

Peter Ribon Monteiro

S

EVILHA e O DUPLO GUADALQUIVIR:  
BREVE ANÁLISE DO RECENTE  
FENÔMENO DE INTEGRAÇÃO  
CIDADE-RIO

092

pós-

RESUMO

Após um complexo conjunto de obras hidráulicas realizado durante o século 20, o rio Guadalquivir, principal curso d'água da Andaluzia (Espanha), sofre uma série de intervenções físicas que altera radicalmente seu desenho desde sua foz até Sevilha. Dentro dos limites dessa cidade, a reconfiguração – iniciada pela *corta* de Tablada (anos 20) e seguida pelas *cortas* de Triana (anos 50) e da Cartuja (anos 70), com o objetivo de melhorar as atividades portuárias e evitar constantes inundações – provoca uma curiosa duplicação do rio, que se desdobra em um trecho “histórico” (então estancado e transformado em doca) e um trecho “vivo” (por onde segue até o mar). Ao mesmo tempo, a capital andaluza se expande às zonas sul (incentivada pela Exposição Iberoamericana de 1929), leste e norte, tornando-se sede da nova região metropolitana. Com os investimentos para a Exposição Internacional de 1992 (Expo'92), são, finalmente, ocupados, os terrenos da Cartuja, a oeste do centro histórico, e o rearranjo dos sistemas ferroviário e rodoviário devolve à cidade um grande trecho do rio então isolado (avenida Torneo). Enquanto o porto se direciona ao sul, junto da zona de Tablada, o velho cais do Arenal ganha o primeiro projeto de reintegração do rio à cidade. Novos passeios e pontes interligando o antigo núcleo urbano à Cartuja complementam essa nova paisagem, com o respaldo dos atuais planos urbanísticos. Com a descrição histórica desse processo e de uma breve análise visual do duplo Guadalquivir, buscamos identificar valores refletidos na atual conformação urbana do rio, detendo-nos, especialmente, à abertura realizada (e que segue em andamento) em seu “histórico” curso.

PALAVRAS-CHAVE

Sevilha, paisagem, rios urbanos, percepção ambiental, semiótica.

SEVILLA Y EL DOBLE GUADALQUIVIR:  
BREVE ANÁLISIS DEL RECIENTE  
FENÓMENO DE INTEGRACIÓN  
CIUDAD-RÍO

## RESUMEN

Tras un complejo conjunto de obras hidráulicas realizado durante el siglo 20, el río Guadalquivir, principal curso de agua de Andalucía (España) sufre una serie de intervenciones físicas que altera radicalmente su diseño desde la desembocadura hasta Sevilla. Dentro de los límites de esta ciudad, la reconfiguración – iniciada por la corta de Tablada (años 1920) y seguida por las cortas de Triana (años 1950) y de la Cartuja (1970), con el objetivo de mejorar las actividades portuarias y evitar constantes inundaciones – provoca una curiosa duplicación del río, que se divide en un tramo “histórico” (estancado y transformado ahora en dársena) y un tramo “vivo” (por donde sigue hasta el mar). Al mismo tiempo, la capital andaluza se expande hacia sur (incentivada por la Exposición Iberoamericana de 1929), este y norte, convirtiéndose en la sede de la nueva región metropolitana. Con las inversiones para la Exposición Internacional de 1992 (Expo’92), son finalmente ocupados los terrenos de la Cartuja, a oeste del casco histórico, y la reconfiguración de los sistemas de ferrocarriles y rondas devuelve a la ciudad un gran tramo del río antes aislado (avenida Torneo). Mientras el puerto es trasladado hacia Tablada, al sur, el viejo muelle del Arenal recibe el primer proyecto de reintegración del río a la ciudad. Nuevos paseos y puentes conectando el antiguo núcleo urbano a Cartuja complementan este nuevo paisaje, apoyado aún por los actuales planes urbanísticos.

A través de una descripción histórica de este proceso y de una breve análisis visual del doble Guadalquivir, buscamos identificar valores reflejados en la actual conformación urbana del río, deteniéndonos sobre todo a la apertura realizada (y que sigue ocurriendo) en su “histórico” curso.

## PALABRAS CLAVE

Sevilla, paisaje, ríos urbanos, percepción ambiental, semiótica.

SEVILLE AND THE DOUBLE GUADALQUIVIR:  
A BRIEF ANALYSIS OF THE RECENT CITY-  
RIVER INTEGRATION PHENOMENON

ABSTRACT

After several great river works were executed during the 20<sup>th</sup> century, the Guadalquivir river, the most important of Andalusia (Spain), is receiving a series of physical interventions that will deeply change its shape, from its mouth to Seville. Inside the limits of this city, the rectification, which began with the Tablada *corta* (1920s) and was followed by the Triana *corta* (1950s) and the Cartuja *corta* (1970s), aimed to improve harbor activities and end the constant floods. The rectification formed a curious duplication of the river, dividing it into a “historical” section (converted into a dock) and an “alive” section (by which the river flows toward the sea). At the same time, the city sprawled to the south (on the 1929 Iberoamerican Exhibition area), east, and north, and consolidated itself as the main town of the new metropolitan region. The Cartuja region, on the west side, was finally occupied in 1992 by the International Exhibition (Expo'92), whose investments included a revamping of the rail and road systems, giving back to the city a waterfront that was isolated before that time (Torneo Avenue). As the port moved to Tablada to the south, the old Arenal Quay received the first project that reconnected the river to the city. New promenades and bridges linking the old city to Cartuja supplemented this new landscape, supported by recent urban legislation plans. Providing a historical description of this process and a brief visual analysis of the double Guadalquivir, this article identifies important aspects found in the current urban section of the river, with special consideration of the changes performed (and still ongoing) in its historical course.

KEY WORDS

Seville, landscape, urban rivers, environmental perception, semiotics.

(1) O nome do rio provém de *al-wadi al-kabir*, que em árabe significa “o rio grande”. Os romanos, anteriormente, chamaram-no de Bétis (Baetis), assim como nomearam Hispânia Bética (Baetica) a atual Andaluzia. Os fenícios, por sua vez, chamaram-no de Tartessos, nome do povo que, supostamente, fundou a cidade. Há cerca de 800 anos a.C Sevilha esteve muito próxima do mar, afastando-se das águas do oceano, gradativamente, pelo depósito de sedimentos a constituírem, atualmente, o vale do Guadalquivir até sua foz. Mesmo nos dias de hoje, o trecho fluvial situado na capital andaluza sofre influência das marés, sendo sua estrutura geográfico-natural considerada mais um estuário do que um rio.

(2) Antes das mudanças que fizeram um dos trechos do Guadalquivir transformar-se em uma doca, suas águas podiam alcançar, no período de cheias, até dez metros acima do mar, o que provocava transbordamentos os quais afetavam grande parte da cidade, situada sobre a própria planície de inundação do rio. Cf. ITUARTE, 2004.

(3) O rio “histórico” foi assim definido por conter, em grande parte de seu trecho, o traçado original do Guadalquivir margeando os núcleos urbanos originais de Sevilha e Triana. Já o “rio

Como as mais importantes cidades fluviais européias, Sevilha apresenta uma relação indissociável com seu rio. Diretamente vinculado à fundação da antiga Vila dos Tartessos, o Guadalquivir<sup>1</sup> se destaca como elemento fundamental à formação e ao crescimento das atividades portuárias na capital andaluza e, conseqüentemente, ao desenvolvimento econômico e urbano da região. Situado a 80 km de sua foz no Oceano Atlântico, o porto de Sevilha se diferencia por ser o único conjunto verdadeiramente interior da Espanha e, graças à farta disponibilidade de terreno, permitiu a existência, quando necessário, de uma importante zona de serviços de apoio e logística.

