

## Breve historia de la navegación por la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla

*[Marcos Pacheco Morales-Padrón](#)*



### RESUMEN

El objetivo del presente artículo es realizar un breve repaso por la historia del Puerto de Sevilla, alumbrando datos sobre un protagonista clave de la capital de Andalucía que, sin embargo, aún permanece sin estudiar en profundidad. Las fuentes empleadas han sido algunas primarias depositadas en el Archivo de la Autoridad Portuaria, además de bibliografía especializada del tema. En

cuanto a las limitaciones que esta pequeña investigación se ha encontrado está, sin duda, la falta de obras relativas a la actividad portuaria en el Guadalquivir, por lo tanto, creemos que nuestra aportación es original en el sentido de que sirve de prelude a una mayor investigación.

### ABSTRACT

The objective of this article is to carry out a brief review of the history of the Port of Seville, illuminating data on a key protagonist of the capital of Andalusia that, however, still remains to be studied in depth. The sources used have been some primary ones deposited in the Archive of the Port Authority, as well as specialized bibliography on the subject. Regarding the limitations that this small investigation has found, there is undoubtedly the lack of works related to port activity in the Guadalquivir, therefore, we believe that our contribution is original in the sense that it serves as a prelude to a further investigation.

**PALABRAS CLAVE**

Historia, Puerto de Sevilla, Sevilla, actividad portuaria, Guadalquivir.

**KEYWORDS**

History, Port of Seville, Seville, port activity, Guadalquivir.

**INTRODUCCIÓN**

Las singularidades de la ría del Guadalquivir han marcado la trayectoria de crecimiento del Puerto de Sevilla que, aunque directamente no está bañado por el mar, se ha visto favorecido por unas especiales condiciones naturales, las cuales desde tiempos inmemoriales permiten el aprovechamiento de sus muelles para la navegación. Dicho enclave industrial se encuentra a unos ochenta kilómetros del litoral atlántico, en una ciudad que a lo largo de los siglos ha ocupado un importante papel en el conjunto de la economía andaluza y española, y que en noviembre de 2020 su puerto cumplió 150 años desde su creación como institución.

**EDAD ANTIGUA**

Los anales de su historia muestran en la obra *Ora Marítima*, del poeta romano Avieno, que a la llegada de los fenicios y griegos a estas costas (siglo VI a.C.) el Guadalquivir desembocaba en un gran lago –el *Lacus Ligustinus*–, que abarcaba toda la extensión de las marismas desde Coria del Río hasta el mar; por lo que la estructura del Bajo Guadalquivir no existía tal como hoy la conocemos. Estos pueblos del Mediterráneo Oriental utilizaron el río para desarrollar un comercio relacionado con las riquezas que prodigaba la naturaleza, destacando en aquel tiempo los yacimientos de estaño y plata<sup>359</sup>.

Siglos más tarde, a partir del I a.C., el *Portus Hispalensis* sería utilizado como centro exportador de mercancías, ya que los intercambios con Roma eran frecuentes e intensos y se ceñían, preferentemente, al aceite, vino y trigo. El comercio floreció gracias a la navegabilidad del río, que ofrecía un transporte económico y rápido, lo que propició que la ciudad fuera expandiéndose hacia su definitivo cauce, pasando a ocupar el lóbulo de un meandro que poco a poco iría formándose, hasta constituir en su tramo final el puerto antiguo por excelencia, conocido como Arenal<sup>360</sup>.

---

<sup>359</sup> Un esquema de los rasgos más básicos, que permiten trazar la evolución desde la antigüedad a nuestros días, puede verse en Lebon Fernández, C., Castillo Manzano, J. I. y López Valpuesta, L. 1998, 9-37.

