

SEVILLA CONTRA EL GUADALQUIVIR: EL PLAN BRACKENBURY Y LAS DEFENSAS DEL BARRIO DE TRIANA CONTRA LAS INUNDACIONES (1927-1953)

Marcos Pacheco Morales-Padrón
Universidad de Sevilla
marcospachecomoralespadron@gmail.com

RESUMEN: El presente artículo trata sobre las diferentes medidas llevadas a cabo por el Ayuntamiento y la Junta de Obras desde principios del siglo XX hasta mediados de dicha centuria para salvaguardar a los muelles y habitantes de Triana de las continuas inundaciones del Guadalquivir. Se analizan las causas que originan los desbordamientos en esta región y algunas de las actuaciones infructuosamente llevadas a cabo en la ciudad hasta la ejecución del Plan Brackenbury, que alejó para siempre las riadas del popular barrio hispalense.

Palabras clave: Río Guadalquivir, puerto de Sevilla, historia de Sevilla, barrio de Triana, inundaciones.

SEVILLE AGAINST THE GUADALQUIVIR: THE BRACKENBURY PLAN AND THE DEFENSES OF THE TRIANA DISTRICT AGAINST THE FLOODS (1927-1953)

ABSTRACT: This article deals with the different measures carried out by the City Council and the Works Board from the beginning of the 20th century until the middle of said century to safeguard the docks and inhabitants of Triana from the continuous flooding of the Guadalquivir. The causes that cause the overflows in this region and some of the actions unsuccessfully carried out in the city until the execution of the Brackenbury Plan, which forever separated the floods of the popular Hispanic neighborhood, are analyzed.

Keywords: Guadalquivir River, port of Seville, history of Seville, Triana district, floods.

Recibido: 10 de febrero de 2020

Aceptado: 17 de marzo de 2020

Introducción

Todos los estudios sobre Sevilla comienzan invariablemente poniendo de relieve la estrecha vinculación que la ciudad mantiene con el Guadalquivir, tanto en lo que a su origen se refiere, como a su forma y función. Sin embargo, el emplazamiento en la que esta se levantó siempre la ha puesto bajo la constante amenaza del río. Mas que a orillas del Guadalquivir, habría que decir que Sevilla se levanta en el interior de su cauce de avenidas¹. Por dicho motivo, su supervivencia ha dependido de su capacidad de protección frente al riesgo permanente de las inundaciones.

Este sistema de defensa (las murallas hasta mediados del siglo XIX), históricamente ha ido marcando los límites y relaciones de la ciudad con su río. Estos vínculos admiten una gran variedad de enfoques, como se pone de manifiesto desde la clásica crónica de Francisco de Borja Palomo², hasta los recientes trabajos geográficos de Leandro del Moral Ituarte³, pasando por el puramente hidrológico que hizo Jean-René Vanney⁴. No obstante, el presente estudio se centra específicamente en la relación entre el Guadalquivir, como amenaza, y el desarrollo urbano de Sevilla, especialmente del barrio de Triana, durante la primera mitad del siglo XX.

En cuanto a la metodología empleada, fundamentalmente nos basamos en la consulta de referencias documentales, adecuadamente citadas y analizadas. Partiendo de los datos expuestos, pretendemos abordar un aspecto poco tratado por los historiadores, que han centrado más su interés en su incidencia durante el Antiguo Régimen⁵, no pudiendo decir lo mismo de los geógrafos, con trayectoria en dicho tema. Por lo tanto, presentamos un estudio sobre diversas fuentes que permiten ha-

1. Una avenida (conocida en algunos lugares también como crecida –de un río, arroyo, etc.–, creciente, riada o aguas altas) es la elevación del nivel de un curso de agua significativamente mayor que el flujo medio de este.

2. Borja Palomo, F. de, *Historia crítica de las riadas de Sevilla*. Vol. I y II. Sevilla 2001.

3. Del Moral Ituarte, L., *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX)*. Gestión del agua y organización del territorio. Sevilla 1992.

4. Vanney, J-R., *L'hydrologie du bas Guadalquivir*. Madrid 1970.

5. Por citar algunos ejemplos, entre otros: De Mata Carriazo y Arroquia, J., "Sevilla en el siglo XV. Una relación inédita de la riada de 1434-1435". *Anales de la Universidad Hispalense* 1 (1941), pp. 5-22 y Alan Soons, C., "Una relación de la riada del Guadalquivir en 1618, botón de muestra de los impresores sobre desastres". *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística* 228 (1992), pp. 31-40 o, especialmente, Carmona, J. I., *Crónica urbana del malvivir (s. XIV-XVII)*. *Insalubridad, desamparo y hambre en Sevilla*. Sevilla 2000, pp. 87-120.

cer una composición histórico-geográfica de las obras que se hicieron para controlar las crecidas del Guadalquivir en la primera mitad de siglo de la pasada centuria.

1. Las causas de la inundación

1.1. *La topografía de la ciudad*

Siguiendo básicamente a Antonio González Dorado, la población se extiende en plena llanura aluvial del Guadalquivir; entre el escarpe del Aljarafe, al oeste, y el conjunto de terrazas escalonadas que terminan en las elevaciones de Los Alcores, al este. Las características topográficas de Sevilla capital se pueden sintetizar de la siguiente manera: En la margen izquierda del río se encuentra el sector más extenso, que se emplaza en una amplia plataforma con una altura media de 8 m, hasta un máximo de 17 m (punto máximo que se localiza en los barrios de Santa Cruz, San Nicolás y San Isidoro⁶). No obstante, en su extremo norte dicha plataforma está surcada por una depresión –testigo de un antiguo cauce– que penetrando por la actual calle Calatrava atravesaba la alameda de Hércules (que solamente se eleva 4,5 m sobre el nivel del mar), la plaza del Duque y la calle Sierpes, hasta llegar al sector denominado La Laguna (hoy calle Castelar).