A importância da capital andaluza como cidade fluvial e portuária, entretanto, não pode acontecer sem a presença de considerável conjunto de obras hidráulicas, responsável tanto para aumentar e garantir a navegabilidade do rio quanto controlar as freqüentes inundações<sup>2</sup> que assolavam o núcleo urbano. Ditas transformações, por sua vez, foram responsáveis por um contínuo redesenho na estrutura física da cidade, culminando com a duplicação do Guadalquivir em seu trajeto urbano, conformando os chamados rio “histórico” e rio “vivo”<sup>3</sup>, sendo, o primeiro, parte integrante da paisagem atual de Sevilha (situado entre a cidade e o tradicional bairro de Triana e a zona de Cartuja) e, o segundo, um dos atuais limites de expansão urbana, a oeste. Ao mesmo tempo em que se constrói esse desenho, altera-se também a relação entre os habitantes e o próprio rio que, de certo modo integrado à vida social da cidade durante muitos séculos (apesar das freqüentes enchentes), passa a ser cada vez mais isolado devido ao crescimento do porto. O trecho ferroviário construído ao largo do meandro de São Jerônimo até o cais do Arenal, em 1859, consolida essa divisão, ao caracterizar-se como uma verdadeira barreira física entre Sevilha, em todo seu setor noroeste e o rio. O pequeno bulevar à beira-rio conhecido como Patín das Damas (surgido em 1628) e o antigo passeio das Delícias, primeiras experiências bem-sucedidas de aproveitamento das margens do rio para lazer, são então destruídos, assim como os jardins da Bela Flor, construídos no século 18 junto ao cais do Arenal<sup>4</sup>.

Por meio de várias intervenções no final do século 20 – baseadas em inúmeros planos e projetos que começaram a ser idealizados a partir da década de 1980 –, e o definitivo controle das inundações, a cidade volta a ter um contato maior com seu rio (“histórico”), aproveitando-se do deslocamento do porto rumo ao sul de Sevilha. Ainda que não corresponda integralmente ao que se planejou, a harmonia entre um e outro pode ser visivelmente apreendida pelo uso público das margens fluviais, atualmente, entre as pontes dos Remédios e do Alamilho (margem esquerda) e entre a primeira e a Ponte do Filhote (margem direita), onde diversas atividades a céu aberto (lazer, esportes ou simples contemplação) incluem o Guadalquivir na vida social dos sevilhanos. No entanto, essa recuperação não foi possível sem uma luta de interesses entre as duas principais partes envolvidas no processo – prefeitura e autoridade portuária –, e entre o

vivo” foi assim nomeado por receber o caminho natural das águas do rio. Como um e outro contêm partes naturais e artificiais (*corta* de Tablada, no primeiro, e *corta* da Cartuja, no segundo), a diferenciação entre “novo” e “antigo” não faz sentido. A prefeitura de Sevilha, por sua vez, denomina-os “rio urbano” para o primeiro trecho e “outro rio” para o segundo, convenção que resolvemos não adotar neste texto, preferindo os termos “histórico” e “vivo” que, ainda também não sendo o ideal, remete, a nosso ver, a especificidades importantes: a relação com a história e o patrimônio urbano da cidade, no primeiro; e a verdadeira correnteza das águas, no segundo.

(4) O Patín das Damas foi construído entre a Porta da Barqueta e a Porta de São João, embelezando esse trecho da margem do rio onde se encontra atualmente a avenida Torneo. No século 18, foram então criados os jardins da Bela Flor, entre a Torre de Ouro e a Ponte de Barcas (erguida em 1171 pelos muçulmanos no lugar da atual Ponte de Triana), junto do cais do Arenal. No mesmo século, foi aberta a rua Bétis, em Triana, conformando um conjunto harmônico, de um lado e, do outro, do Guadalquivir. Na década de 1820, surgem os passeios de Maria Cristina e das Delícias – este último junto do cais de mesmo nome, ao sul do Arenal. Cf. ITUARTE, 1997; SASTRE, 2000.

poder público e alguns clubes e empresas particulares ainda resistentes à saída da margem direita do rio. A futura liberação dos cais de Nova York e das Delícias e do restante do meandro de São Jerônimo (em obras em 2008), assim como do cais de Tablada e das áreas privatizadas em Los Remédios e na Cartuja (em projeto) deve contribuir ainda mais para a total integração do rio “histórico” à cidade de Sevilha.

O rio “vivo”, por sua vez, corre tranqüilo e alheio à imagem da cidade, embora seja por ele – e não mais pelo primeiro – que o Guadalquivir segue naturalmente seu caminho. Na duplicidade do rio, natureza e artifício se confundem (Figura 1).

Figura 1: Sevilha e Guadalquivir: à direita, rio “histórico”; à esquerda, o rio “vivo”  
Fonte: Google Earth



Figura 1: Sevilha e Guadalquivir: à direita, rio “histórico”; à esquerda, o rio “vivo”  
Fonte: Google Earth

(5) Já em meados do século 19, o porto de Sevilha se confirma como de primeira categoria, centro quase exclusivo de investimento e comércio fluvial no vale Guadalquivir. A instalação da rede ferroviária, por sua vez, vem contribuir para a confirmação desse fato, ao conectar a capital da Andaluzia diretamente às cidades de Córdoba, Huelva, Jerez, Cádiz e Sanlúcar de Barrameda.

(6) Decidimos manter, nesse caso, o uso do termo espanhol *corta* no lugar de encurtamento, atalho ou redução.

(7) Em 1687 tiveram início as obras para melhoria da calha do rio, mas sem nenhum incremento do calado. Às posteriores obras de *cortas*, uniram-se, também, atividades de dragado e proteção das margens (diques e muros de defesa). Cf. ITUARTE, op. cit; LOPEZ, 2004.

## DESENHOS PASSADOS: CORTES E CORTAS

Apesar de Sevilha se destacar como uma das mais importantes cidades portuárias européias do século 16, foi apenas no final do século 18 que se iniciaram as grandes intervenções que alteraram o percurso do Guadalquivir desde sua foz até a capital andaluza<sup>5</sup>. A fim de melhorar a navegabilidade das águas e desenvolver o comércio portuário, foram realizadas diversas *cortas*<sup>6</sup> que reduziram o trecho navegável do rio em 50 km, ao mesmo tempo em que eliminaram vários de seus meandros<sup>7</sup>, destacando-se as *cortas*: da Merlina (1795), a do Borrego (1816), a dos Jerônimos (1860-1888), a da Ponta Verde (1965), (1967), a dos Olvilhos (1971) e a Isleta (1972), e o Novo Canal.

Já em relação ao trecho urbanizado, destacam-se, especialmente, três *cortas* – Tablada, Triana e Cartuja – que, na seqüência, reconstróem a nova paisagem do rio a partir da década de 1920, duplicando sua calha. Nesse processo, as instalações portuárias se deslocam gradativamente ao sul, liberando primeiro o histórico cais do Arenal e, posteriormente, os cais de Nova York e das Delícias. Tablada e adjacências passam, assim, a abrigar o novo porto de Sevilha.

