIAL . . . . .	987
Ignacio Hornillos Cárdenas	
THE TREND OF SPANISH-STYLE ARCHITECTURE IN JAPANESE HOUSES, HOTELS, SHOPPING CENTRES, OUTLETS, AND THEME PARKS IN THE 20TH CENTURY . . . . .	1001
Ewa Kawamura	
THE PERTINENCE OF PERCEIVING THE VISIBLE: THE OPTICAL TELEGRAPH TOWERS OF THE CASTILLA LINE IN THE LANDSCAPE . . . . .	1015
Laura Lalana-Encinas	
ARQUITECTURAS DE LA LLANURA, POÉTICAS DE LA INMENSIDAD . . . . .	1027
Alejandro Lapunzina	
EL ESTABLO-GRANERO DEL DOTTI, UN MODELO DE AUTOR . . . . .	1039
Fabio Licitra	
DE HABITAR UN TERRITORIO A CONSTRUIR UN PAISAJE: SAN JULIÁN DE SAMOS . . . . .	1053
Estefanía López Salas	
ARQUITECTURA Y PAISAJES DEL PROGRAMA INDUSTRIAL DEL FRANQUISMO PARA EL BIERZO Y LACIANA (LEÓN, ESPAÑA) . . . . .	1063
Jorge Magaz Molina	

<b>ESCAPE FROM AVANT-GARDE: ARCHITECTURE AND LANDSCAPE IN HANNES MEYER'S KINDERHEIM IN MÜMLISWIL (1938-39)</b> . . . . .	1075
Andrea Maglio	
<b>LAS “TIERRAS ALTAS” Y LA LECCIÓN DEL PAISAJE</b> . . . . .	1087
Paolo Mellano	
<b>COLONIZACIÓN DEL TERRITORIO Y CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE</b> . . . . .	1099
Plácida Molina Ballesteros, Rui Manuel Braz Afonso, Rui Alves	
<b>DEL COUNTRYSIDE AL TESLA WALD: EL COMPROMISO DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO EN UN BOSQUE DEGRADADO</b> . . . . .	1111
María Ocón Fernández	
<b>NUEVOS MODELOS DE ASENTAMIENTO EN LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE RURAL ENTRE LA TRADICIÓN Y LA MODERNIDAD. LOS PUEBLOS DE LA REFORMA AGRARIA EN ESPAÑA E ITALIA A MEDIADOS DEL SIGLO XX</b> . . . . .	1123
Raffaele Pontrandolfi, José María Guerrero Vega, Francisco Pinto Puerto	
<b>LA TORRE ALQUERÍA DE MÁGINA. CARTOGRAFÍAS Y ARQUITECTURA DE LA ALQUERÍA DE DÚRCAL</b>	1137
David Raya Moreno	
<b>EL PAISAJE DEL RÍO MAGDALENA, DISPOSITIVO INTEGRADOR DE CIUDAD</b> . . . . .	1149
Luz Mery Rodelo Torres	
<b>HÁBITAT RURAL DISEMINADO Y NUEVAS FORMAS DE EXPLOTACIÓN DEL TERRITORIO EN LA SIERRA DE LA CONTRAVIESA (GRANADA - ALMERÍA)</b> . . . . .	1157
Luis Miguel Sánchez Escolano, Noelia Ruiz Moya	
<b>GEOMETRÍA. LO QUE EL HORIZONTE MIDE</b> . . . . .	1169
Rafael Sánchez Sánchez	
<b>LA PARTICIPACIÓN COMO PRÁCTICA DE MEDIACIÓN ENTRE EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y EL PAISAJE RURAL: EL CASO DEL MÁSTER UNIVERSITARIO EN ARQUITECTURA ETSAV-UPC</b> . . . .	1179
Marta Serra-Permanyer, Roger Sauquet Llonch, Isabel Castiñeira Palou	
<b>THE MYTH OF THE CAUCASIAN SOUTH: HOLIDAY DESTINATION OF THE WRITERS DURING THE SOVIET REGIME</b> . . . . .	1191
Chiara Simoncini	
<b>LOS PROGRAMAS DE REHABILITACIÓN ARQUITECTÓNICA E INTEGRACIÓN SOCIAL DEL TERRITORIO RURAL ANDALUZ. ALAMEDILLA COMO CASO DE ESTUDIO.</b> . . . . .	1203
María del Carmen Vílchez Lara	
<b>TERRITORIOS INVISIBLES, PAISAJES IMAGINADOS: ANÁLISIS Y ALTERNATIVAS SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL NO-LUGAR EN EL LEVANTE ALMERIENSE, SIGLOS XIX-XXI.</b> . . . . .	1215
María Zurita Elizalde	
<b>PAISAJES AGRARIOS EXCAVADOS: EL CASO DE LA COMARCA DE HUÉSCAR</b> . . . . .	1237
Eduardo Zurita Povedano, Ángel Aguilera Delgado	