El peligro que siempre ha amenazado a Sevilla queda más en evidencia teniendo en cuenta que, en ausencia de defensas (murallas, terraplenes o diques), una avenida de un caudal de 6.000 m³ por segundo superaría los 8 m de altura, cubriendo, por tanto, con un manto de más de 3 m la parte noroccidental del casco histórico. Antes de la rectificación del cauce y el consiguiente aumento de la velocidad de evacuación de las aguas, esa altura se alcanzaba con trágica frecuencia⁷.

1.2. *Estrechamiento del cauce y conjunción de mareas y arroyos*

Además de las mencionadas condiciones topográficas, en torno a Sevilla se dan otros factores que favorecen su inundación: el estrechamiento natural del corredor aluvial, la intervención de las mareas del Atlántico y la confluencia de varios cursos de agua.

Por lo que al primer aspecto se refiere, hay que tener presente que la llanura anegable del Guadalquivir, de 6 km de anchura aguas arriba de la capital, se ve reducida a menos de 2 km al llegar a esta, según hacía constar con preocupación el ingeniero

6. González Dorado, A., *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano (1900-1970)*. Sevilla 2001, p. 77.

7. Remitimos al lector Rubiales Torrejón, J. (Coord.), *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla 1989, pp. 177-198, donde podrá encontrar una amplia galería fotográfica, entre otros.

Sanz y Larumbe a principios de siglo XX⁸. Desde entonces, este diámetro se ha ido reduciendo hasta menos de 1 km al haberse encajonado el cauce de avenidas debido al Plan Brackenbury, que más adelante veremos, y ocuparse la superficie que media entre la localidad de San Juan de Aznalfarache y el muro de defensa de Triana.

En cuanto a la intervención de las pleamares, hay que aclarar que con las sucesivas obras hidráulicas llevadas a cabo desde 1794 (cortas de meandros), su incidencia sobre las avenidas ha ido disminuyendo al haberse concentrado el flujo en un solo canal. Este es un fenómeno que no acaba de ser reconocido unánimemente, como explica el profesor Leandro del Moral, puesto que choca contra multitud de testimonios históricos que consideran la marea como un gran obstáculo que las crecidas tenían que vencer, siendo parcialmente responsable de ciertas inundaciones en las que las aguas altas coincidan con una marea viva equinoccial⁹. Sin embargo, el hecho es que actualmente las masas fluvial y oceánica se enfrentan en un único cauce, y no en orden disperso como lo hacían en el pasado por los diferentes brazos del Guadalquivir, ya cegados. Esto origina, como queda dicho, que hoy la intervención de la marea en momentos de crecidas sea prácticamente nula.

Por lo que a la confluencia de varios cursos de agua en los alrededores de la ciudad se refiere, hay que empezar por mencionar a los arroyos de Los Alcores. Entre estos, destacan el Miraflores y el Ranillas, que en su discurrir urbano toman los nombres de Tagarete y Tamarguillo, respectivamente. El primero atravesaba el prado de Santa Justa, que le servía de campo de inundación, mientras que el otro hacía lo mismo en el de San Sebastián, más al sur y de similar funcionalidad hidrológica. Estos arroyos, trágicamente célebres¹⁰, a lo largo del tiempo han experimentado muchas modificaciones en su trazado.

Aguas abajo, siguiendo por la margen izquierda, el último curso de agua que llega a Sevilla es el río Guadaíra, que nace en la sierra de Morón de la Frontera y desemboca, antes de que se realizara la corta de Tablada (1909-1916), frente a la localidad de Gelves¹¹. Por la margen derecha, hacia el norte, entre La Alga-ba y Santiponce, al Guadalquivir vierte el Rivera de Huelva. Viene de la sierra de Aracena formando en su tramo final una serie de meandros divagantes muy acusados¹².

8. Sanz y Larumbe, J., "Proyecto de las obras de defensa de Sevilla contra las inundaciones". *Revista de Obras Públicas* 50 (1902), p. 229.

9. Este fenómeno de coincidencia entre aguas altas saladas y dulces se conoce como "bujarrete". Del Moral Ituarte, L., *La obra hidráulica...*, p. 301.

10. Sin ir más lejos, véase Díaz del Olmo, F. y Almoguera Sallent, P. (Coords.), *Sevilla, la ciudad y la riada del Tamarguillo (1961): inundación y renovación urbana en Sevilla*. Sevilla 2014.

11. Moliní Ulibarri, L., *Proyecto de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la Ría del Guadalquivir y de su desembocadura*. Sevilla 1903, p. 65.

12. Sanz y Larumbe, J., "Proyecto...", pp. 232-233.

2. Contexto histórico (1927-1953)

Después de la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929, Sevilla entra de lleno en una profunda crisis económica generalizada a nivel mundial¹³, que aquí se agrava por el endeudamiento de la hacienda municipal¹⁴. A este hundimiento se le unen las tensiones sociales y políticas desatadas durante la Segunda República, especialmente en Sevilla¹⁵. Mientras tanto, continua el crecimiento de la inmigración, no tanto atraída por las expectativas de la capital, sino huyendo de la desesperada situación del campo, con lo que aumentaron los asentamientos marginales en el extrarradio¹⁶.