### A *corta* de Tablada

Finalizada em 1926, a *corta* de Tablada (ou canal de Alfonso 13) se constitui a primeira grande mudança do rio dentro dos limites do município, destacando-se com o projeto de defesa de Javier Sanz Larumbe como uma das mais importantes obras hidráulicas de todo o Guadalquivir. Com uma extensão de quase seis quilômetros, permitiu o traslado do porto a uma nova área, muito maior que a anterior. Alguns anos depois de pronto o novo cais de Tablada, a própria cidade se expandia no sentido meridional, com a ocupação urbana gerada pela Exposição Iberoamericana de 1929, quando foram construídos diversos pavilhões (até hoje

pós-  
097

Figura 2: Sevilha e o velho cais do Arenal, século 16. À esquerda, a ponte de Triana; ao fundo, a Giralda (torre da Catedral) – Óleo de Alonso Sanches Coelho

Fonte: Disponível em: <[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/ff/fg/lasevilla\\_del\\_sigloXVI.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/ff/fg/lasevilla_del_sigloXVI.jpg)>



(8) A *corta* de Tablada permitiu a execução de um novo e moderno espaço portuário, ao sul do velho Arenal. Projetado em 1903 por Luis Molini Uribarri, uniu a área de Los Remédios com a Ponta Verde. Cf. ITUARTE, op. cit.

(9) Apenas em 1936 a prefeitura criou um setor técnico o qual se encarregasse dos temas urbanísticos, o que vai gerar, posteriormente, o referido plano, partindo de uma visão da cidade como centro regional, considerando-se uma estrutura radiocêntrica em torno do Prado de São Sebastião (o novo centro urbano), sobre o qual se intercalavam as zonas residenciais, industriais e espaços livres. Cf. VALVERDE et al, 2004.

(10) Seguindo idéia já imaginada no Projeto Canuto Carroza em 1857, o referido canal Sevilla-Bonança foi encomendado à direção do Porto de Sevilla, sendo aprovada sua construção apenas em 1964. Cf. ITUARTE, op. cit.

(11) A luta contra as inundações foi uma constante na cidade de Sevilla. Até o surgimento dos diques, a cidade era protegida por uma muralha construída pelos árabes almofades, funcional até a segunda metade do século 19, quando foi destruída. Cf. ITUARTE, 1997.

existentes), o jardim de Maria Luísa e a famosa praça de Espanha. Embora o resultado geral tenha sido positivo, essa considerável transformação urbana deixou sem funcionalidade hidráulica o meandro de Los Gordales, recebendo, por isso, uma série de críticas<sup>8</sup>.

No entanto, mais do que uma grande alteração no desenho do rio, a *corta* de Tablada significou a separação definitiva entre porto e cidade, já evidenciada pela instalação do trecho ferroviário até a estação da praça de Armas. O velho porto, com seus cais e plataformas que por muito tempo compuseram uma das imagens visuais mais importantes da capital andaluza (Figura 2), perde sua função e, distribuindo-se ao sul da cidade, a nova zona portuária começa a funcionar no novo cais de Tablada e nos cais de Nova York e das Delícias, construídos já na primeira década do século 20.

Apesar de inter-relacionados na reconfiguração da estrutura urbana de Sevilla, esses dois eventos – realocação da zona portuária e Exposição Iberoamericana – constituem-se obras pontuais, já que até aquele momento a cidade não dispunha ainda de um plano de conjunto, o que iria ocorrer apenas em 1946 com a aprovação do primeiro Plano Geral de Ordenação Urbana (PGOU)<sup>9</sup>. No plano, o canal de Tablada foi considerado como o setor mais importante para o que se constituiria como uma grande área industrial-portuária. Sofrendo uma revisão em 1963, o novo PGOU busca, desse modo, orientar o crescimento da cidade, incorporando a isso a proposta do novo canal Sevilla-Bonança, idealizado três anos antes e que, partindo de Tablada, correria paralelo ao rio existente até a sua foz (Figura 3), sendo, se executado, a maior obra

Figura 3: O rio Guadalquivir entre Sevilla e Bonança  
Fonte: Google Earth



(12) Enquanto, do outro lado do rio, Triana nasceu como um povoado na frente do núcleo original de Sevilha e sempre apresentou com esse uma relação direta, Cartuja por muito tempo foi área praticamente desabitada, apresentando como destaque apenas a presença do convento de Santa Maria de las Cuevas, construído em 1400. Atualmente, o referido convento compreende o Centro Andaluz de Arte Contemporânea. Cf. SASTRE, 2000.

(13) Em relação à escolha de Sevilha como sede da Expo'92, comenta Victoriano Gutierrez: "(...) desde el principio la Exposición de Sevilla fue concebida como un proyecto 'nacional', pilotado desde el gobierno central con el fin de mostrar al mundo una España distinta, definitivamente incorporada a la realidad democrática." A eleição da então "ilha da Cartuja" para a implantação da exposição, por sua vez, foi criticada pela equipe redatora do novo Plano Geral, pois acreditavam que seria muito mais interessante, para a cidade, a escolha de pontos distintos em meio ao traçado urbano existente e, principalmente, à margem do Guadalquivir para se aproveitar, assim como no caso das Olimpíadas em Barcelona, dos investimentos aplicados para melhorias realmente necessárias à estrutura da cidade como um todo. Cf. GUTIERREZ, 2006.

(14) Além da reconfiguração do sistema ferroviário, um novo sistema de rodovias é criado e o aeroporto é ampliado.

hidráulica criada no Guadalquivir. Mas o processo de industrialização, também imaginado por esse segundo plano, jamais se concretizou e, do grande canal, executou-se em 1975 apenas um pequeno trecho, conhecido como Doca do Quarto<sup>10</sup>.

### A *corta* de Triana

Ainda que tenha também provocado significativas mudanças na estrutura urbana de Sevilha, a seguinte transformação no desenho do Guadalquivir, em 1950, destacou-se, sobretudo, como uma etapa de transição à futura intervenção no curso do rio. A *corta* da Várzea de Triana, que ligou o antigo trecho "desativado" do rio às proximidades do velho cais do Arenal (e transformou o antigo bairro de Triana em verdadeira ilha), provocou a perda do sentido fluvial contínuo do canal de Alfonso 13, ao mesmo tempo em que permitia, outra vez, o rio "vivo" se voltar para Los Gordales. A construção da eclusa, na Ponta Verde, passou a regular o nível da água na nova doca portuária, ao mesmo tempo em que ajudava a cidade a proteger-se das inundações<sup>11</sup>.

Além disso, fazia parte do plano idealizado por Delgado Brakenburry (1927-1951) o aterro do rio em Chapina, criando uma área que uniu Sevilha a Triana, ao mesmo tempo em que separava esta última de Cartuja. O chamado "tampão de Chapina", entretanto, seria logo retirado.

### A *corta* da Cartuja

Em meados da década de 1970, ocorre nova modificação no traçado do rio, que, visivelmente, duplica-se (Figura 4), e transforma agora a região da Cartuja em uma ilha<sup>12</sup>. Projetado pela prefeitura de Sevilha e iniciada em 1976, a *corta* da Cartuja se caracterizou por um novo canal entre Las Erilhas e as pontes de saída para a rodovia de Huelva, ao largo do qual foi construído um novo muro de defesa. Após sua execução, foi feito o aterro de São Jerônimo, interrompendo o trecho do rio ao final do meandro do mesmo nome. Com a posterior retirada do "tampão de Chapina" e o aterro de parte da *corta* de Triana, a doca é ampliada e as águas desde Las Erilhas até o Arenal passam a ser controladas também pela eclusa. Com a saída do porto, o velho Arenal é reformado em 1980, dando início ao processo de reintegração que irá se desenvolver gradativamente nas décadas seguintes.

