

Manuel Jesús Florencio

Reconocimiento implícito de que no le interesa allí un polo tecnológico, sino un nuevo barrio para que sus vecinos compren y consuman en el centro comercial y de ocio que va a crear en el muelle de Tablada

Dijeron tras el acuerdo sobre la recalificación que sólo se construirían edificios de cuatro a seis plantas pero presentan dibujos con torres junto a la calle Páez de Rivera

Se proyectan puertas semicirculares transparentes y tejados fotovoltaicos en las naves regionalistas de La(s) Raza(s), que tienen una protección patrimonial de grado C

Ahora publicita que Heliópolis se asomará al río y el parque del Guadaíra llegará a la orilla cuando ha desoído las anteriores peticiones vecinales en tal sentido

El XXXIV Encuentro RETE (Asociación para la Colaboración de Puertos y Ciudades), que se ha celebrado en Sevilla, ha sido el marco elegido por el presidente de la Autoridad Portuaria hispalense, Rafael Carmona, y el equipo que ha contratado para "vender" públicamente las que presentan como bondades de la recalificación de la franja de suelo portuario en la avenida de La(s) Raza(s) para la construcción de 700 viviendas y los futuros nuevos usos del muelle de Tablada, los tinglados portuarios y las naves regionalistas.

Carmona y sus técnicos han ofrecido el esbozo de lo que califican como el nuevo distrito urbano portuario para "coser" el puerto a la ciudad y viceversa, una costura que según se desprende de su discurso no podía hacerse mediante la creación de un área para empresas de servicios avanzados tal como está previsto en el PGOU vigente, sino mediante la construcción en su lugar de 700 viviendas, previa recalificación concedida generosamente por Espadas y que permitirá al Puerto dar un pelotazo de al menos 50 millones de euros.

En mi opinión, esta operación supondrá la pérdida de una gran oportunidad, la de crear un polo

tecnológico en sinergia con el vecino campus universitario de Reina Mercedes, al modo de los que multiplicados ha hecho Barcelona, pero ya se sabe que aquí, por mucho que de cara a la galería se hable de la necesidad de diversificar nuestra economía, no salimos del ladrillo y del turismo:

<https://www.manueljesusflorencio.com/2021/03/el-modelo-de-ciudad-de-espadas-recalifica-suelo-de-servicios-avanzados-a-residencial-para-que-el-puerto-de-un-pelotazo-con-700-viviendas-en-la-avenida-de-las-razas-en-vez-de-crear-el-previsto-polo-te/>.

Carmona y sus técnicos dicen que las posibles empresas tecnológicas no tenían interés en ese suelo, sino en las naves regionalistas de la avenida de La(s) Raza(s), por lo que en realidad se va a disponer de "más de 100.000 m²" en las mismas, también para uso de investigadores. Ya veremos cuántos centros de investigación y empresas de servicios avanzados se instalarán realmente en esas naves o si serán ocupadas para otro tipo de actividades.

El arquitecto encargado por Carmona para el diseño del denominado Nuevo Distrito Urbano Portuario 'Muelle de Tablada', José María de Cárdenas, ha reconocido -según reseña de ABC- que "si abrimos el muelle de Tablada para atraer al ciudadano es necesario que haya una confluencia de usos, y el residencial es fundamental". Y ha añadido que la componente de viviendas "revitalizará no sólo el espacio portuario, también Reina Mercedes y Heliópolis, que han ido envejeciendo y que tienen menos densidad de población que la media de la ciudad".

Usos del suelo en la franja portuaria de la avenida de La(s) Raza(s) tras el acuerdo con Espadas para la recalificación

Pero si es elemental. El Puerto quiere convertir el muelle de Tablada en una zona comercial y de ocio más, como el Muelle Uno de Málaga según reconoció Carmona

<https://www.manueljesusflorencio.com/2021/06/de-sevilla-park-a-malaga-park/> , y para eso no necesita que al otro lado de la avenida de La(s) Raza(s) haya investigadores encerrados con sus batas blancas en un laboratorio haciendo I+D+i, sino viviendas habitadas por familias que vayan a los tinglados portuarios a comprar en las tiendas y a consumir en los bares.

El arquitecto abunda en esa línea cuando dice que no quiere acotar las actividades que pueden acoger las naves portuarias y que abrirá el abanico a "hosteleros, artesanos, empresarios, fondos de inversión y hasta centros de investigación". El "hasta" al final de la enumeración ya es lo suficientemente demostrativo de que es el último uso en que se piensa.

Y si se consulta la página web del estudio de arquitectura contratado por Carmona puede

leerse lo siguiente: "El objeto (del nuevo distrito urbano portuario) consiste en transformar el área norte del Puerto en una zona de actividades urbanas complementarias ligadas al ocio, al comercio, turismo, transporte, etc". ¿Dónde está la palabra investigación, tecnología, servicios avanzados.... ?