Esta difícil situación hará que las más importantes empresas urbanas del momento, como son las obras del plan del puerto y la futura creación del barrio de Los Remedios¹⁷, queden casi o totalmente paralizadas. La actividad urbanística, en general, será escasa, con la excepción de la importante labor que en cuanto a construcciones de interés público se lleva a cabo, fruto del interés de los ayuntamientos republicanos por el equipamiento básico de abastecimiento sanitario y educativo¹⁸.

La Guerra Civil, desencadenada más tarde, se prolongará durante años con consecuencias devastadoras para el conjunto de la nación. Sevilla, sin embargo, no sufre los estragos de otras capitales por su lejanía con respecto al frente. Así, en el aspecto industrial, “su pulso productivo gozó de las ventajas de su condición de ciudad de retaguardia cuando gran parte de España estaba bajo los efectos demoledores de la contienda”¹⁹. Tras el conflicto fratricida, la década de los cuarenta será especialmente dura. Son años de inmediata postguerra y el Ayuntamiento no consigue recuperarse de su endeudamiento. Mientras tanto, las altas cotas que la inmigración alcanza

13. Sobre su incidencia en el comercio del puerto de Sevilla véase Rodríguez Bernal, E., “Las repercusiones de la crisis de 1929 en el tráfico comercial del Puerto de Sevilla”, *Actas del I Congreso de Profesores-Investigadores de la Asociación Hespérides*. Sevilla 1984, pp. 247-271.

14. Véase Rodríguez Bernal, E., “Expansión y crisis de la hacienda municipal de Sevilla, 1924-1936”, *La modernización económica de los ayuntamientos: servicios públicos, finanzas y gobiernos municipales*. Sevilla 2008, pp. 49-80.

15. Por ejemplo, la huelga de brazos caídos que en 1933 sufrió la Junta de Obras (recogido por el ABC de Sevilla de aquel momento, 04/08/1933, p. 22).

16. Alcanzando su clímax en los albores de 1961. Véase Salas, N., *Sevilla en tiempos del Tamarguillo*. Sevilla, 1995.

17. Rodríguez Bernal, E., “Inversiones urbanísticas en la ciudad de Sevilla, 1901-1935”, *Comunicación, historia y sociedad: homenaje a Alfonso Braojos*. Sevilla 2001, pp. 317-330.

18. Más información sobre este último apartado en Holgado Barroso, J. A., *Tradición y renovación en la formación del magisterio primario: las Escuelas normales de Sevilla durante el siglo XX (1900-1970)*. Sevilla 1998.

19. Braojos, A., Parias, M. y Álvarez, L., *Historia de Sevilla. Sevilla en el siglo XX*. Sevilla 1990, p. 244.

crearán un grave déficit de viviendas, que roza su pico más alto al final de los años cuarenta²⁰.

Es de 1950 en adelante cuando la actividad inmobiliaria empieza a recuperarse, siendo síntoma de ello el respaldo del primer Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 1946²¹. A partir de ese momento, son varios los factores que determinan el desarrollo de Sevilla y Triana, en particular, los cuales a continuación desarrollamos:

- Reanudación de antiguos proyectos: el plan portuario Brackenbury (1927) y la construcción de bloques de pisos en el barrio de Los Remedios²².
- Formalización del Proyecto de Carreteras de Nuevas Vías (1947).
- Promoción de la vivienda social a gran escala, dando lugar al nacimiento de las actuales periferias residenciales²³.

3. Los proyectos de defensa contra las riadas en la primera mitad del XX

3.1. *La idea del inspector general Javier Sanz y Larumbe (1901-1903)*

A principios del siglo XX simultáneamente aparecen dos proyectos con finalidades distintas, pero que van a complementarse dando origen a un nuevo sistema de defensa para la ciudad: el de Sanz y Larumbe, con una finalidad ciudadana, y el de Luis Moliní Ulibarri, con preocupaciones eminentemente portuarias.

El primero de ellos, el que nos interesa, empieza presentando los antecedentes del problema y haciendo un balance de los medios de defensa antiguos y modernos empleados en la ciudad. Sobre estos últimos concluye que resultaban “más eficaces que los actuales”²⁴, ya que las obras ejecutadas desde el derribo de las murallas notablemente habían empeorado la situación de Sevilla.

Dicho ingeniero, a continuación, estudia los elementos que más directamente influyen en la inundación de la ciudad (viento, marea, topografía, velocidad de las aguas, confluencia hidrológica, estrechamiento del cauce de avenidas,

20. Amplio reportaje gráfico y periodístico por las zonas chabolistas de la ciudad en Salas, N., *Sevilla en tiempos de María Trifulca*. Tomo I. *Grandezas y miserias humanas durante los “años del hambre” (1939-1952), una época clave de nuestra reciente historia que ha sido injustamente caricaturizada*. Sevilla 1994.

21. González Dorado, A., *Sevilla: centralidad regional...*, p. 358.

22. Información más ampliada en Ruiz Ortega, J. L., *Triana y Los Remedios durante el siglo XX: la conformación urbana del sector occidental de Sevilla*. Sevilla 2006.