LOS CULTIVOS DEL AZÚCAR DE CAÑA, PAISAJES PRODUCTIVOS DE IDA Y VUELTA: EL CASO DEL LITORAL GRANADINO Y LAS FUNDACIONES CARIBEÑAS. . . . .	1251
Eduardo Zurita Povedano, Carmen Zurita Sánchez, Elías Mhend Cabrera	

#### 4. DESCRIBIR EL TERRITORIO, COMUNICAR EL PAISAJE

PAISAJE Y POLÍTICA EN LA OBRA DE JOSÉ MARÍA DE PEREDA. . . . .	1265
Juan Calatrava	
EL CIELO NOCTURNO COMO PAISAJE . . . . .	1279
Marta Llorente Díaz	
LA VENTANA INDISCRETA. LE CORBUSIER Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE. . . . .	1295
Jorge Torres Cueco	
51° 30' 46.20" N, 7° 1' 08.85" E . . . . .	1311
Francisco Arques Soler	
PAISAJE Y MEMORIA. LA VEGA DE GRANADA EN LA OBRA DE FEDERICO GARCÍA LORCA. . . . .	1323
Paloma Baquero Masats	
ESTÉTICA PINTORESCA VERSUS DESARROLLISMO. LA DESTRUCCIÓN DEL PAISAJE Y EL AMBIENTE HISTÓRICO-ARTÍSTICO EN ESPAÑA . . . . .	1335
Juan Manuel Barrios Rozúa	
LA DISTANCIA DEL PAISAJE EN EL SENTIDO TERRITORIAL DEL CUERPO. . . . .	1349
Aarón José Caballero Quiroz	
FROM SCANDINAVIAN SATELLITE TOWNS TO NEW TOWNS IN THE DESERT: ADA LOUISE HUXTABLE'S OVERSEAS REPORTAGES, 1965-1969. A TRAVELING ARCHITECTURE CRITIC'S PERSPECTIVE FOR CULTURAL MEDIATION . . . . .	1359
Valeria Casali	
PAISAJES INVENTADOS: DEL HOTEL COMO PROMESA DEL HOGAR EFÍMERO, AL <i>BLING</i> DE LOS OBJETOS COTIDIANOS. CONVERGENCIAS ENTRE LA ALTERIDAD DE LO DOMÉSTICO EN EL CINE DE SOFIA COPPOLA Y LA INVASIÓN A LOS OTROS, EN LA OBRA DE SOPHIE CALLE. . . . .	1371
María de los Ángeles Castillo Soriano, J. Alberto Canavati Espinosa	
RECUPERAR LA LECTURA PARA COMUNICAR EL PAISAJE . . . . .	1383
Antonio Alberto Clemente	
ONE YEAR FROM VENICE TO INDIA LEARNING FROM THE LANDSCAPE: THE "SLOW JOURNEY" OF DOLF SCHNEBLI . . . . .	1393
Alessandra Como, Isotta Forni, Luisa Smeragliuolo Perrotta	
PAISAJES DE EXPORTACIÓN. EL RELATO BIDIMENSIONAL DE LA ARQUITECTURA CHILENA CONTEMPORÁNEA. . . . .	1405
Felipe Corvalán Tapia	



CONTROL SOCIAL DESDE LA CIUDAD BASURAL EN <i>ISLA DE PERROS</i> DE WES ANDERSON. . . . .	1417
Bernardita Cubillos	
LA CONSTELACIÓN DE TUSCIA: EL MANIFIESTO PAISAJÍSTICO DE PIER PAOLO PASOLINI. . . . .	1429
Ana del Cid Mendoza	
DRAWING THE WATER TO SEE ROME. CULTURAL LANDSCAPE AND FLUIDITY. . . . .	1443
Francisco J. del Corral del Campo, Carmen M. Barrós Velázquez	
VER EL PAISAJE SIN LOS OJOS. SENTIR EL TERRITORIO A CIEGAS . . . . .	1453
Francisco J. del Corral del Campo, Laura Muñoz González	
DE VALPARAÍSO A SACROMONTE. IMÁGENES DE UN PAISAJE ENCRIPTADO EN LA GRANADA DE FINALES DEL SIGLO XVI. . . . .	1467
Francisco A. García Pérez	
LA POESÍA VISUAL COMO METODOLOGÍA DE APRENDIZAJE Y ENSEÑANZA DE LA CIUDAD . . . . .	1479
Rafaele Genet Verney, Antonio Fernández Morillas, Xabier Molinet Medina	
OTEANDO LA PALABRA. APROXIMACIONES A LA IDEA DE PAISAJE EN LA POESÍA HISPÁNICA DEL SIGLO XX . . . . .	1489
José Miguel Gómez Acosta	
ESCALAS DEL PAISAJE EN LA NARRATIVA CINEMATOGRAFICA DE PAUL THOMAS ANDERSON . . .	1499
Agustín Gor Gómez	
THE ANCIENT CITY OF PAESTUM. THE EVOLUTION OF AGRICULTURAL LANDSCAPE REFLECTING THE VARIOUS SHAPES OF CIVILIZATIONS . . . . .	1515
Ludovica Grompone	
(RE)PRESENTAR UN PAISAJE PRESENTE: SOBRE LA CONDICIÓN ENVOLVENTE DE LA ARQUITECTURA	1527
María Elia Gutiérrez Mozo, Ángel Cordero Ampuero	
LOS SUBURBIOS DE BARCELONA EN LOS AÑOS SESENTA A TRAVÉS DE LA LENTE DE ORIOL MASPONS Y JULIO UBIÑA . . . . .	1539
Arianna Iampieri	
GRANADA: LOS ALREDEDORES DE LA CIUDAD CRISTIANA A LA LUZ DE SU REPRESENTACIÓN GRÁFICA. . . . .	1551
Carlos Jerez Mir	
NUEVAS LECTURAS PATRIMONIALES DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA. EL PAISAJE URBANO A TRAVÉS DE SU DIFUSIÓN HISTÓRICA . . . . .	1563
Ángela Laguna Bolívar, Lourdes Royo Naranjo	
ENTRE VIENA Y SICILIA: ESPACIOS Y PRÁCTICAS DEL SABER CARTOGRAFICO EN EL SIGLO XVIII	1575
Valeria Manfrè	
EL COLOFÓN DEL VIAJE: NARRACIÓN Y PAISAJE DE ESTADOS UNIDOS EN EL SIGLO XIX . . . . .	1587
Nicolás Mariné	