No estaba en la mente de los diseñadores del proyecto, ya que si hubiera habido esa supuesta demanda de ocupación de las naves portuarias que supuestamente obligó a cancelar el proyecto de polo tecnológico en los suelos de La(s) Raza(s), lo más lógico habría sido que esa demanda se hubiera reflejado en la "literatura" del proyecto que aparece en la web y que estimo es anterior a la operación de recalificación.

Afirma, por otra parte, el arquitecto que las 700 viviendas de la recalificación van a contribuir a revitalizar Reina Mercedes y Heliópolis, que han ido envejeciendo. Ambos barrios pertenecen al distrito Bellavista-La Palmera, y veamos qué dice al respecto el Servicio de Estadística Municipal en su informe 'Indicadores demográficos de Sevilla', tal como pone de manifiesto el siguiente cuadro:

Resulta que es todo lo contrario de lo que dice el arquitecto, ya que este distrito es el segundo con menor índice de envejecimiento de toda la ciudad y, por otra parte, Reina Mercedes ya está suficientemente revitalizada por la población estudiantil que alberga el campus, y más que lo va a estar con la nueva que se aloje en las moles en forma de residencias universitarias que se están construyendo en la cercana avenida de La Palmera, calle Tramontana y la barriada Elcano.

Casas del barrio de Heliópolis

Y claro que estos barrios tienen menos densidad que la media de Sevilla, especialmente Heliópolis, ya que éste es un barrio de casas-jardín que datan del 29 y no está lleno de bloques, como la inmensa mayoría. Eso es un privilegio, no un inconveniente.

Empecemos por las magnitudes de la operación. Rafael Carmona ha dicho del nuevo distrito urbano portuario que transformará un espacio de 2,5 kilómetros de largo y 300 metros de ancho, situado "de puente a puente", entre el puente de las Delicias y el del Centenario. Sin embargo, el estudio de arquitectura que ha contratado, al que hay que suponer un mejor manejo de las mediciones, reduce el ámbito de actuación a una franja de 2.050 metros, tal como refleja en el siguiente plano, luego a Carmona le sobra casi medio kilómetro:

Recuérdese que cuando Espadas y Carmona anunciaron el acuerdo para la recalificación de la franja de suelo portuario de la avenida de La(s) Raza(s) se dijo que en vez de torres con hasta once plantas de altura se erigirían edificios con entre cuatro y seis.

En estos días Carmona ha hablado de la necesidad de "renaturalizar" avenidas próximas a La(s) Raza(s), como la calle Páez de Rivera. No sé qué habrá querido decir el presidente de la Autoridad Portuaria con tal 'palabro', que no existe en el Diccionario de la Real Academia.

La calle Páez de Rivera desemboca justamente en la avenida de La(s) Raza(s) y en la parte casi central de las naves regionalistas, como puede verse en las siguientes imágenes desde diferentes perspectivas:

El perfil final de la calle Páez de Rivera, con las naves regionalistas de la avenida de La(s) Raza(s) al fondo

Las naves regionalistas visibles al final de la calle Páez de Rivera

Confluencia de la avenida de La(s) Raza(s) con las calles Páez de Rivera y Tarfia

Calle Tarfia, que discurre paralela a la avenida de La(s) Raza(s), con edificios de cinco plantas en esta franja, como los que se construirían en el colindante suelo portuario según se dijo tras el acuerdo de recalificación

A la izquierda, edificio rojo de ocho plantas existente al final de la calle Páez de Rivera y junto a la calle Tarfia

Una vez vistas estas imágenes y las alturas de los edificios del final de Páez de Rivera y de la calle Tarfia veamos ahora la imagen distribuida por el Puerto sobre cómo quedaría la confluencia de la calle Páez de Rivera con la avenida de La(s) Raza(s) cuando se construyan las viviendas y el inevitable hotel en la franja de suelo portuario que va a recalificar Espadas:

Imagen distribuida por el Puerto sobre cómo quedaría el final de la calle Páez de Rivera y la franja de la avenida de La(s) Raza(s) una vez construida tras su recalificación, con las naves regionalistas y la terminal de cruceros al fondo

¿No decían que tras el acuerdo de recalificación no se iban a construir torres de once plantas sino edificios de entre cuatro y seis como máximo? En tal caso, esos inmuebles no podrían sobrepasar la altura del edificio rojo de ocho plantas existente al final de la calle Páez de Rivera/principio de la calle Tarfia que vimos en la foto precedente, pero en la imagen distribuida por la Autoridad Portuaria se aprecia que se han proyectado auténticas moles que destrozan la perspectiva de las naves regionalistas desde la calle Páez de Rivera y que van en la línea opuesta al anuncio posterior al de la recalificación: rebaja de alturas como compensación por el regalo del pelotazo al Puerto.