23. González Dorado, A., *Sevilla: centralidad regional...*, pp. 394-400.

24. Sanz y Larumbe, J., “Proyecto...”, p. 37.

etc.²⁵). A partir de ahí plantea la tesis fundamental de su proyecto: la necesidad de reconstruir Sevilla elevando la rasante de su suelo y poniéndola a la mayor altura que pudieran alcanzar las aguas del Guadalquivir en sus mayores crecidas. Esta transformación radical no se conseguiría, reconoce Sanz, ni en diez ni en veinte años, pero sí en siglo y medio, a más tardar, si la reforma se emprendía inmediatamente. El objetivo era situar el punto más bajo de la ciudad metro y medio más alto que el nivel alcanzado por la inundación de marzo de 1892. Su plan suponía que en el plazo de una centuria todo el caserío habría de renovarse. Sin embargo, no planteaba un programa de demoliciones específico, sino que aconsejaba esperar a los derribos que habrían de producirse por “ruina, mal aspecto, malas condiciones o cualquier otra causa”²⁶. Nada dice sobre el patrimonio monumental, que de conservarse quedaría literalmente sumergido, por no hablar de la morfología general de la ciudad.

En cualquier caso, Sanz y Larumbe, aun insistiendo en que esta era la única solución definitiva, planteaba un proyecto provisional que supliría las necesidades de defensa de la ciudad mientras no se acabara su “reconstrucción”. Este formaba parte, o al menos estaba estrechamente vinculado, con toda la operación de expansión del puerto y ensanche urbano por el este, y sobre todo, sur, que se condensaba en el proyecto de la Exposición Iberoamericana de 1929. La gestación de sus planteamientos exactamente coincide (1895-1896) con la llegada de Moliní a la dirección de la Junta de Obras, con quien Sanz estaba ya vinculado. Curiosamente, la aprobación de los respectivos planes de ambos ingenieros se produjo el mismo 1903, mientras que su ejecución se desarrolló en una etapa similar (primer cuarto del siglo).

En definitiva, Sanz y Larumbe aconsejaba actuar en cuatro ejes: 1º la línea de defensa de Sevilla, 2º la desviación del arroyo Tagarete, 3º la línea de defensa de Triana y 4º las obras destinadas a evitar la inundación interior. Los tres primeros, a su vez, se presentaban divididos en nueve partes, cuyo desarrollo no podemos incluir por falta de espacio²⁷. Frente a la inundación interior, Sanz se limita a proponer la instalación de bombas para expulsar fuera del recinto defendido las aguas pluviales y de filtración cuando los niveles de la avenida obligaran a cerrar los husillos²⁸.

Una vez aprobado su proyecto, la ejecución se retrasó considerablemente. Su materialización atravesó, en gran parte, las mismas vicisitudes, interrupciones y retrasos que afectaron a la Exposición Iberoamericana y al conjunto de las obras de infraestructura que en ella convergieron. Por ello, se suele fijar en el

25. Estos factores pueden encontrarse más detallados en Del Moral Ituarte, L., *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX)*. Sevilla 1992, pp. 7-19 y en González Dorado, A., *Sevilla: centralidad...*, pp. 376-379.

26. *Idem*, p. 230.

27. Para ello, remitimos al lector a Del Moral Ituarte, L., *La obra hidráulica...*, pp. 325-335.

28. Sanz y Larumbe, J., “Proyecto...”, p. 34.

año de inauguración de dicho Certamen, 1929, su fecha de culminación. Hasta entonces, la ciudad había soportado ocho avenidas con una altura superior a los 6,5 m de altura, entre ellas una, la de 1917, de 8,81 m²⁹.

No obstante, y a la vista de que en los siguientes años la nueva obra no evitó las inundaciones, lo cierto es que en la década de los treinta Triana seguía tan indefensa como en la Edad Media, ya que el malecón de tierra que debería, según el proyecto de Sanz y Larumbe, haber rodeado su caserío, finalmente no llegó a levantarse (se optó por defender solo la margen izquierda). En paralelo, tampoco se materializó la reapertura de la Madre Vieja, por donde se habrían de canalizar una parte de los caudales de avenida, facilitando así el desagüe y disminuyendo los niveles de inundación en la vega de Camas. Justamente, estos dos puntos, que habían sido motivo de discusión, quedaron apartados en el debate previo a la aprobación del proyecto. Tras su finalización, algunos detractores argumentaban que nuestro protagonista se había centrado más en el eje sur, mientras que el popular barrio quedaba abandonado a su suerte. Aunque Sanz desmentía esta afirmación, los hechos vinieron a confirmar los temores de aquellos: Triana continuó durante varios lustros más sometida a los efectos de las inundaciones.

En paralelo a esta actuación estatal, la Junta de Obras llevó a cabo la excavación de la corta de Tablada, que al rectificar el cauce del Guadalquivir mejoraba las condiciones de desagüe de este y también, aunque en menor proporción, las del Guadaíra; cuyo curso se acortó en 3 km al hacerlo desembocar al nuevo canal en lugar de frente a Gelves. Ambas modificaciones se vieron complementadas por un reforzamiento del muro de tierra construido en el siglo anterior y por una ampliación de su recorrido, que a partir de entonces rodeó, en perímetro prácticamente cerrado, una amplia superficie de la margen izquierda del Guadalquivir (1.575 has).

3.2. *El Plan Brackenbury (1927-1953)*

Concluidas las obras del Plan Moliní³⁰, pronto se toma conciencia de que aún persistían dificultades fundamentales que no habían quedado resueltas. Un autor de la época escribía con toda exactitud en 1929 sobre el anterior plan:

El puerto de Sevilla se encuentra emplazado sobre el mismo cauce del Guadalquivir y se halla sometido, por tanto, a las condiciones naturales del mismo. Mientras el tráfico del puerto tuvo mediana importancia y los buques que lo frecuentaban no eran de gran tonelaje, la situación pudo sobrellevarse, a pesar de todos sus inconvenientes; y

29. Salas, N., *Riadas. Historia gráfica y documental del azote de Sevilla desde su fundación hasta el siglo XXI*. Sevilla 2017, pp. 158-159.