<b>CARTOGRAFÍAS DE LEYENDAS: UNA APROXIMACIÓN GRÁFICA AL CAMPO TRANSILVANO A TRAVÉS DE SU PAISAJE LITERARIO</b> . . . . .	1597
Mario Martínez Santoyo, Alba Jiménez Navas, Tomás García Píriz	
<b>TERRITORIOS REHABILITADOS: EL IMAGINARIO PAISAJÍSTICO A TRAVÉS DE INSTALACIONES ARTÍSTICAS CONTEMPORÁNEAS</b> . . . . .	1611
José Luis Panea	
<b>VALE DO AVE. PERCEPCIONES CONTEMPORÁNEAS DEL PAISAJE</b> . . . . .	1623
Júlia Cristina Pereira de Faria	
<b>LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO FÍLMICO A TRAVÉS DEL CAMINAR EN ERIC ROHMER</b> . . . . .	1635
Yolanda Pérez Sánchez	
<b>EXCAVAR EL TERRITORIO A TRAVÉS DEL MAPA</b> . . . . .	1647
Ana Isabel Rodríguez Aguilera, Elena Rocchi	
<b>“EL MARIDAJE DE LO BELLO CON LO ÚTIL”: EL PAISAJE EN LA CUENCA DEL NOGUERA RIBAGORZANA, 1946-1962</b> . . . . .	1661
Isabel Rodríguez de la Rosa	
<b>PAISAJES INESCRUTABLES: LOS AUTOCROMOS DE LA GRAN GUERRA DE JULES GERVAIS-COURTELLEMONT</b> . . . . .	1673
Carmen Rodríguez Pedret	
<b>MIRANDO MADRID. VISIONES DESDE EL CONTORNO DE LA CIUDAD</b> . . . . .	1687
Rocío Santo-Tomás Muro, Eva J. Rodríguez Romero, Carlota Sáenz de Tejada Granados	
<b>THE RADICAL TRAVERSE OF SPACE-TIME IN THE EIGHTEENTH-CENTURY PICTURESQUE GARDEN</b>	1697
Rebecca J. Squires	

# Contra la desmemoria. La transformación del paisaje portuario de Sevilla

## *Against Memory Loss. The Transformation of the Port Landscape of Seville*

VICTORIANO SAINZ GUTIÉRREZ

Universidad de Sevilla, vsainz@us.es

### **Abstract**

El puerto de Sevilla se encuentra en el origen mismo de la ciudad. Su histórico emplazamiento sobre el Arenal, entre el “puente de barcas” y la Torre del Oro, constituye en la actualidad uno de los lugares más emblemáticos del paisaje fluvial sevillano, aunque hayan desaparecido muchos de los rasgos de su pasado portuario. El desplazamiento hacia el sur fue posible gracias a la corta de Tablada, obra hidráulica iniciada a comienzos del siglo XX que daría como resultado un nuevo paisaje, en el que lo urbano y lo portuario pudieron convivir durante la Exposición Iberoamericana de 1929. La posterior separación de ambas realidades lleva a repasar los diversos intentos de integración habidos hasta la fecha, que ahora se encuentran ante una nueva posibilidad de recuperar para usos urbanos el espacio portuario comprendido entre las naves de la avenida de las Razas y la lámina de agua de la dársena, con sus tinglados y sus grúas.