Curiosamente, ao mesmo tempo em que a cidade se conecta outra vez às águas do (duplo) Guadalquivir, o rio "vivo" passa a correr por trás da Cartuja, em direção oposta à expansão de Sevilha e fora do traçado urbano. Logo expropriada pelo poder público, porém, a nova área de 215 hectares, que se une outra vez ao antigo bairro de Triana, é escolhida, na década de 1980, para sediar a Exposição Universal de 1992<sup>13</sup> e a zona entre-rios é definitivamente ocupada.

Mas ao mesmo tempo em que Sevilha parecia não reunir condição ideal para receber um evento desse porte, seria essa uma grande oportunidade para serem realizadas algumas melhorias urbanas necessárias<sup>14</sup>, entre as quais uma maior integração entre a cidade e seu rio. Desse modo, uma série de mudanças vinculadas à Expo'92 altera, consideravelmente, a paisagem sevilhana em Cartuja e nos terrenos adjacentes ao Guadalquivir, apoiadas, por sua vez, pelo novo Plano Geral de Ordenação Urbana de 1987. Este, paralelamente considerando porto e rio como elementos fundamentais do território urbano, diferenciava-se dos



(15) Cf. VALVERDE et al, op. cit.

(16) O Projeto de Reabilitação e Conservação do Passeio de Nossa Senhora do Ó foi idealizado e executado pela Gerência de Urbanismo, dentro do conjunto de obras de reforma e consolidação das margens do Guadalquivir, proposto no Plano Geral de Sevilla. Situado entre as pontes Isabel II e do Filhote, teve como objetivo principal a execução das obras de mobiliário urbano e iluminação pública, valorizando um trecho do rio que se encontrava em um visível processo de degradação urbana. Considerado como um verdadeiro pátio à beira-rio do bairro de Triana, o Passeio do Ó recebeu intervenções relacionadas à acessibilidade de veículos e de pessoas, patrocinado pelo programa da União Européia RiverLinks Project. Cf. GUCCIONE, 2006.

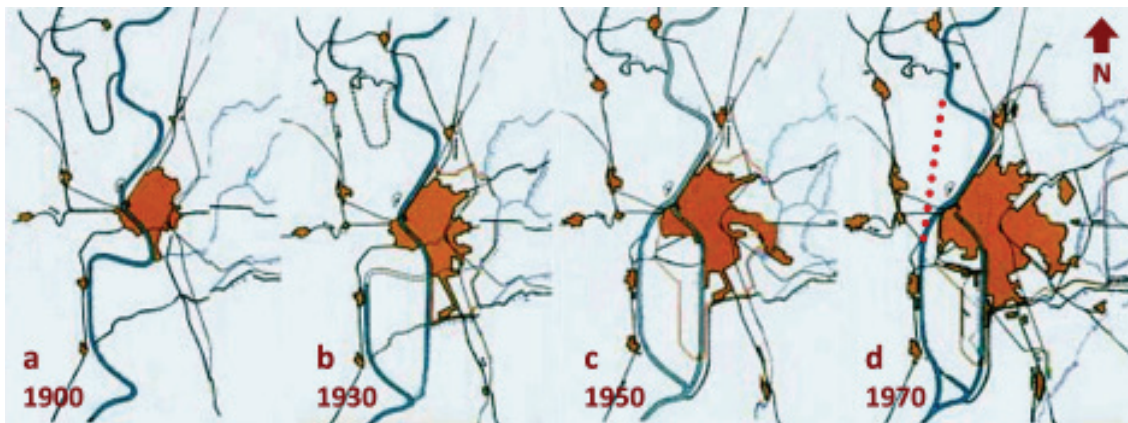
(17) No atual bairro de Los Remédios, seguem, em contato direto com o rio o Clube Náutico (1952), o

anteriores por colocar em questão, pela primeira vez, o discurso que vinculava o futuro econômico da cidade ao desenvolvimento da atividade portuária<sup>15</sup>.

Sobre o rio “histórico” seis novas pontes são construídas e, seguindo a abertura iniciada pelo cais do Arenal, são realizados os jardins de Chapina na margem esquerda do Guadalquivir. Com a retirada do trecho ferroviário entre Chapina e Barqueta (e a transferência da estação de trens da praça de Armas à Santa Justa), a avenida Torneo é duplicada e, entre esta e o rio, é inaugurado, em 1992, o passeio de Juan Carlos I. Já na margem direita, o antigo cais de Triana assume sua função de belvedere e, junto da rua Bétis, torna-se extensão natural de bares e restaurantes ali implantados. Entre a Ponte Isabel II e a Ponte do Filhote, o recente passeio de Nossa Senhora do Ó<sup>16</sup>, por sua vez, abre, para o uso público, um trecho antes decadente do mesmo bairro de Triana. Os clubes náuticos, infelizmente, seguem sendo um entrave à extensão da abertura dessa margem do rio, principalmente no trecho de Los Remédios<sup>17</sup>. Conflitos burocráticos ainda não resolveram a questão, bem-sucedida do outro lado do Guadalquivir, em que um pequeno distanciamento dos clubes lá existentes, ao mesmo tempo em que permitiu a continuidade do passeio público, resguardou aos esportistas o privilégio de contato com as águas.

Já em Cartuja<sup>18</sup>, inúmeros pavilhões expositivos são executados, englobando o antigo convento de Las Cuevas e conectando esse novo território urbano ao histórico bairro de Triana, então distanciado desde a implantação do trecho ferroviário em meados do século 19. Apesar da facilidade de conexão com a cidade tradicional (passarela do convento e pontes do Filhote, da Barqueta e do Alamilho), após a exposição internacional o bairro se transforma em zona segregada da cidade, formada por um conjunto de elementos arquitetônicos isolados e sem coesão, cuja falta de vida urbana nas ruas é salientada pela grande dimensão das quadras e pelo uso predominantemente voltado para o interior (parque temático, danceterias, ginásio de esportes, etc.). De algum modo, Cartuja se transformou em nova “ilha”, e a margem esquerda do rio “vivo”, ainda que esteja aberto ao acesso público, tem seu uso ainda mais inibido pela presença de vias expressas e um conjunto de bolsões de estacionamento reminiscentes da grande exposição.

Figura 4: Expansão urbana de Sevilla e modificações realizadas na calha do Guadalquivir entre os anos 1900 e 1970: traçado original do rio (a), *cortas* de Tablada (b) e de Triana (c). A *corta* da Cartuja (d, em tracejado) seria aberta posteriormente  
Fonte: <<http://www.hispagua.cedex.es/documentacion>>



Clube do Círculo de Labradores (1962) e o Clube Mercantil e Industrial (1970). Uma concessão especial de uso garante a ocupação na margem direita do Guadalquivir.