<sup>360</sup> El río antes accedía al casco histórico por la actual calle Barqueta, atravesaba la alameda de Hércules, plaza del duque de la Victoria y desembocaba en los alrededores de la calle Adriano. Una primera

## EDAD MEDIA

Para los árabes, el Guadalquivir era «el río grande», cuya denominación lingüística, tras algunas modificaciones fonéticas, derivaba en *al-wādi al-kabīr*. En aquel tiempo (siglos VIII-XIII) la urbe musulmana fue adquiriendo importancia desde el punto de vista mercantil, desarrollando un tráfico de pasajeros a lo largo del río e intercambios comerciales con el Magreb. La Sevilla islámica añadiría dos elementos nuevos que pasarían a ser señas de identidad de la ciudad y su relación con el río: el puente de Barcas (1170) y la torre del Oro (1220-1221).

Tras su conquista por Fernando III (1248), Sevilla paulatinamente se fue consolidando como plaza privilegiada en el comercio castellano, entre otras razones, por su estratégica ubicación, la cual le permitía conexiones con las tres grandes rutas marítimas de la época: la mediterránea, la atlántico-europea y la atlántico-africana. Posteriormente, en pleno siglo XV, la ciudad adquiere su condición de puerto relevante tanto a nivel local como nacional, proyectándose su influencia en toda Europa. Es en estos momentos cuando la actividad comercial se acrecienta, y el obispado levanta un muelle de fábrica con grúa que permita la descarga de los materiales destinados a la construcción de la Catedral (1401)<sup>361</sup>.

## EDAD MODERNA

La llegada de los europeos a América (1492) sería vital para el desarrollo de Sevilla, ya que marcó el inicio de una etapa de gran prosperidad, al ser escogida como sede del monopolio comercial con el Nuevo Mundo. Precisamente, su condición de puerto marítimo de interior facilitaba la seguridad del tránsito de mercancías y metales preciosos, propiciando que en ella se estableciera la Casa de la Contratación (1503). De esta forma, sus orillas, calles y mercados se convirtieron en centro mundial del comercio de la época, afirmándose que el Guadalquivir, en dicho momento histórico, era el «puerto y puerta de las Indias»<sup>362</sup>.

La ubicación de la mencionada Casa de la Contratación se veía influenciada, además de por la circunstancia de que desde el siglo XIII Sevilla ya era de facto la base de la Marina castellana, por la seguridad que le deparaba su condición de puerto «tierra adentro», como punto terminal de una vía fluvial que hacía complicado el asalto militar. Por si fuera poco, la comarca era centro de un área agrícola e industrial que ofrecía una salida natural por este peculiar entorno marítimo.

---

aproximación a la historia del Puerto de Sevilla puede recogerse sintéticamente en Bonet Correa, A. 1994, 266-267.

<sup>361</sup> A partir del siglo XV el protagonismo del Puerto de Sevilla, a nivel mercantil, generará una abundante bibliografía. En concreto, para los siglos XV y XVI sugerimos acudir a Otte E. 1996: *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla (España), Vicerrectorado de Relaciones Institucionales y Extensión Cultural.

<sup>362</sup> En boca del poeta Lope de Vega. Por otro lado, la importancia de la actividad comercial en Sevilla a lo largo de estos siglos puede verse en Bernal, A. M. 1976: *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868)*, Sevilla (España), C.O.C.I.N.S.

Al establecerse en 1564 la organización naval que imperó en la Carrera de Indias, durante algunas décadas del siglo XVI y gran parte del XVII, la urbe se constituyó como el principal núcleo desde el cual las flotas partían y arribaban, generando un intenso comercio con América. Las principales dificultades llegarían al Puerto de Sevilla a partir de 1640, a medida que el porte de las embarcaciones fue aumentando, a la vez que el calado de la barra de Sanlúcar reduciéndose, lo que acabaría basculando la base de operaciones comerciales hacia Cádiz<sup>363</sup>.