30. Un repaso fotográfico por las obras llevadas a cabo en Aguirre, L., "Proyectos de principios de siglo (1900-1929)". *Historia Gráfica...*, pp. 49-68.

tampoco entonces podía pensarse, por razones económicas, en efectuar obras de la importancia de las que ahora se proyectan.

Pero, con el desarrollo adquirido por el puerto durante los últimos años, la situación había llegado a ser completamente insostenible; las grandes velocidades del río en avenidas imposibilitaban las maniobras de los buques; la construcción de puentes como el Alfonso XIII y el de san Telmo, necesarios, es cierto, bajo el punto de vista urbano, constituyen un grave peligro para la navegación, tan pronto como las aguas adquieren alguna velocidad; los ensanchamientos indispensables para las maniobras de los buques, dan lugar a pérdidas de velocidad de las corrientes y a los consiguientes aterramientos (...). Además de estos inconvenientes, hay que señalar los que significan la inundación de los muelles, tanto por la pérdida de mercancías, como por las paralizaciones de los buques y de las faenas de carga y descarga; y también hay que tener en cuenta que el barrio de Triana, con más de 50.000 habitantes y numerosas industrias está completamente abierto al río, que lo inunda en cuanto las aguas salen de su cauce³¹.

Aprobado solo un año después de la inauguración de la corta de Tablada, este nuevo proyecto tiene su origen en el decreto ley del 26 de marzo de 1927³². A raíz de esto, Sevilla será clasificada, junto con Huelva, como uno de los grandes puertos del litoral andaluz. El Plan de 1927, o Plan Brackenbury, como se le conoce por el segundo apellido del ingeniero redactor, don José Delgado Brackenbury, tiene como principal objetivo la ampliación y mejora de las condiciones de los muelles hispalenses, además de incluir la tantas veces reclamada defensa de Triana. La rapidez con la que su proyecto se aprobó, indica que este debía de venir estudiándose con anterioridad.

El Plan persigue dos objetivos: por un lado, la eliminación de los efectos que, desde su origen, se habían detectado en el nuevo puerto recién construido (muelle de Tablada) y, por otro, la ampliación del mismo. Ensanche bastante sobredimensionado, que más bien parece un intento de aprovechar los tramos de cauce existentes con actuaciones bien delimitadas.

Los defectos del Plan Moliní estaban relacionados con su propia naturaleza de puerto fluvial abierto, radicando los problemas en el régimen de avenidas del Guadalquivir. En época de riadas el tramo más antiguo –el comprendido entre el puente de Triana y el de Alfonso XIII– quedaba inutilizado tanto por la excesiva velocidad de las aguas, como por la frecuente inundación de sus muelles³³.

31. Mora Arenas, V., *El avance de la provincia de Sevilla desde el 13 de septiembre de 1923*. Sevilla 1929, pp. 88-90.

32. Gaceta de Madrid 85 (26 de marzo de 1927), pp. 1765-1766.

33. En las imágenes 360, 361 y 362 puede observarse el tamaño del manto de sedimentos que tras una riada quedaban depositados sobre el muelle, inutilizándolo hasta que éste que-

Por otra parte, la consiguiente sedimentación del lecho del río hacía necesario el continuo dragado de sus fondos, además de amenazar con hacer desaparecer el tramo de Los Gordales³⁴. La solución que el nuevo plan de obras sugiere consiste en convertir al puerto fluvial en una dársena controlada mediante una esclusa y protegida de las avenidas. Este objetivo sería cumplido gracias a una serie de inversiones que el propio Brackenbury resume de la siguiente forma:

Se propone la apertura de un nuevo cauce que, arrancando del río Guadalquivir, frente a la Cartuja, aguas arriba de Sevilla, llegase a buscar el brazo de San Juan, por el pueblo que le da nombre. Este canal y su prolongación por el brazo de San Juan, vendrá a constituir el nuevo cauce fluvial, quedando libre el puerto de las influencias del río, mediante terraplenes de cerramiento que se establecerán sobre los cauces actuales, uno aguas arriba del puente de Chapina; otro al extremo del canal de Alfonso XIII; más un tercero sobre el trozo del antiguo cauce en la punta de Tablada. El puerto quedará, por tanto, convertido en una dársena cerrada de nivel constante y libre de la influencia del río; para su cerramiento se proyecta, lateralmente al cerramiento del canal de Alfonso XIII, la construcción de una esclusa de navegación de 200 m. de longitud, 25 m. de anchura y 8 m. de fondo en bajar³⁵.

El puerto quedaría configurado con un gran tramo principal desarrollado desde el Arenal, pasando por los muelles de Turismo/Nueva York, Las Delicias y Tablada hasta la esclusa, más uno menor correspondiente al brazo de Los Gordales, que se denominaría dársena del Hipódromo. En el proyecto estaba la interesante idea de integrar esta última zona con el ámbito urbano, fomentando la línea de atraque de la margen de Triana y por la punta de Los Remedios:

[...] estas posibles instalaciones futuras, de fácil conexión con la orilla izquierda por el nuevo puente de San Telmo, revalorizan los muelles antiguos, formando un conjunto portuario en el corazón de la ciudad y en Triana, con su latente pasado marinero. Triana, a su vez, quedaría unida por tierra a Tablada, posibilitando un mayor ensanche urbano en esa dirección³⁶.