(18) Gutierrez destaca: *“la toma de decisiones respecto a los terrenos de la Cartuja se realizó completamente al margen de la ciudad, como lo ponen de manifiesto la ausencia de consideraciones sobre la ordenación del recinto en el documento definitivo del plan general de Sevilla y el hecho de que las competencias urbanísticas sobre los suelos de la Expo las asumiera en exclusiva la Junta de Andalucía (...)”* Cf. GUTIERREZ, op. cit., p. 198.

(19) Com a aprovação da Lei de Portos do Estado (1992) surge a figura do Plano de Utilização, que delimita a zona de serviço portuário e inclui os usos previstos para ela, determinando, ainda, que o sistema portuário geral deva desenvolver-se por um plano especial que, por sua vez, deve ajustar-se à legislação urbanística pela intervenção das autoridades portuárias. O Plano de Utilização de 1994 não tramita e então um novo plano é elaborado em 1999, mantendo como prioridade os interesses portuários e a implantação dos clubes esportivos na margem direita do rio. Cf. VALVERDE et al, op. cit.

(20) Cf. VALVERDE, op. cit.

## Desenhos futuros: projetos e planos

Em 1988, por meio do Convênio para a Ordenação do Âmbito Portuário de Sevilha, acontece, finalmente, a primeira aproximação relevante entre a Junta do Porto e a prefeitura para o tratamento, em conjunto, do rio e a zona portuária. Desacordos entre uma parte e outra na definição dos dois Planos Especiais do Porto (1989 e 1990), entretanto, provocam logo uma ruptura na relação. Em 1993, um novo acordo é feito, mas não aprovado. Seguindo em separado, um e outro definem, então, seus planos.

Por um lado, em 1994 a autoridade portuária redige o Plano de Utilização dos Espaços Portuários<sup>19</sup> (no qual está evidente a preponderância dos interesses portuários sobre os urbanísticos), ao mesmo tempo em que o governo municipal cria o Plano para a Recuperação Integral do Rio, reconhecendo o papel de Sevilha como “cidade-porto” e “cidade-ponte”, assim como a necessidade de integração total do rio, tanto o “rio urbano” (nosso rio “histórico”) quanto o “outro rio” (nosso rio “vivo”). Para o trecho entre a ponte de São Telmo e a ponte das Delícias (de onde o porto se havia trasladado pela segunda vez), propõe-se a idéia do rio-parque e o incremento do nível de atividades de serviço e comércio, esporte e turismo. Já para o trecho chamado de rio Industrial (entre a ponte das Delícias e a eclusa), são propostos dois tipos definidos de atuação: uma melhor organização dos terrenos necessários às atividades portuárias e sua integração com o traçado urbano.

Após a desaprovação de mais dois planos de utilização (1996 e 1999) desenvolvidos pela autoridade portuária, a consultora Mackinsy & Company redige o Plano de Desenvolvimento do Porto, visando acabar com as limitações ao futuro crescimento das atividades portuárias, principalmente relacionadas ao calado do canal de navegação e a obsolescência da eclusa. Esse plano, ao final, servirá de base para a formulação do Plano Diretor do Porto de Sevilha (2000), que, atualmente, serve de guia para as ações na zona portuária, incluindo o deslocamento do porto mais ao sul e o desenvolvimento do programa turístico nos cais das Delícias e de Tablada<sup>20</sup>.

No mesmo ano, o governo da comunidade autônoma da Andaluzia prepara o Plano de Ordenação do Território da Aglomeração Urbana de Sevilha (POTAU), fazendo considerações especiais ao rio e suas margens e salientando seu valor ambiental (social, paisagístico, cultural e econômico). Em sua *Memória de objetivos*, destaca o Guadalquivir como o mais importante elemento da rede de espaços livres proposta (e, inclui, ainda, as margens de seu afluente Guadaíra). As margens do rio em Tablada e Copero (próximas à zona portuária) são consideradas as de maior valor paisagístico a proteger, sendo identificadas, ainda, “áreas de fragilidade paisagística a ter cautela” (ao sul do porto) e “áreas que requerem medidas corretoras” (muros de defesa de Tablada e o próprio porto). Além disso, a calha do rio é considerada como zona estratégica, cuja melhoria depende de um melhor aproveitamento da doca do Quarto e da construção de uma nova eclusa. A possível liberação das atuais instalações portuárias entre a ponte das Delícias e do Quinto Centenário (cais de Tablada) possibilitaria, por fim, a integração dessa área à cidade, o que contribuiria ainda mais para aproximar o rio dos cidadãos.

Também é de 2000 a aprovação do novo Plano Geral de Ordenação Urbana (PGOU), que contempla a definitiva integração do rio Guadalquivir ao território

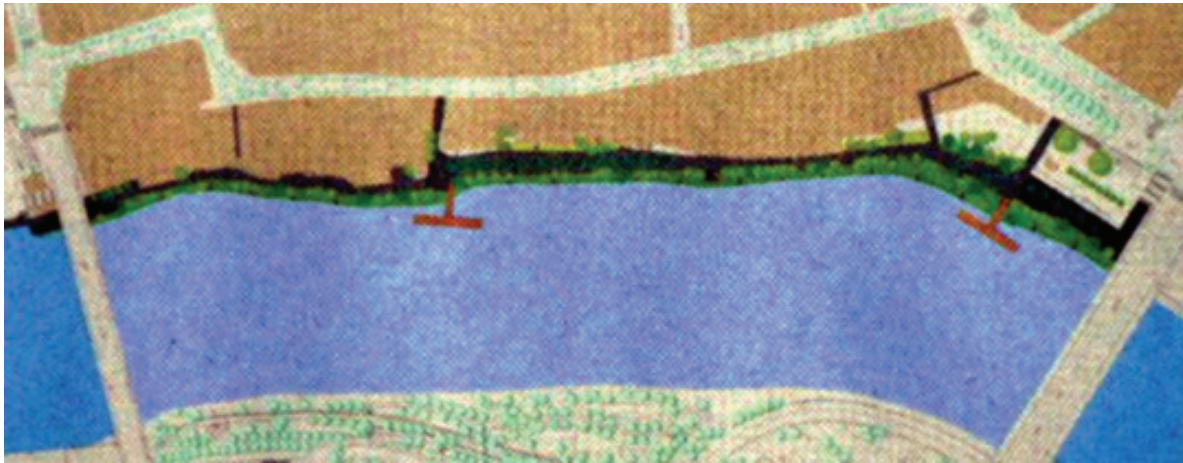


Figura 5: Passeio de Nossa Senhora do Ó: projeto  
Projeto: Equipe Riverlinks Project



Figura 6: Passeio de Nossa Senhora do Ó: obra realizada  
Foto: Autor

urbanizado da capital andaluza. Com isso, as margens do antigo Bétis (tanto do rio “histórico” quanto do rio “vivo”) são consideradas como espaços de grande carga significativa para a imagem fluvial de Sevilha e possíveis signos de identidade da linguagem metropolitana da região. Como destacado elemento da natureza (embora modificada), o plano propõe que o rio seja considerado de forma harmônica ao próprio desenvolvimento urbano da cidade. Assim, para o desejado trecho entre as pontes das Delícias e dos Remédios, é proposta uma “zona de integração porto-cidade”, de caráter transitório; enquanto para o trecho entre as pontes de São Telmo e do Alamilho, na margem direita da doca principal, um conjunto de proposta é idealizado, tendo apenas como resultado concreto a reforma e conservação do passeio de Nossa Senhora do Ó (Figuras 5 e 6). Além desses, é incluída, na margem esquerda, a regeneração do trecho entre a ponte do Alamilho e o final da doca, dando continuidade ao passeio do rei Juan Carlos I.