A mediados del siglo XVII el intenso tráfico que por el Guadalquivir se efectuaba no había logrado superar las deficientes infraestructuras portuarias, meandros o tornos, bajos y periódicas riadas, y todo ello sin contar con los problemas ya mencionados de la desembocadura y el creciente tamaño y tonelaje de los navíos; elementos que acabarían determinando el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz (1717), tomando el relevo como sede del monopolio americano. Comenzaba así un tiempo de decadencia para la actividad portuaria hispalense.

## EDAD CONTEMPORÁNEA

La constitución del Consulado Marítimo y Terrestre (1784) permitió la recuperación del río y su puerto, a cuya iniciativa se debe la primera rectificación de un meandro. La corta del torno de La Merlina (1794-1795), ubicada entre Coria y La Puebla del Río, aunque tenía poco más de 500 metros de longitud, fue de gran trascendencia, ya que con ella evitaba una vuelta de 10 kilómetros<sup>364</sup>.

A comienzos del siglo XIX la creación de la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir (1814) sería clave para la modernización de las instalaciones del Arenal y navegación por la ría. Dicha asociación empresarial emprendió la excavación de la corta Fernandina (1816), botó el primer barco a vapor de España (1817)<sup>365</sup>, y realizó obras de conservación y dragado del cauce.

A partir de este momento se sucederán los proyectos, como el que en 1859 el ingeniero Canuto Corroza lleva a cabo «para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima», que dejó de relieve el papel clave que el ferrocarril podría jugar

<sup>363</sup> A nivel general, es interesante la consulta de García-Baquero, A. 1988: *Cádiz y el Atlántico 1717-1778: el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Cádiz (España), Diputación Provincial de Cádiz, además de los textos de la época recogidos en Ravina Martín, M. 1984: *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de Contratación, Memorial de Fco. Manuel Herrera, 1726, estudio preliminar*, Cádiz (España), Diputación Provincial de Cádiz.

<sup>364</sup> La corta es un canal artificial que se abre para unir dos extremos de un meandro, con un trazado lo más rectilíneo posible, circunstancia que es aprovechada por la fuerza del agua para introducirse por este camino rectificado, dejando fuera de uso el cauce que discurriría por una curva cerrada, el cual podrá o bien cegar artificialmente para evitar «la dispersión de las aguas», o bien, dejarlo para que siga un proceso natural de desecación/sedimentación.

<sup>365</sup> El llamado «Real Fernando» o «Betis», para establecer una línea de pasajeros entre Sevilla y Cádiz. Algunas noticias referentes a este histórico momento pueden verse en Guillén Tato, J. 1967: *El Real Fernando, primer vapor español. 1817-1967*, Madrid (España), Ministerio de Marina.

imprimiendo dinamismo al puerto y la trascendencia que ambos tendrían en el conjunto de la economía, estimulando la agricultura y minería<sup>366</sup>.

A mediados del siglo XIX la favorable coyuntura económica va a fortalecer la actividad portuaria. Desaparecida la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir (1852), nacen ciertas casas privadas que se dedican al tráfico de pasajeros y mercancías, entre las que pueden citarse M. Sáenz, Cunningham, Vinuesa, Alcón, Ybarra, Segovia, etc., facilitando las importaciones/exportaciones, incrementando la flota española y diversificando los centros de destino, ampliando con ello los horizontes comerciales del Puerto de Sevilla<sup>367</sup>.

Como fórmula para mejorar la navegabilidad, se siguió optando por el sistema de cortas, especialmente durante la etapa de gobierno de Manuel Pastor y Landero (1863-1868), que sería el auténtico artífice de la rada finisecular al proyectar las siguientes actuaciones. Sin embargo, en paralelo también construyó espigones de defensa en La Cartuja, procedió al estrechamiento y dragado de diversos tramos del cauce para lograr mayor calado, llevó a cabo el cerramiento del brazo del Este y, sobre todo, insistió en los trabajos de la corta de Los Jerónimos, iniciada en 1860.