*The port of Seville is at the very origin of the city. Its historic location on the Arenal, between the “bridge of boats” and the Gold Tower, is currently one of the most emblematic places in the Sevillian river landscape, although many of the features of its port past have disappeared. The displacement of the port to the south was made possible by the Tablada canal, an hydraulic work begun at the beginning of the 20th century that would produce a new landscape, in which the city and the port coexisted during the Ibero-American Exposition of 1929. The subsequent separation of both realities leads us to review the various integration attempts that have taken place up to the present, which now have a new possibility to introduce urban uses in the port space located between the warehouses of the avenida de las Razas and the water surface of the canal, with its sheds and cranes.*

### **Keywords**

Ciudad, puerto, paisaje urbano, memoria, Sevilla

*City, port, urban landscape, memory, Seville*

### La construcción de un paisaje: el río, el puerto, el puente

La condición portuaria se encuentra en el origen mismo de Sevilla, que bien puede ser caracterizada, con palabras de Chaline<sup>1</sup>, como una de esas ciudades creadas por su puerto. Éste presenta además la singularidad de hallarse aguas arriba del Guadalquivir, justamente en el lugar donde se sitúa el primer vado que permite cruzar el río, el cual resulta ser navegable hasta ese preciso enclave. Por eso se suele afirmar que la capital andaluza es a la vez una ciudad-puerto y una ciudad-puente. De hecho, estos tres elementos —el río, el puerto, el puente— constituyen de algún modo las señas de identidad de la imagen de Sevilla, tal como aparece reflejada en los numerosos testimonios gráficos y literarios que de ella se conservan.

La vista clásica de la ciudad durante más de dos siglos mostrará en primer término la orilla de Triana y el río con numerosas embarcaciones fondeadas frente al amplio espacio vacío del Arenal, donde ya desde la época bajomedieval se desarrollaba la actividad portuaria en el ámbito comprendido entre el “puente de barcas” y la Torre del Oro. Esa actividad creció y se intensificó de modo particular desde que en 1503 Sevilla se convirtiera en el puerto de Indias, tal como hacía notar la comedia lopesca dedicada a este espacio: “Toda España, Italia y Francia / vive por este arenal, / porque es plaza general / de todo trato y ganancia”<sup>2</sup>. Y ello a pesar de que la infraestructura portuaria presentara notables carencias, sobre todo si se la compara con la de otros grandes puertos europeos de la época (fig. 1).



Figura 1: Anónimo, *Vista del puerto de Sevilla* (fragmento), 1617 ca. (The British Library, Londres).

Al problema endémico de las inundaciones, que afectaba particularmente al normal desarrollo de la vida portuaria, habría que añadir la ausencia de muelles donde pudieran atracar los barcos, excepción hecha del llamado de la Fábrica de la Yglesia, construido en madera junto a la Torre del Oro para descargar la piedra utilizada para la construcción de

<sup>1</sup> Claude Chaline, dir., *Ces ports qui créent des villes* (Paris: L'Harmatan, 1994).

<sup>2</sup> Lope de Vega, *El Arenal de Sevilla*, acto I, vv. 429-432, en *Obras escogidas. Teatro, I* (Madrid: Aguilar, 1964), 1387.

la catedral, que contaba con la única grúa existente en el puerto. A estas dificultades se unían además la falta de instalaciones adecuadas para el carenado de las embarcaciones o la deficiente conexión entre ambas orillas del río, ya que el viejo puente de barcas medieval no ofrecía un paso seguro ni estable<sup>3</sup>, sobre todo habida cuenta de que en la banda de Triana sólo existían dos puntos de atraque, denominados Camaroneros y Las Muelas, cuya localización exacta no resulta fácil de precisar.

Aun con estas limitaciones, el puerto funcionó razonablemente mientras la Casa de la Contratación residió en la ciudad, monopolizando el comercio con América<sup>4</sup>. De hecho, las diversas pinturas y grabados que han retratado ese espacio lo muestran como un ámbito abierto y despoblado donde llevaban a cabo sus labores relacionadas con la actividad portuaria una rica variedad de tipos. La fachada urbana que delimita ese vacío —y que deja ver el intramuros como un fondo sobre el que ésta se dibuja— está integrada por los arrabales de la Cestería y la Carretería y las atarazanas alfonsíes<sup>5</sup>. Este paisaje, ya definido en los albores de la Edad Moderna, se completaría en el siglo XVIII con la construcción del coso de la Maestranza, en el lugar llamado del Baratillo, y la consolidación y mejora del paseo arbolado de la orilla del Arenal, de una parte, y el levantamiento del murallón sobre el río en la orilla de Triana, configurando la actual calle Betis, de otra<sup>6</sup>.

Pero no será hasta mediados del siglo XIX cuando ese entorno reciba su conformación definitiva con la construcción del puente de Isabel II (1844-52) para sustituir al de barcas y la modernización de la infraestructura portuaria llevada a cabo por el ingeniero Manuel Pastor y Landero (1862-67), que permitiría al ferrocarril llegar a los nuevos muelles de piedra desde la inmediata Plaza de Armas (fig. 2). La ordenación de ese entorno, conocido como afueras de la Puerta de Triana<sup>7</sup>, fue llevada a cabo por el arquitecto municipal Balbino Marrón entre 1857 y 1859, y vino a completar la urbanización del borde norte del espacio portuario, toda vez que el borde sur, junto a la Torre del Oro, ya había sido redefinido entre 1828 y 1830 mediante la creación del Salón de Cristina en tiempos del asistente Arjona. Quedaba así articulada la plataforma urbana a modo de paseo desde la que, como dijera Baudelaire, era posible “contemplar [...] los movimientos de quienes

---

<sup>3</sup> Hubo, no obstante, algunos intentos de construcción de un puente estable; véase Marcos Pacheco Morales-Padrón, “Consideraciones sobre la sustitución del puente de barcas de Triana: un proyecto de puente de piedra (1631)”, *Atrio. Revista de Historia del Arte*, n° 24 (2018): 42-57.