## DESENHO PRESENTE: O DUPLO GUADALQUIVIR

As várias intervenções no traçado do rio Guadalquivir, além da considerável redução do trecho entre a foz em Bonança e Sevilha, provocaram um novo desenho na paisagem da capital da Andaluzia, configurando o que entendemos como um “duplo rio”, formado por um caminho d’água que atravessa a cidade em trecho altamente carregado de significados históricos (núcleos urbanos originais de Sevilha e Triana, instalações portuárias, bairro da Cartuja) e por um outro que limita a cidade a oeste, separando-a de uma zona ainda não-urbanizada. A seqüência de *cortas* – Tablada, Triana e Cartuja –, diretamente relacionada à expansão urbana (ao sul, primeiro; a oeste, depois) e às grandes exposições internacionais (1929 e 1992), o gradativo deslocamento da zona portuária e de sua área de serviço (caducidade dos antigos cais, ativação do novo porto, construção da eclusa), as mudanças no sistema de infra-estrutura urbana (rodovias e ferrovias) e o controle das inundações, tudo isso gerou uma recomposição formal e funcional que culminou na abertura da cidade às margens e águas de seu rio, em gradativa integração que segue em andamento nos dias de hoje. Entretanto, com toda essa transformação, pode-se ainda tratar como mesmo o Guadalquivir?

(21) A leitura da cidade como sistema de comunicação pressupõe um enfoque semiótico. Para isso, com a consideração da imagem urbana em seus três campos mínimos de abordagem (sintático, semântico e pragmático), é preciso entendê-la em seu contexto teórico e prático (percepção visual). Essa leitura supõe, ainda, a compreensão do espaço como lugar, identificando, aí, valores existentes. Cf. FERRARA, 1988.

A relação de identidade de Sevilha com o antigo Tartessos existe desde o surgimento da cidade, configurando-se o porto como mediador sempre presente entre um e outro. Durante séculos os antigos cais do Arenal e de Triana se configuraram como elementos de destaque da imagem da cidade, portas de entrada e saída, praças comerciais, cenário vivo de contato com o mundo exterior e parte integrante da vida social urbana. Entretanto, com o desenvolvimento e crescimento acelerado das atividades portuárias a partir do século 19, travou-se uma luta entre cidade e porto, em que o último, requerendo mais espaços para suas funções e incrementado com novas infra-estruturas urbanas (como a ferroviária), acaba por criar uma zona própria que cada vez mais se isola do restante do traçado urbano, ao mesmo tempo em que domina as margens do rio então utilizáveis. A mudança para Tablada, por sua vez, consolida essa separação.

Ao mesmo tempo em que as diversas interferências físicas tentam resolver o conflito entre Sevilha e sua zona portuária, outra luta é travada entre essas e as próprias águas do rio. Após inúmeras vitórias do Guadalquivir e de suas enchentes, as contínuas obras hidráulicas desenvolvidas para melhorar o sistema portuário puseram fim às inundações. Duplicando o antigo Bétis, estancaram as águas do rio “histórico”, possibilitando à cidade um contato direto e sem receios às margens urbanizadas.

Entendido como um dos mais importantes símbolos da imagem de Sevilha, sob o ponto de vista da comunicação visual urbana, o duplo Guadalquivir nos revela valiosas mensagens<sup>21</sup> para o entendimento do processo de formação histórica da região e possíveis intervenções que tenham como objetivo a integração entre cidade e rio.

A duplicação do rio dada pelo processo de construção de *cortas*, cortes de trechos naturais, aterros e desaterros, possibilitou um desenho curioso, configurando dois trechos ao largo da estrutura urbana de Sevilha que, apesar de distintos, não podem ser considerados como partes totalmente naturais ou

(22) Agregada à dimensão semântica positiva presente no duplo rio encontram-se as próprias mudanças que possam advir desses significados. Como ressaltava Argan, ao invés da imutabilidade e opressão de certos elementos da cidade, é muito mais rico para o ser humano o caráter livre e mutável das imagens, capazes de promover reflexões e ações nos indivíduos e não apenas uma mera recepção de informações. A abertura proporcionada por essa crítica permitiria, assim, a construção de decisões positivas para a própria comunidade, nos níveis ético e político. Cf. ARGAN, 1993.

artificiais, já que ambos são compostos por trechos originais e canalizados (a *corta* de Tablada compõe grande parte do rio “histórico”, enquanto a *corta* da Cartuja constrói mais da metade do rio “vivo”). Nesse jogo formal, a natureza se artificializa (no trecho entre o Arenal e o meandro de São Jerônimo), enquanto o artifício se naturaliza (no canal da Cartuja), configurando um só elemento (o duplo rio) que não dispõe de trecho novo e antigo, mas sim de um traçado desdobrado do outro ao mesmo tempo. Nesse sentido, rio “histórico” e rio “vivo” são também reflexos de si mesmos, refletidos, porém, de forma oblíqua, ao trazerem em si o significado da existência de um pelo significado da existência do outro. Pois se um, hoje, transporta as águas ao mar é para possibilitar a tranquilidade das águas do outro. E se um, hoje, resguarda o rico passado da cidade em suas margens é para possibilitar a correta ocupação urbana do outro.

Enquanto se reduz o trajeto entre o porto e o mar, o rio urbano, ao contrário, multiplica-se, multiplicando, com isso, signos e significados do território atingido. Desse modo, perceber a existência da duplicidade do rio é indagar naturalmente sobre o que houve para as águas do Guadalquivir terem sido tantas vezes misturadas e divididas. Por que não há mais inundações na cidade como retratam as fotografias e quadros antigos (Figura 7)? Para aonde foi o porto do velho Arenal? Por que esse e Triana apresentam um desenho distinto dos demais trechos do rio? Por que uma ponte antiga está disposta no meio de várias modernas? Cartuja sempre foi uma ilha? Se a doca é interrompida depois do Alamilho, por onde corre as águas do rio? É esse ou aquele o verdadeiro Guadalquivir?