En la imagen distribuida por el Puerto también puede verse una de las dos ideas que quieren aplicar los arquitectos y/o técnicos: cubrir los tejados de las naves regionalistas de paneles fotovoltaicos, habitualmente de color negro, para la producción y autoconsumo de energía de origen solar con el fin de convertir el futuro distrito portuario en un 'Zero district', libre de emisiones contaminantes.

La otra idea, tal como refleja la imagen a continuación, es habilitar grandes entradas acristaladas en la fachada de las naves, convertir éstas en "transparentes" para crear una trama con los tinglados existentes al borde de la dársena, que se diferencian por sus características cubiertas onduladas:

Esta idea recuerda el proyecto inicial del arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra para las Atarazanas de abrir las grandes arcadas cegadas y existentes en la fachada del edificio a la calle Dos de Mayo para crear un gran espacio público que se cerraría por las noches con un sistema de cancelas:

El proyecto de Vázquez Consuegra de abrir los arcos de las Atarazanas para crear una plaza abierta al público

La Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla elaboró en tiempos una sucinta ficha sobre los denominados 'Pabellones de Exportación' del Puerto de Sevilla, 1928, existentes en la avenida de La Raza, en la que puede leerse lo siguiente:

"Estas naves albergaron durante la Exposición Iberoamericana de 1929 a los países que no disponían de pabellón propio. En el proyecto inicial se abordaba su posterior reutilización como almacén.

Las naves fueron ejecutadas en dos fases: La 1ª fase, proyectada por Traver y Granados, planteaba cinco agrupaciones, organizadas a partir de una crujía perimetral de muros de carga de ladrillo que envolvía otro sistema porticado y cubierta inclinada a dos aguas. Esta estrategia dotaba el conjunto de un carácter urbano. La 2ª fase fue ejecutada por José Buiza en 1938. El proyecto mantiene el mismo esquema tipológico inicial y elimina la decoración exterior de cerámicas y relieves.

Presentan buen estado de conservación constructiva y estructural, aunque presentan pequeñas transformaciones en su distribución interior debidas a las adaptaciones sucesivas a nuevos usos. Condiciones arquitectónicas: Regionalista e industrial no codificado. Protección parcial C según el PGOU de Sevilla (Catálogo Periférico).

Fachada de una de las naves regionalistas a la avenida de La(s) Raza(s) con la puerta ornamentada

Vista de varias de las naves regionalistas, con sus grandes puertas para que los carros pudieran penetrar hasta el interior

El interior de las naves es diáfano, para aprovechar al máximo su capacidad. En las imágenes inferiores, fachada principal y posterior de una de las naves, con la puerta elevada un metro para facilitar el acceso a los vagones del ferrocarril

Según tengo entendido, el nivel de protección parcial será el asignado a los edificios que tienen una calidad arquitectónica que justifica su permanencia como patrimonio construido de la ciudad. En los edificios con este tipo de protección podrán realizarse obras de conservación y mantenimiento que garanticen la seguridad y solidez del inmueble, pero no la alteración de su fisonomía, como sería la conversión de las puertas cuadradas de las naves regionalistas de la avenida de La(s) Raza(s) por otras de tipo semicircular a costa de destruir parte de la fachada, o de cubrir todos los tejados tradicionales con paneles fotovoltaicos hasta ponerlos de color negro, ya que se supone que la protección de las naves es integral y abarca todos sus elementos y no sólo la fachada principal. Si prospera la idea del Puerto, se podrían cubrir de paneles fotovoltaicos las cubiertas de cualquier inmueble protegido.

En primer plano, las naves regionalistas de la avenida de La(s) Raza(s) con sus tejados rojizos y sus lucernarios, que el Puerto pretende cubrir de oscuros paneles fotovoltaicos, lo que alteraría su fisonomía tradicional. En segundo plano, los tinglados portuarios con cubierta ondulada.

Imagen de satélite tomada en 1985 de las naves regionalistas en La(s) Raza(s) y de las de cubierta ondulada junto al río

Los tinglados portuarios de cubierta ondulada cercanos al cauce del río

Detalle de cómo quedarían los techos fotovoltaicos

Cabe suponer que la Comisión Provincial de Patrimonio y las asociaciones conservacionistas, como Adepa, estarán vigilantes ante este tipo de proyectos que ha concebido el equipo contratado por Rafael Carmona para crear su particular Málaga Park entre la avenida de Las Razas y el muelle de Tablada.