<sup>4</sup> Una visión de conjunto en Antonio Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso de Sevilla. Estudio de la prosperidad y decadencia de la ciudad durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla: Diputación de Sevilla, 1946).

<sup>5</sup> Para la compleja historia de este singular edificio puede verse Pablo E. Pérez-Mallaína, *Las Atarazanas de Sevilla: ocho siglos de historia del arsenal del Guadalquivir* (Sevilla: Universidad, Ayuntamiento y Diputación de Sevilla, 2019).

<sup>6</sup> Abundantes referencias en Francisco Ollero Lobato, “Ciudad e Ilustración. Transformaciones urbanas en Sevilla (1767-1823)”, *Cuadernos Dieciochistas*, n° 16 (2015): 229-233.

<sup>7</sup> De ese ámbito se ha dicho que “ocupa el primer lugar, en cuanto a superficie, de todos los planes de urbanismo de la Sevilla del siglo XIX”, en José M. Suárez Garmendia, *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX* (Sevilla: Diputación de Sevilla, 1987), 194.

parten y regresan, de quienes todavía tienen fuerzas para querer y deseos para viajar y enriquecerse”<sup>8</sup>.

Así pues, el espacio situado entre los actuales puentes de Triana y San Telmo fue durante más de ocho siglos el principal escenario de la actividad portuaria sevillana. Su imagen actual es el resultado de un proceso de decantado histórico que ha ido dando forma, desde el punto de vista paisajístico, a uno de los lugares más representativos –y, también por ello, más visitados– de la Sevilla contemporánea. Sin embargo, sin desmerecer de su calidad, llama la atención que hayan desaparecido la mayor parte de los rastros de su pasado portuario, hasta el punto de que para quien carezca de conocimientos históricos no sea fácil identificarlo como el denominado “compás de las naos”, es decir, el lugar al que llegaban las flotas de Indias.



Figura 2. Panorámica de los muelles del Arenal tras la intervención de Pastor y Landero. 1890 ca. (Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla).

<sup>8</sup> Charles Baudelaire, “El puerto”, en *Pequeños poemas en prosa / Los paraísos artificiales* (Madrid: Cátedra, 2000), 122-3.

### El desplazamiento del puerto hacia el sur: un nuevo paisaje

La insuficiencia del frente de atraque y de los medios técnicos disponibles para la carga y descarga de las mercancías movidas por el puerto de Sevilla a finales del siglo XIX llevaron a las autoridades portuarias a plantear un ambicioso plan de conjunto, basado en la realización de la primera de las tres cortas urbanas que el Guadalquivir iba a experimentar a lo largo del siglo XX<sup>9</sup>. Según sus promotores, la ejecución de la corta de Tablada, conforme al plan ideado por Luis Molini y aprobado en 1903, permitiría la creación de un puerto nuevo y más moderno en “el único emplazamiento que podía resolver los problemas de un modo completamente satisfactorio para el presente y ofrecer muchas posibilidades de proyección futura”<sup>10</sup>.

La construcción en hormigón de los nuevos muelles se desarrolló en paralelo con las obras del canal de Alfonso XIII donde habían de situarse, y éstas se llevaron a cabo, no sin interrupciones, entre 1909 y 1926. Pero ya antes de que se iniciase la puesta a punto de ese nuevo puerto en las inmediaciones de Tablada, las necesidades del tráfico comercial obligaron a ampliar los muelles existentes con el llamado de Nueva York (1905); más tarde se construiría también el de Delicias (1928), creándose así una línea continua de atraque en la margen izquierda del río, entre el Arenal y Tablada, que estuvo en uso hasta bien entrado el siglo XX. No obstante, la desactivación del tramo móvil del puente de San Telmo (1964) y la posterior construcción del puente de Los Remedios (1966-68)<sup>11</sup> acabaron dejando sin uso portuario tanto los muelles históricos como el de Nueva York; se consolidaba con ello el desplazamiento del puerto hacia el sur iniciado con la corta de Tablada.

Ese proceso se vería completado con la ejecución de un nuevo plan portuario, redactado por José Delgado Brackenbury y aprobado en 1927, que llevó consigo una nueva corta, la de Triana, la cual convirtió el espacio fluvial urbano en una dársena, mediante el cierre del río en Chapina y la construcción de una esclusa junto a la Punta del Verde, que no entraría en funcionamiento hasta 1951 (fig. 3). De este modo el nuevo puerto terminó de configurarse en el ámbito comprendido entre el llamado “puente de hierro”, inaugurado en 1926, y la esclusa. El muelle de Tablada quedaría equipado en la segunda mitad de los años veinte con la construcción de los tinglados de hormigón, situados sobre el frente de atraque y proyectados por el ingeniero José Luis de Casso (1925-28), de las naves para el almacenaje de mercancías, diseñadas por los arquitectos José Granados y Vicente Traver (1927-28)<sup>12</sup>, y las grúas metálicas, las primeras de las cuales entraron en servicio en 1927.