Respecto al puerto, a él se deben los casi 1.400 metros de muelle de fábrica comprendidos entre el puente de Triana y torre del Oro, con piso adoquinado y dotado de vías de servicio para el ferrocarril, así como la instalación para las labores de carga y descarga de tres grúas fijas movidas a vapor e igual número de tinglados<sup>368</sup>.

---

<sup>366</sup> Ver Corroza, C. 1859: *Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima*, Madrid (España), Imprenta de Don José Cosme de la Peña.

<sup>367</sup> Álvarez Pantoja, M<sup>a</sup> J. 1985: "Compañías de navegación y barcos a vapor", en Carrasco, D. (coord.) 1985, 68-72.

<sup>368</sup> Las actuaciones de Pastor y Landero son recogidas en las primeras memorias editadas, cuya consulta resulta ilustrativa, en unos momentos en los que la intervención humana sobre los elementos naturales se multiplica. Ver J.O.P.S. 1880, sobre la actuación del ingeniero Jaime Font y Escolá, y J.O.P.S. 1893, para la de Luis Gracián y Reboul. La separación entre las obras realizadas en el puerto y las ejecutadas sobre el río, permiten desligar la evolución seguida por cada uno de estos elementos.



Figura nº 1: postal circulada con los tinglados del muelle del Arenal.

Principios del siglo XIX.

Fotografía archivo privado del autor.

Por fin, el 25 de noviembre de 1870 se publicaba el Real Decreto que autorizaba la creación de la Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla. En los siguientes años, las primeras actuaciones de dicha institución se dedicaron con ahínco a terminar la obra ya comenzada de la corta de Los Jerónimos, que no se concluiría hasta 1888<sup>369</sup>, logrando con ello evitar varios bajos y acortar el curso del río en otros 13 km. Dos años más tarde se construyeron los cargaderos de mineral ubicados junto a la punta de Los Remedios, y al muelle del Arenal se le dotó de servicios auxiliares, nuevas grúas, agua corriente e iluminación; importantes mejoras que en la riada de 1892 tendrían un parón que seriamente afectaría a la actividad.

<sup>369</sup> Los datos relativos al coste de esta obra pueden verse en J.O.P.S. 1893, 11-15.



Figura nº 2: efectos de una crecida del Guadalquivir en el muelle de la Sal y del Arenal.

Finales del siglo XIX.

Fotografía archivo privado del autor.

A nivel comercial, es destacable añadir que a partir de 1895 en el Puerto de Sevilla apareció la «exportación intensa y a gran escala de minerales hematíes y oligistos, procedentes del criadero Cerro de Hierro<sup>370</sup>», además de los extraídos de las minas de Monteagudo, Rosalino, La Lima y El Pedroso, por no hablar del cobre de Aznalcóllar y Castillo de Las Guardas y, en menor grado, plomo, zinc y otros igualmente procedentes de la sierra Morena hispalense. Estos perfiles del tráfico requirieron nuevas orientaciones del transporte, cuya rentabilidad demandaría embarcaderos especiales de servicio intensivo y el empleo de mayores buques, lo que daría como resultado el trazo de un plan que posibilitaría la concreción de este comercio<sup>371</sup>.

El recorrido por los avances de la geografía portuaria sevillana es un apasionante estudio de personajes que se entregaron al propósito de mejorar un recinto de gran

<sup>370</sup> J.O.P.S. 1893, 17.

<sup>371</sup> A partir de mediados del siglo XIX, sobre todo desde que la Junta de Obras se constituye, las actuaciones sobre la ría y muelles se multiplican. Una relación de los principales proyectos se encuentra recopilada en Zapata Tinajero, A. 1992, 213-216.

complejidad, pues a medida que el siglo XX avanza, se hacen imprescindibles grandes actuaciones que permitan la entrada de buques de mayor calado y mejores zonas de servicio. Si bien, no entraremos en las biografías de estos ingenieros, sí reflejaremos los beneficios de su trabajo.