Junto a la apertura de un nuevo cauce para el Guadalquivir por la vega de Triana y el aterramiento del antiguo a la altura de Chapina, también se

dara expedido. En *Historia Gráfica...*, pp. 186-187.

34. Antiguo meandro aterrado a finales de los años cuarenta donde desde 1973 se encuentra instalado el Real de la Feria.

35. Zapata Tinajero, A., *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*. Sevilla 1992, p. 81.

36. Ídem, p. 88.

proyectaba un malecón de defensa, de unos 50 m de anchura y 6-8 m de altura, que partiría del extremo Norte de Triana en dirección Sur hasta el hipódromo y base aérea de Tablada, donde cambiaría de dirección para seguir hasta la esclusa. Quedaban así defendidos este importante barrio y su posible ensanche, el núcleo edificado del establecimiento militar y la zona industrial del puerto.

Dentro del Plan también se proyectaban, entre otros:

- Tres nuevos puentes sobre la nueva corta: los del ferrocarril a Huelva y carretera de Extremadura y Huelva, en el Patrocinio, y el levadizo de San Juan de Aznalfarache, el cual enlaza ambos lados de la vega mediante un viaducto elevado³⁷.
- Una carretera por encima del malecón de defensa que uniera Triana y la ciudad con la localidad sanjuanera y el Aljarafe.
- El trazado de una línea de ferrocarril a Tablada y el puerto que discurriría desde Plaza de Armas, por encima del cerramiento de Chapina y muro de defensa, hasta la punta de Tablada, donde se dividiría en dos ramales, uno hacia la corta y otro la dársena del Hipódromo.

Las obras comenzaron a finales de 1929 continuando con buen ritmo hasta 1933 en que se paralizaron, habiéndose ejecutado gran parte de la nueva corta y muro de defensa, el viaducto y puente de San Juan y la barrida trianera de la Dársena³⁸. Por el contrario, aún no se había realizado el aterramiento de Chapina o los puentes del Patrocinio ni, por tanto, la conexión del nuevo canal con el río en este lugar. La crisis económica, primero, y la Guerra Civil, después, hicieron que las obras quedaran totalmente detenidas entre 1933-1943. Por fortuna, las mismas se acelerarían a raíz de la gran inundación ocurrida en 1947³⁹. Ese año el Ayuntamiento solicitó ayuda al Ministerio de Obras Públicas para la terminación de las obras de defensa de la capital, pero será tras la nueva riada de 1948 cuando se acometan, sancionadas con celeridad por el Gobierno y autorizado el Consistorio para contraer créditos con dicho fin⁴⁰. En 1944 se revisó y completó el antiguo proyecto reanudándose en los siguientes años los movimientos de tierras, pero no quedando por fin cerrada la dársena y abierto

37. Más información sobre estos nuevos puentes en Franco, E. A. (Coord.), *Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla*. Sevilla 1999, pp. 142-167.

38. Esta última en sustitución de la de Vázquez Armero, afectada por la nueva corta. En Díaz Garrido, M., *Triana y la orilla derecha del Guadalquivir. Evolución de una forma urbana desde sus orígenes hasta mediados del XX*. Sevilla 2010, pp. 346-347.

39. En marzo las aguas ascendieron más de 10 m por encima de su cauce habitual, incomunicando las poblaciones ribereñas y dejando graves secuelas en el saturado caserío sevillano, lo que obligó a alojar a gran cantidad de damnificados. Testimonio gráfico de sus secuelas en Salas, N., *Riadas...*, pp. 210-225.

40. Fernández Salinas, V., *La reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959*. Sevilla 1998, pp. 72-74.

el nuevo cauce hasta 1949. Poco tiempo después, en 1953, las obras quedarían totalmente terminadas y recepcionadas⁴¹.

Aquí debemos detenernos para hablar de la pieza fundamental de este nuevo proyecto, que fue la desviación del Guadalquivir a la altura de la estación ferroviaria Plaza de Armas-Córdoba mediante el trazado de un canal que, comenzando en La Cartuja y pasando por la vega de Triana, desembocaba en el extremo occidental de Los Gordales, frente a San Juan de Aznalfarache. Su longitud era de 3.500 m con 150 m de anchura y una profundidad en bajamar de 4,50 m; medidas capaces de evacuar un volumen total de 6.000.000 m³ ⁴². De esta manera, desaparecía el histórico meandro de Los Gordales y, además, la propia corriente del Guadalquivir a su paso por el Arenal y la calle Betis. A este divorcio se refiere el periodista Francisco de Cossío diciendo: “He aquí un río al que se le quita el último respiro de alegría, el de pasar por Sevilla”⁴³.

Por otro lado, de las obras originalmente contempladas en el Plan Brackenbury, quedaron sin realizar las correspondientes a la dársena del Hipódromo. El largo tiempo transcurrido seguramente hizo replantearse la idea, considerando, quizás, excesiva la dimensión del puerto proyectado, así como la mejor conveniencia de la zona para un ensanche residencial. Además, a lo largo de estos años el antiguo brazo quedó prácticamente cegado de forma natural, por lo que su aterramiento se decidiría de forma definitiva.