---

<sup>9</sup> Para la contextualización de ese proceso, véase Leandro del Moral, *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX). Gestión del agua y organización del territorio* (Sevilla: Universidad de Sevilla y Junta de Andalucía, 1991), 221-91.

<sup>10</sup> Amalia Zapata, *La reconversión del puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX* (Sevilla: Junta del Puerto de Sevilla, 1992), 54.

<sup>11</sup> Puede verse al respecto AA. VV., *Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla* (Sevilla: Colegio de Ingenieros y EMASESA, 1999), 131-5 y 175-83.

<sup>12</sup> Inicialmente concebidas para que sirvieran como expositores de los países que no tuvieran pabellón propio en la Exposición Iberoamericana, fueron ampliadas en los años treinta por José Buiza, una vez que se convirtieron en almacenes portuarios.

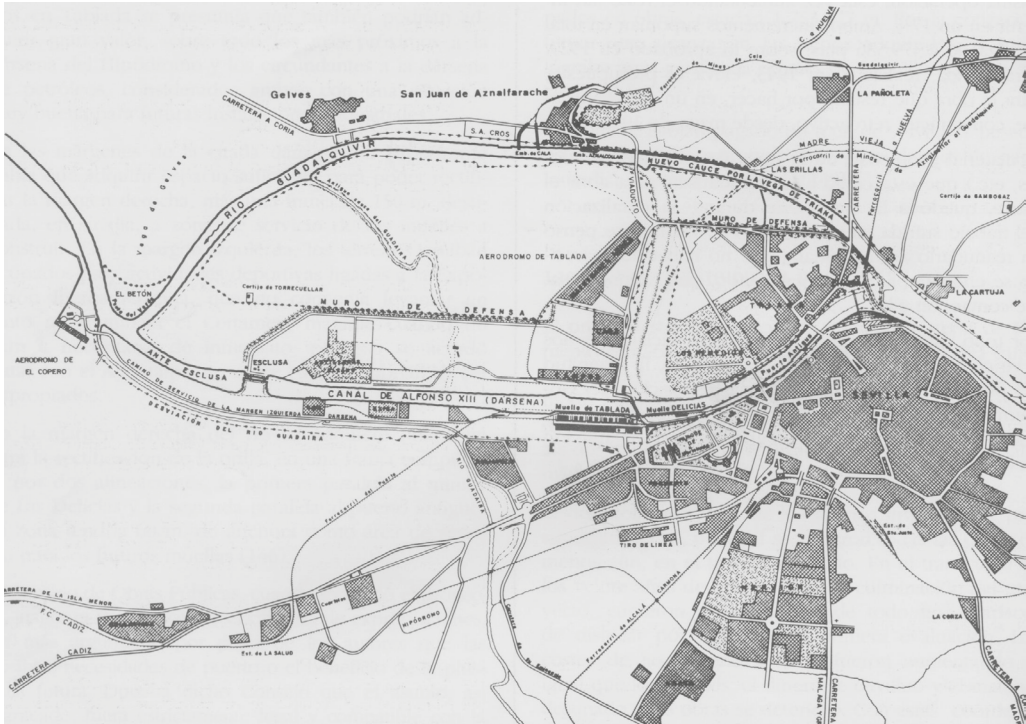


Figura 3: El puerto de Sevilla en 1951, tras la ejecución de los planes de Moliní y Delgado Brackenbury (Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla).

La entrada en funcionamiento del nuevo puerto coincidió con la celebración de la Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929), cuyas instalaciones eran contiguas a las portuarias, y ello porque “la corta de Tablada se asociaría desde un principio a la organización de la Exposición”<sup>13</sup>. Así, la reforma y el crecimiento urbano que ese evento hizo posible permitió que la nueva infraestructura portuaria se vinculara estrechamente a la ciudad, contribuyendo a construir el nuevo paisaje al que la arquitectura regionalista iba a dar forma<sup>14</sup>. De hecho, el espacio urbano comprendido entre la avenida de la Raza y el paseo de la Reina Victoria sirvió para perfilar la imagen urbana que la Sevilla del momento quiso ofrecer al mundo, como parte del proyecto político americanista impulsado por el Directorio militar de Primo de Rivera (fig. 4). La reforma urbana quedó con ello asociada a la promoción del turismo, orientando en gran medida el posterior

<sup>13</sup> Manuel Trillo de Leyva, *La Exposición Iberoamericana. La transformación urbana de Sevilla* (Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 1980), 36; más recientemente Marcos Pacheco Morales-Padrón, “Del Arenal a Tablada: la transformación del puerto de Sevilla en el contexto de la Exposición Iberoamericana (1903-1929)”, en Amparo Graciani y Concha Langa, coords., *La Exposición Iberoamericana de Sevilla. Aportaciones desde la Historia* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2019), 83-106.