Y atención a los datos que da la Gerencia de Urbanismo en la ficha dedicada a las naves regionalistas: superficie de parcela, 48.318 m²; superficie construida, 48.318 m². Por tanto, no hay 100.000 m², como dicen desde el Puerto.

Para duplicar esa superficie están pensando en, como ha explicado el arquitecto contratado por Rafael Carmona, crear entreplantas mediante estructuras metálicas, tal como muestra la imagen, pero ¿acaso no perderían con esos enormes aditamentos todo su encanto las naves portuarias y no quedaría adulterado su estilo regionalista?

Estructuras metálicas para crear entreplantas en el interior de las naves regionalistas

También ha hablado el arquitecto José María de Cárdenas de crear locales de hasta 10.000 m² (nada menos que una hectárea, cuando, a título comparativo, el terreno de juego del cercano campo del Betis mide 6.848 m²) si se utilizan este tipo de entreplantas tanto en las naves regionalistas de la avenida de La(s) Raza(s) como en los tinglados portuarios con cubiertas onduladas.

Cabe preguntarse cómo se podrían habilitar 10.000 m² de local sin tirar ningún muro interior de las naves protegidas patrimonialmente.

En otra de las imágenes divulgadas por el Puerto para publicitar su proyecto figura al pie de las naves regionalistas la leyenda de que Heliópolis y la Universidad se asomarán al río:

Sin embargo, Heliópolis no está precisamente en línea con las naves regionalistas, como muestran las fotos tomadas por satélite:

La flecha superior indica las últimas naves regionalistas, la inferior el abandonado puente de hierro y las rayas discontinuas, los límites del barrio de Heliópolis
Y también dice el Puerto en su propaganda que gracias a su proyecto el parque del Guadaíra llegará hasta la orilla del río, pero ¿cómo?, si tiene por delante la carretera que prolonga la avenida de La(s) Raza(s) hacia el centro comercial Lagoh y Los Bermejales y que lo separa del abandonado puente de hierro.

Hay una posible conexión entre el Parque del Guadaira y el recinto portuario que consiste en salvar la avenida de La(s) Raza(s) por el paso inferior, que tiene un paso de peatones. El problema que siempre ha esgrimido el Puerto es el ferrocarril, pero éste tiene decenas de pasos a nivel sin barreras y alguno con barreras en todo el recinto portuario.

Según testimonio del portavoz de la asociación Parque Vivo del Guadaíra, Antonio Fajardo, los vecinos de Heliópolis llevaron al anterior director de Parques a ver el lugar y éste le ofreció al Puerto la posibilidad de que el Ayuntamiento interviniese en la parcela donde se encuentra abandonado el puente, pero el Puerto se negó.

La flecha a la izquierda señala el abandonado puente de hierro, y el círculo, el final del parque del Guadaíra
Curiosamente, es ahora y sólo ahora, con motivo de la anunciada recalificación del suelo de la avenida de La(s) Raza(s) para 700 viviendas y del proyecto de conversión del muelle de Tablada en una zona comercial y de ocio cuando la Autoridad Portuaria habla de que Heliópolis se asomará al río y de que el parque del Guadaíra llegará hasta la orilla, cuando lleva años, junto con otras Administraciones, desoyendo las peticiones vecinales en tal sentido, como la de que el parque "cruzara" al otro lado integrando el abandonado puente de hierro como mirador sobre el Guadalquivir.

Recuérdese cómo Ecologistas en Acción y Adepa ya alertaron de que el Plan Estratégico

diseñado por la Autoridad Portuaria de Sevilla para el periodo comprendido hasta 2025 "ignora" el destino del puente. Según expusieron, el plano general del citado documento señala el muelle de Tablada, paralelo a la avenida de La(s) Raza(s), como de "uso portuario, y los terrenos más al Sur como de uso logístico, industrial o diverso, pero precisamente la parcela donde se halla depositado el puente queda sin asignación de uso".

Además, Ecologistas y Adepa señalaron que las parcelas que colindan con la del puente de hierro por el Sur, hasta el puente del Centenario, son destinadas mayoritariamente a uso logístico, industrial o diverso, por lo que no se ha atendido una de sus principales reivindicaciones, en alusión a la demanda de que en las parcelas colindantes no pudiesen instalarse "actividades que fuesen incompatibles o degradantes de los valores ambientales, paisajísticos y de uso que se pretenden potenciar en el recinto donde yace el viejo puente".

Ahora, la Autoridad Portuaria, con tal de que le faciliten la recalificación para el pelotazo de las 700 viviendas y la transformación del muelle de Tablada en un centro comercial más que unir a los de la margen derecha del Guadalquivir, es capaz de prometerlo todo, hasta que la avenida de la Reina Mercedes se asome también al río.