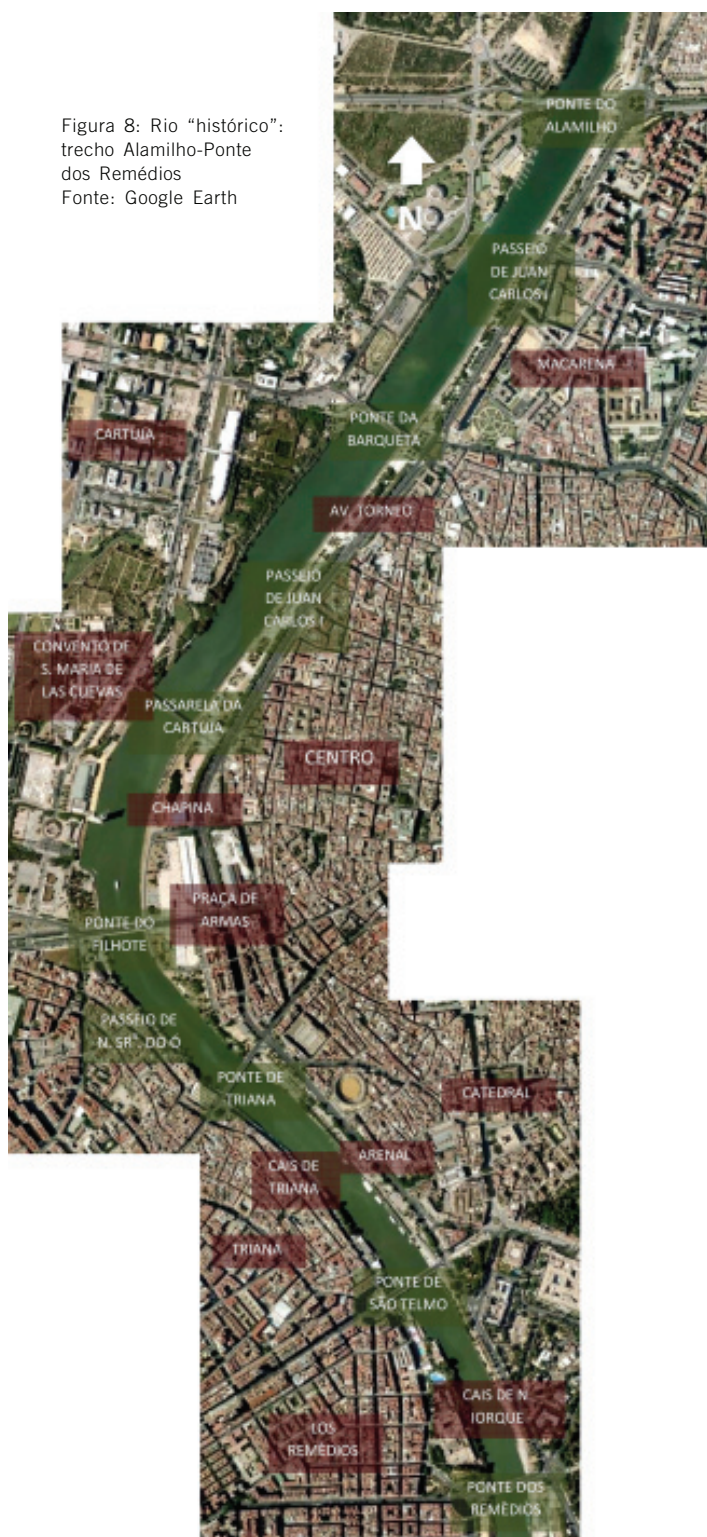
A própria sintaxe do duplo conjunto leva à sua semântica e aos diversos significados acumulados e modificados, sobretudo no século 20. O entendimento histórico e funcional da transformação físico-geográfica e formal ocorrida demonstra ainda a presença de antigas tensões entre cidade (área urbana), porto



Figura 7: Inundação provocada pelo rio Guadalquivir em 1892

Foto: Emilio Beauchy. Disponível em: <<http://www.uim.es/info/multidos/prof/fvalle/sevilla.jpg>>

Figura 8: Rio “histórico”:  
trecho Alamilho-Ponte  
dos Remédios  
Fonte: Google Earth



e rio que, após gerar várias dissociações, tendem cada vez mais a desaparecer, ao buscar-se a harmonia entre estes três elementos, a fim de considerá-los como partes integradas de um mesmo território.

Mas se as áreas criadas na Exposição de 1929 articulam o centro de Sevilha à zona sul da cidade e, com a abertura dos cais de Nova York e Delícias, irão estender o jardim de Maria Luísa até as margens do rio, o mesmo ainda não se pode dizer de Cartuja. Ocupando uma imensa área entre o rio “histórico” e o rio “vivo”, falta, ainda, para os terrenos criados na Expo'92, a vivacidade urbana a qual estenda, de fato, a cidade para o outro lado do Guadalquivir. Nesse sentido, a abertura da margem direita do rio “histórico”, seguindo os passos do Passeio de Nossa Senhora do Ó e da rua Bétis, podem trazer consigo uma importante reflexão<sup>22</sup> à necessidade de uma devida inserção urbana dos espaços da Cartuja, incentivada pela visão do caso bem-sucedido da margem esquerda. O conjunto de significados positivos no rio “histórico”, por sua vez, seria refletido na futura ocupação do rio “vivo”, cuja especificidade deverá ser especialmente considerada.

A presença do duplo Guadalquivir, embora não corresponda, atualmente, à total idealização presente nos planos urbanísticos os quais regem a cidade e o território metropolitano, revelam um resultado final bastante positivo referente à reintegração do rio à cidade, o que se pode perceber, já no nível pragmático, no uso constante das margens abertas e mesmo das águas do tramo “histórico” do “grande rio” (Figura 8). Cenário para simples contemplação da natureza preexistente (já conhecida por árabes, romanos e fenícios), forte elemento turístico (visitado por intermédio de caminhadas ou passeios de barco do Arenal ao Alamilho), maior área de lazer público da cidade (cuja integração social se observa nas mesas de bares e restaurantes junto na Bétis ou no gramado

(23) O caráter de “estrutura viva” dos rios, assim como o sentido de “maleabilidade primordial” que carregam, é lembrada a nós por Costa, a destacar ainda o “valor do patrimônio cultural, ambiental e paisagístico que representa a paisagem fluvial urbana (...)”, ao focar os casos específicos brasileiros. Cf. COSTA, 2006, p. 12.

(24) Surgida de uma crise das ciências na virada do século 19 para o 20, a filosofia fenomenológica – liderada, entre outros, por Merleau-Ponty – considera a existência de uma nova estrutura fundamental – gerada pela percepção – que amplia o conceito clássico da Gestalt, ao privilegiar a inter-relação indissociável entre sujeito e objeto, assim como as inúmeras inter-relações daí derivadas (figura e fundo, tempo e espaço, passado e futuro). Palco dos fatos reais da vida, a cidade (e seus elementos arquitetônicos e urbanos, assim como as pessoas que nelas habitam) se apresenta, nesse sentido, como o mais importante fenômeno do percebido, trazendo em si mensagens para sua própria análise e projeto, alinhavando, por sua cotidiana presença, valores passados e perspectivas futuras. Cf. MERLEAU-PONTY, 1990.

(25) Cumpre lembrar que, quando da abertura da *corta* da Cartuja, foi executado um sistema de contenção o qual se somou às demais obras hidráulicas (eclusa, docas, etc.) que, atualmente, servem de proteção contra as inundações na cidade de Sevilha.

dos jardins de Chapina) e verdadeiro centro poliesportivo (utilizado tanto por jogadores profissionais de esportes náuticos como por jovens esquetistas), o rio ainda abriga importantes manifestações culturais (como a festa da *velá*, a qual todo o ano inunda de cores e alegria o cais de Triana), cumprindo um importante papel na vida social de Sevilha (Figura 9). Papel esse que tende a ser ampliado com as atuais obras no meandro de São Jerônimo, que vai estender o passeio de Juan Carlos I ao norte e na abertura dos cais de Nova York e Delícias, e devem abrigar um aquário e um cais de atraque de cruzeiros. Com tudo isso, é o próprio uso público e coletivo que reitera o entendimento do rio para além de mero elemento divisor, trazendo à tona o sentido de integração também imbuído em suas águas. Em nível pragmático, portanto, revelam-se forma (sintaxe) e conteúdo (semântica), história (tempo) e geografia (espaço) na evidenciação do rio como uma “estrutura viva” que não apenas atravessa a cidade, mas, nessa travessia, é por ela transformado ao mesmo tempo em que a modifica<sup>23</sup>.