<sup>14</sup> Véase Alberto Villar Mobellán, *Arquitectura del regionalismo en Sevilla, 1900-1935* (Sevilla: Diputación de Sevilla, 1979), 412-75.



desarrollo de una ciudad incapaz de generar por sí misma un proyecto industrializador que potenciara su futuro económico.

Los intentos llevados a cabo por el Estado en los años cuarenta para crear un tejido industrial más o menos diversificado en la capital andaluza tendrían uno de sus principales escenarios en los terrenos de Tablada. Y es que allí se situaron en la inmediata posguerra una factoría de Construcciones Aeronáuticas, en la que el INI realizaría una importante inversión de capital en 1943, y poco después un astillero, creado por la Empresa Nacional Elcano, que comenzó a funcionar en los años cincuenta. Inaugurado por Franco en abril de 1956, para esa fecha ya había arrancado la idea de un emblemático y descabellado proyecto que tenía el puerto como protagonista y que también estuvo ligado a la imposible industrialización sevillana; me refiero, claro está, al canal Sevilla-Bonanza<sup>15</sup>.



Figura 4: La Exposición Iberoamericana de Sevilla, 1929 (Fototeca Municipal, Sevilla).

Fueron en todo caso años indudablemente ligados a un momento favorable de reactivación del tráfico mercantil portuario, en los que se iba a consolidar una estructura física donde lo urbano y lo portuario se constituyeron como dos ámbitos escasamente relacionados, con una frontera claramente delimitada que venía exigida por los requerimientos funcionales de la actividad portuaria. De resultados de este proceso se

<sup>15</sup> Véase Victoriano Sainz Gutiérrez, “El canal Sevilla-Bonanza (1953-1973): la frustración de una desmesura”, en AA. VV., *El patrimonio industrial en el contexto histórico del franquismo, 1939-1975* (Gijón: CICEES, 2016), 169-75.

rompería la inmediatez que ambas realidades habían mantenido durante la celebración de la Exposición Iberoamericana, desapareciendo el paisaje unitario que, como si de un espejismo se tratara, había llegado a existir en ese momento. La progresiva demolición de la mayor parte de los pabellones del sector sur de la Exposición iba a generar un vacío urbano que sólo el tiempo ha ido reconfigurando con un carácter muy diferente al que tuvo entonces (fig. 5)<sup>16</sup>.



Figura 5: El muelle de Tablada a comienzos de los años setenta; en primer término, el “puente de hierro” (Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla).

### **Una dudosa integración puerto-ciudad: ¿dónde queda la memoria?**

El progresivo desplazamiento de la actividad portuaria hacia su nueva situación al sur de la dársena había ido liberando sucesivamente espacios del antiguo borde fluvial que, como consecuencia, quedaron a la espera de nuevos usos urbanos. Y es que, como se ha dicho ya tantas veces, “los puertos son posiblemente las infraestructuras con mayor capacidad

<sup>16</sup> A diferencia de lo que ha sucedido con los pabellones situados en las inmediaciones de los actuales paseos de las Delicias y de la Palmera, en el sector sur sólo han sobrevivido el pabellón de las Vascongadas y la torre del de Córdoba.

de mutación y adaptabilidad a los cambios y de reconstrucción sobre sí mismos”<sup>17</sup>. La primera oportunidad que se le presentó a la ciudad para llevar a cabo un debate sobre el posible destino de esos suelos, antaño vinculados al puerto, fue la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de los años ochenta, que tuvo uno de sus principales argumentos en la recuperación del trazado histórico del río a su paso por Sevilla, restañando las diferentes heridas que el tiempo había producido en el mismo.



Figura 6: El puente de Delicias y el puente de Alfonso XIII, 1996 (Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla).

La propuesta del Plan General era ordenar el espacio de la dársena dividiéndolo en dos ámbitos netamente diferenciados tanto conceptual como operativamente, por cuanto cada uno de ellos había de tener su propio Plan Especial. El espacio situado aguas arriba del “puente de hierro” tendría un carácter propiamente urbano, alcanzando hasta San Jerónimo, una vez levantado el aterramiento de Chapina; aguas abajo de dicho puente

<sup>17</sup> José R. Ruiz Manso, “Los espacios portuarios: naturaleza, paisaje y estructura”, *Portus*, nº 19 (2010): 30.

hasta la esclusa quedaba el espacio portuario<sup>18</sup>. Ello conllevaba la desafectación de los terrenos de la zona de servicio del puerto al norte del puente de Alfonso XIII, algo a lo que las autoridades portuarias se opusieron, forzando que se llevara a cabo un único Plan Especial, que se aprobaría en 1994 después de una tensa y larga negociación. En lo que a la integración puerto-ciudad se refiere, los avances en la práctica han sido extraordinariamente lentos y poco significativos desde entonces.