Con estas obras Triana, por fin, quedaba a resguardo de las inundaciones. Tras veinte años de trabajos, la superficie protegida de la ciudad aumentaba en otras 865 has, ascendiendo el total a 2.460 has. No obstante, lo cierto es que el barrio pagó de una manera nada sensible su protección, ya que la nueva corta cercenó las relaciones del arrabal con su vega. De “ruptura y recomposición territorial” habla Antonio Barrionuevo, donde los históricos caminos que partían de las calles Pagés del Corro o de San Jacinto a Tomares, San Juan de Aznalfarache o a las huertas de los alrededores, quedaron incomunicados y canalizados a través de los nuevos puentes⁴⁴.

A la larga, el tapón de Chapina demostró ser un gran atentado contra la memoria histórica del río, tal vez producto de la mala planificación, de la falta de sensibilidad por la rapidez de su ejecución, o de la escasez de fondos del momento. Desde entonces, y a pesar de ser trasladado aguas arriba (hasta el Alamillo en 1992) al Guadalquivir se le ha continuado vedando su natural discurrir por el centro de la ciudad.

41. González Dorado, A., *Sevilla: centralidad...*, p. 384.

42. Zapata Tinajero, A., *La reconversión...*, p. 91.

43. Morales Padrón, F., *Sevilla y el Río*. Sevilla 1980, p. 9.

44. Barrionuevo Ferrer, A., *Estructura y formas del crecimiento de la ciudad de Sevilla en los siglos XIX y XX*. Sevilla 1995, pp. 208-210.

4. Conclusiones

Aunque el Plan Brackenbury configuró la actual estructura portuaria, al menos en lo que a sus líneas básicas se refiere, la presión urbana posterior, que primero dejó inmóvil al puente de San Telmo (1964) y luego tendió el de Los Remedios (1968), además del progresivo aumento del tamaño de los barcos mercantes y su especialización, fueron restando espacio a la zona que primitivamente había pertenecido a la Junta de Obras.

Por otro lado, aunque las aguas del Guadalquivir no volverían a inundar Sevilla, la defensa de Triana, como anteriormente decíamos, lo fue en realidad solo de su casco urbano y no de su territorio más consolidado. Los elementos de la misma (corta y muro de defensa, así como el citado aterramiento de Chapina y la transformación del cauce histórico en dársena) supusieron la radical transformación de su estructura. Sin embargo, algunas de las consecuencias negativas de este Plan pudieron ser subsanadas con la reciente transformación de la ciudad (ordenación de las márgenes).

La corta de La Cartuja (1982)⁴⁵ y el levantamiento del tapón de Chapina en los albores de la Exposición Universal de 1992, recuperaron la dimensión histórica del río a su paso por la ciudad y restituyeron la conexión física de Triana con los terrenos colindantes. El traslado del impopular aterramiento hasta San Jerónimo ha significado la reorganización de las complejas funciones que cumplía como puerta Oeste de la ciudad, enlace con Triana y el Aljarafe y nudo neurálgico de servicios de abastecimiento y saneamiento, entre otros. Todos estos aprovechaban el tapón que se trataba de levantar, dificultando con ello la intervención y condicionando las soluciones alternativas. Finalmente, el puente del Cristo de la Expiración⁴⁶, popularmente conocido como del “Cachorro”, acabó sustituyendo al aterramiento en todas sus funciones.

A la prolongación de la dársena, en 6 km hasta las huertas del Alamillo⁴⁷, además de la restitución del cauce histórico, se unió la posibilidad de aprovechar el desmantelamiento de los ramales ferroviarios del borde del río⁴⁸. El

45. Un desarrollo de su gestación y ejecución en Del Moral Ituarte, L., *La obra...*, pp. 361-379.

46. Más información sobre esta singular obra de ingeniería en Manzanares Japón, J. L., “El puente del Cristo de la Expiración”. *Los puentes...*, pp. 267-283.

47. Como curiosidad, a finales de los años cincuenta circuló un proyecto para cegar el brazo de San Jerónimo desde el tapón de Chapina, pasando por la calle Torneo, hasta el actual monumento del “Huevo de Colón”. E, incluso, hubo otro para la orilla contraria, es decir, aterrizar el histórico cauce que pasa por el Arenal. Puede encontrarse más información sobre estas disparatadas ideas en Anónimo, *Informe y acuerdo sobre Sevilla y el Guadalquivir*. Madrid 1962 y Del Moral Ituarte, L., *El Guadalquivir y...*, pp. 99-104.

48. Rodríguez Bernal, E., “El impacto del tendido ferroviario en la ciudad de Sevilla: la construcción y el desmantelamiento del dogal ferroviario”. *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*. Sevilla 2001, pp. 205-222.

resultado de todo ello fue la ampliación de la calle Torneo y el trazado del paseo fluvial Juan Carlos I.

Por último, para el barrio de Triana la existencia de un contundente límite como es el que el muro de defensa representa, ha supuesto un elemento en cierto modo favorable. Hay que entenderlo como borde que ha impedido la extensión incontrolada del tejido urbano y que ha dado lugar a la configuración de un importante corredor territorial no urbanizable como espacio de tránsito entre Sevilla y la gran aglomeración que hoy en día es el Aljarafe⁴⁹.