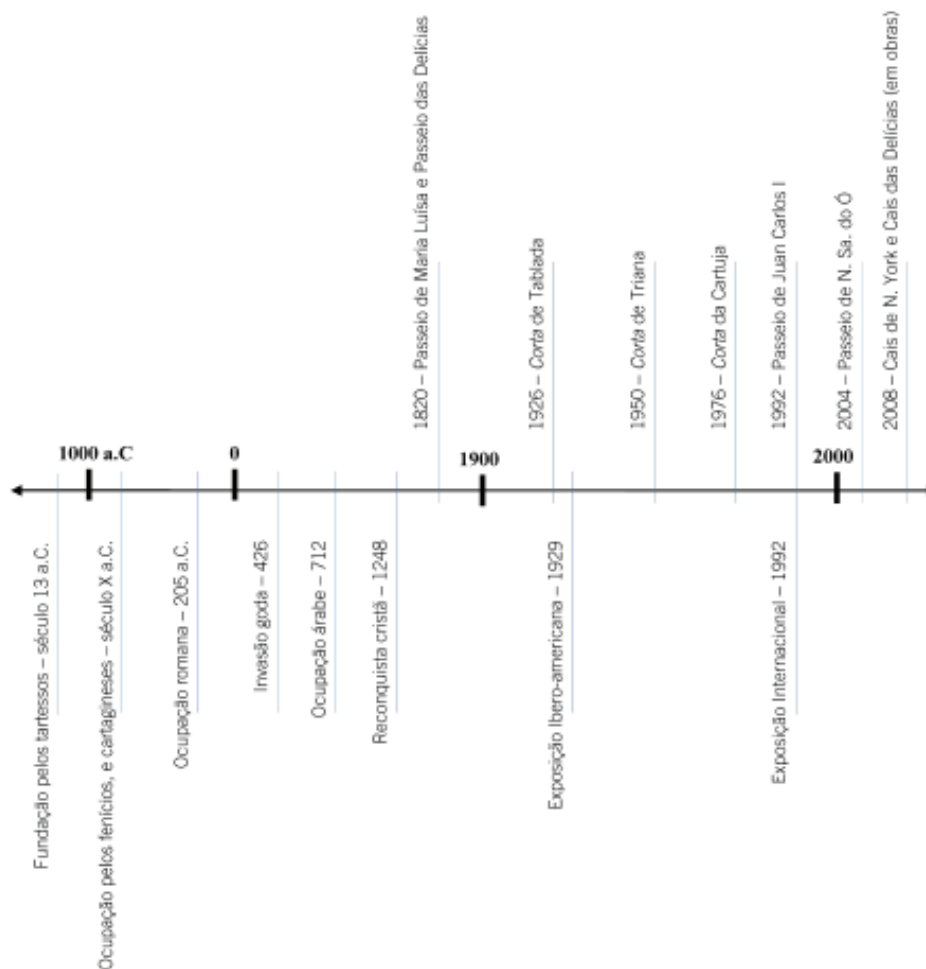
Fenomenologicamente, cidade e rio, então, fundem-se pela ação cotidiana dos diversos sujeitos a apropriarem-se do “histórico” Guadalquivir como real presença e ampliam, assim, pelos novos significados apreendidos, percebidos e vividos, a qualidade do território urbano<sup>24</sup>. Nessa integração, destacam-se, sobretudo, pela diversidade e compatibilidade de usos que, ao mesmo tempo, respeitam a especificidade do sítio, garantem a publicidade do contato com o rio e intensificam a existência desse como memória coletiva de Sevilha.

Enquanto isso, sobre o rio “vivo”, novo limite oeste da cidade, as águas do mesmo Guadalquivir se estendem até o oceano e, com a vegetação presente nas margens e a ausência de urbanização à volta, criam uma imagem ambígua que nega a artificialidade da *corta* da Cartuja. Curiosamente, ainda, esse trecho “escondido” do Guadalquivir garante, com sua presença, os valores refletidos no “famoso” trecho<sup>25</sup>, unindo-se àquele, dessa maneira, em um mesmo movimento.

Figura 9: Rio Guadalquivir, 2008: algumas atividades desenvolvidas  
Foto: Autor



Gráfico 1: Linha do tempo – ocupação histórica de Sevilha e principais obras no trecho urbano do Guadalquivir  
 Elaboração: Autor



## BIBLIOGRAFIA

- ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- COSTA, Lucia Maria Sá Antunes Costa. Rios urbanos e o desenho da paisagem. *Rios e paisagens urbanas*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley/Proub, 2006.
- FERRARA, Lucrecia d'Alessio. *Ver a cidade: Cidade, imagem, leitura*. São Paulo: Perspectiva/Stúdio Nobel, 1988.
- GUCCIONE, Biaggio; MELI, Andrea; RISICARIS, Giorgio (Org.). *A networking experience for successful city-river interfaces*. Firenze: Edifir, 2006.
- GUTIERREZ, Victoriano Sainz. *El proyecto urbano en España (Génesis y desarrollo de un urbanismo de los arquitectos)*. Sevilha: Universidad de Sevilha, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2006.
- ITUARTE, Leandro de Moral. El agua en la organización del espacio urbano: el caso de Sevilla y el Guadalquivir. *Documento Análisis Geográfica*. Sevilha, n. 31, p. 117-127, 1997.
- \_\_\_\_\_. El puerto y la ría del Guadalquivir: mitos, rupturas y continuidades. In: VALVERDE, Antonio Piñero et al (Org.). *Puerto Y ciudad. II Foro de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Sevilla*. Sevilha: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2004.



LOPEZ, Manuel A. Martín. Un factor clave en el horizonte económico de Sevilla: el puerto. In: VALVERDE, Antonio Piñero et al (Org.). *Puerto Y ciudad. II Foro de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Sevilla*. Sevilla: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2004.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *O primado da percepção e suas consequências filosóficas*. Campinas: Papyrus, 1990.

POZUETA, Julio. Transformación de espacios portuarios en áreas urbanas (experiencia española y marco internacional). *Revista Urbanismo*, Madri, n. 27, 1996.

SASTRE, Francisco Javier Pando (Org.). *Historical river centres: Sevilla y el río Guadalquivir*. Sevilla: Programa Cultura, 2000.

VALVERDE, Antonio Piñero; GUTIERREZ, Victoriano Sainz. Planeamiento y espacio portuario en la Sevilla contemporánea. In: VALVERDE, Antonio Piñero et al (Org.). *Puerto Y ciudad. II Foro de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Sevilla*. Sevilla: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2004.

### **Obs.:**

Este artigo é o resultado parcial de um estágio desenvolvido na Universidade de Sevilla (Espanha), sob a orientação dos Profs. Drs. Antonio Piñero Valverde e Victoriano Sainz Gutierrez, realizado dentro do Programa Santander-USP de bolsa de doutorado.

Atualmente, o autor desenvolve o doutorado na subárea “Design & Arquitetura”, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, sob a orientação do Prof. Dr. Issao Minami.

### **Nota do Editor**

Data de submissão: fevereiro 2009

Aprovação: setembro 2009

---

### **Peter Ribon Monteiro**

Arquiteto pela Universidade Federal do Espírito Santo (Vitória) e mestre em Estruturas Ambientais Urbanas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Avenida Ipiranga, 200, Bloco B, ap. 2.320

01046-010 – São Paulo, SP

(11) 9411-4215

panribon@usp.br