Si bien ya en la segunda mitad de los años setenta se había llevado a cabo la reordenación del paseo del Marqués de Contadero y en la década siguiente la del llamado muelle de la Sal, la recuperación para la ciudadanía de los muelles de Nueva York y Delicias sólo comenzaría una vez traspasado el umbral del cambio de siglo, cuando ya había comenzado la revisión del Plan General. Durante la redacción del nuevo Plan pareció producirse un principio de entendimiento entre el puerto y la ciudad, manifestado en una cierta voluntad de integración y de diálogo respecto al destino futuro de los suelos que ya no era necesarios para la actividad portuaria, pero finalmente todo quedó en nada: el puerto volvió a imponer su línea de discurso y la ciudad hubo de plegarse una vez más a los intereses de aquél<sup>19</sup>.

En lo que al paisaje se refiere, la pérdida del uso portuario de los suelos situados al norte del nuevo puente de las Delicias, que había venido a sustituir al de Alfonso XIII (fig. 6), llevó consigo el desmantelamiento de la mayor parte de los signos de su pasado portuario, habiendo desaparecido, por ejemplo, todas las grúas que prestaban servicio en los muelles. Pero la operación más desafortunada quizá fuera el desmontaje del “puente de hierro” en 1998, una vez que hubo entrado en funcionamiento el nuevo puente que lo sustituía; en la actualidad se encuentra abandonado y sin uso en las inmediaciones de la avenida de las Razas (fig. 7). Resulta cuando menos llamativo que, frente a la respuesta ciudadana de los años setenta cuando se quiso desmontar el puente de Isabel II o aterrizar el meandro de San Jerónimo, en esta ocasión la opinión pública asistiera impávida a la pérdida de un elemento tan emblemático como éste, que había caracterizado la imagen portuaria sevillana durante buena parte del siglo XX<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Véase *Plan General Municipal de Ordenación Urbana* (Sevilla: Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, 1987), vol. 2, 62-71.

<sup>19</sup> Puede verse al respecto Antonio Piñero Valverde y Victoriano Sainz Gutiérrez, “¿Nuevas perspectivas para las relaciones ciudad-puerto en Sevilla?”, *Méditerranée. Revue Géographique des Pays Méditerranéens*, nº 111 (2008): 91-96.

<sup>20</sup> Recientemente algunos colectivos interesados en que no se pierda la memoria del patrimonio industrial han iniciado un movimiento para su recuperación, proponiendo soluciones que, a mi juicio, no tienen mucho sentido. La opción más viable parece devolverlo al lugar en que estuvo, manteniéndolo abierto como si de un monumento se tratara.



Figura 7: El puente de Alfonso XIII en su estado actual, 2019 (foto del autor).

En época reciente se ha comenzado a hablar de la recuperación para usos urbanos de las naves de la avenida de las Razas. Sería una oportunidad para llevar a cabo una operación de verdadera integración puerto-ciudad, sin que se pierdan los tinglados ni las grúas aún en uso, revalorizando “el carácter escénico de las actividades portuarias comerciales”. Y es que, tal como ha propuesto Leandro del Moral, “es necesario pensar con mayor sensibilidad qué hechos merecen y reúnen condiciones para mantenerse y cuáles requieren desplazarse”<sup>21</sup>. De este modo, en lugar de una operación de gentrificación al uso, se podría plantear una actuación que permita el mantenimiento en la memoria colectiva de la compatibilidad urbano-portuaria que ese espacio tuvo en los años veinte, cuando se creó, y que nos dejaría un paisaje insólito en una ciudad que hasta la fecha no ha tenido problema para olvidar lo que su puerto fue, más allá de lo grandilocuente de determinados discursos que a nada conducen desde el punto de vista práctico.

---

<sup>21</sup> Leandro del Moral, “Territorio, agua, sociedad y cultura en la cuenca baja del Guadalquivir”, en Antonio Barrionuevo, coord., *Espacios fluviales de la cuenca baja del Guadalquivir. Lugares públicos para la ciudad-territorio de Sevilla* (Sevilla: Con-federación Hidrográfica del Guadalquivir, 2015), 63.

El paisaje es hoy un tema crucial en el debate arquitectónico, urbanístico, artístico, territorial, político, ecológico y antropológico. En la pregunta sobre qué es un paisaje se entrecruzan muchas de las grandes cuestiones que tienen que ver con la construcción y con la percepción de nuestro entorno, en un momento determinado por una crisis global que convierte a la mirada sobre nuestro hábitat en un asunto marcado por la urgencia. La centralidad del paisaje en la cultura contemporánea es un fenómeno tan reconocido que ha dado lugar a elaboraciones teóricas específicas tendentes a dar cuenta del mismo. Está claro que hoy las cuestiones relacionadas con el paisaje, en su sentido más amplio, constituyen uno de los núcleos conceptuales en los que en mayor medida se entrecruzan naturaleza, cultura, historia y contemporaneidad.

La complejidad y variedad de temas que el paisaje convoca solo puede abordarse desde una mirada transversal y desde la complementariedad de diferentes saberes y disciplinas. Tal fue el objetivo que se propuso el Congreso Internacional *Arquitectura y paisaje: transferencias históricas, retos contemporáneos*, celebrado en Granada del 26 al 28 de enero de 2022, cuyas aportaciones se recogen en el presente volumen.



UNIVERSIDAD  
DE GRANADA