Bibliografía

- Barrionuevo Ferrer, A., *Estructura y formas del crecimiento de la ciudad de Sevilla en los siglos XIX y XX*. Sevilla 1995.
- Braojos, A., Parias, M. y Álvarez, L., *Historia de Sevilla. Sevilla en el siglo XX*. Sevilla 1990.
- Del Moral Ituarte, L., *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX)*. Sevilla 1992.
- Del Moral Ituarte, L., *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX). Gestión del agua y organización del territorio*. Sevilla 1992.
- De Alarcón y de la Lastra, L., *El río de Sevilla y sus problemas a través de la historia*. Sevilla 1952.
- Díaz Garrido, M., *Triana y la orilla derecha del Guadalquivir. Evolución de una forma urbana desde sus orígenes hasta mediados del XX*. Sevilla 2010.
- Fernández Salinas, V., *La reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959*. Sevilla 1998.
- Franco, E. A. (Coord.), *Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla*. Sevilla 1999.
- González Dorado, A., *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano (1900-1970)*. Sevilla 2001.
- Moliní Ulibarri, L., *Proyecto de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la Ría del Guadalquivir y de su desembocadura*. Sevilla 1903.
- Mora Arenas, V., *El avance de la provincia de Sevilla desde el 13 de septiembre de 1923*. Sevilla 1929.
- Morales Padrón, F., *Sevilla y el Río*. Sevilla 1980.
- Rodríguez Bernal, E., *Historia de la Exposición Ibero-Americana de Sevilla de 1929*. Sevilla 1994.

49. Desde 2014 gran parte de este espacio, popularmente conocido como Charco de la Pava, ha sido reconvertido en parque periurbano. Barrionuevo Ferrer, A. (Coord.), *Parque Vega de Triana*. Sevilla 2014.

- Rodríguez Bernal, E., "Las repercusiones de la crisis de 1929 en el tráfico comercial del Puerto de Sevilla". *Actas del I Congreso de Profesores-Investigadores de la Asociación Hespérides*. Sevilla 1984.
- Rubiales Torrejón, J. (Coord.), *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*. Sevilla 1989.
- Ruiz Ortega, J. L., *Triana y Los Remedios durante el siglo XX: la conformación urbana del sector occidental de Sevilla*. Sevilla 2006.
- Salas, N., *Sevilla en tiempos de María Trifulca. Grandezas y miserias humanas durante los "años del hambre" (1939-1952), una época clave de nuestra reciente historia que ha sido injustamente caricaturizada*. Sevilla 1994.
- Salas, N., *Riadas. Historia gráfica y documental del azote de Sevilla desde su fundación hasta el siglo XXI*. Sevilla 2017.
- Sanz y Larumbe, Javier, "Proyecto de las obras de defensa de Sevilla contra las inundaciones". *Revista de Obras Públicas* 50 (1902).
- Vannev, J-R., *L'hydrologie du bas Guadalquivir*. Madrid 1970.
- Zapata Tinajero, A., *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*. Sevilla 1992.

Anexo fotográfico



FIGURA 1. *El muelle y tinglados del Arenal completamente anegados. Año 1936.*
Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

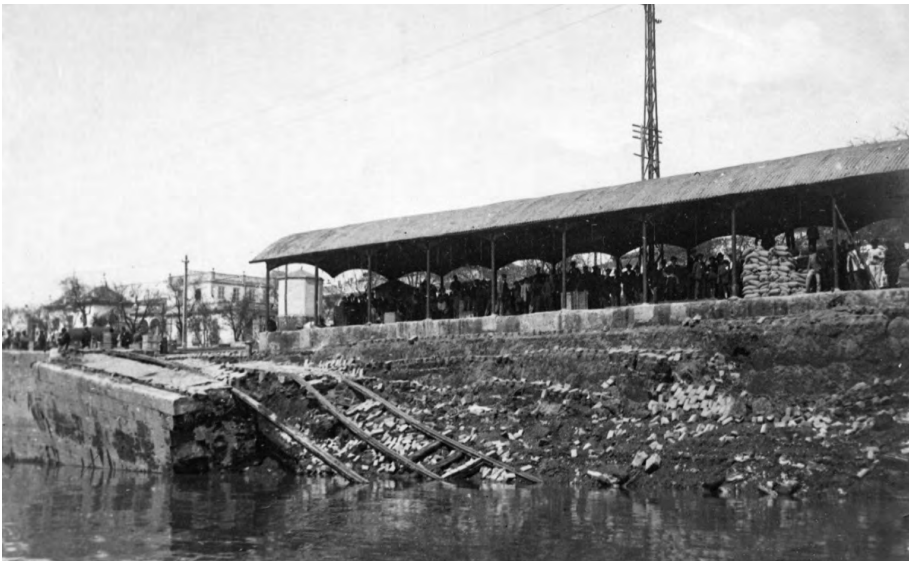


FIGURA 2. *Hundimiento del cantil del muelle del Arenal debido a una riada. Año 1916.*
Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.



FIGURA 3. Muelle de Tablada y tinglados inundados. Año 1947. Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.



FIGURA 4. El puente levadizo de San Telmo y muelle de Turismo durante una crecida. Año 1947. Fuente: Colección del autor.



FIGURA 5. Primeros movimientos de tierra en Chapina para crear un dique. Año 1948. Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.



FIGURA 6. Talud levantado en Chapina para impedir la corriente del río. Año 1948. Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.



FIGURA 7. *Puente ferroviario de Alfonso XII en seco y recrecido el nivel del fondo para crear el tapón. Año 1948. Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.*



FIGURA 8. *Vista aérea de las obras del tapón de Chapina y desvío de la corriente del Guadalquivir por la corta de la vega de Triana. Año 1949. Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.*



FIGURA 9. *Instalaciones deportivas de Chapina y jardines colindantes. Año 1969. Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.*



FIGURA 10. *Vista del monasterio de Santa María de las Cuevas con la corta de la vega de Triana y aterramiento de Chapina. Año 1984. Fuente: Fondo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Sevilla.*