Las características físicas del Puerto de Sevilla en los inicios de la pasada centuria planteaban la necesidad de abordar ciertos problemas, los cuales debían resolverse para seguir siendo un enclave comercial rentable e, incluso, sobrevivir. Estos eran la profundidad, la dificultad de mantenimiento del canal de navegación y el acceso por la barra, que significaban limitaciones de manga y calado de los buques, lo cual obligaba a un acceso restringido de los mismos y, en principio, con menor capacidad de carga.

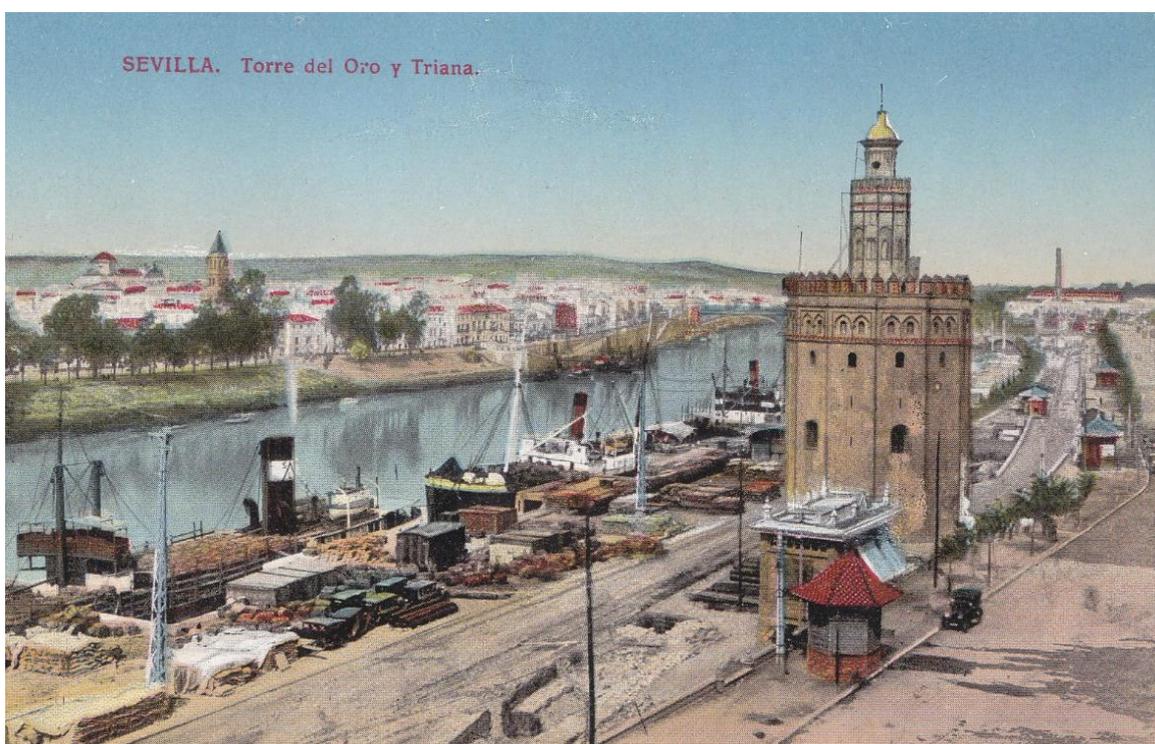


Figura nº 3: postal circulada de las antiguas instalaciones portuarias en torno a la torre del Oro. Principios del siglo XX.

Fotografía archivo privado del autor.

Como anteriormente dijimos, el progreso de las instalaciones hispalenses ha sido factible gracias a la decidida intervención humana. Las modificaciones emprendidas en la ría del Guadalquivir han sido múltiples, siempre tendentes a paliar los problemas consustanciales a su condición de puerto marítimo de interior, de tal modo, que la adaptación a los nuevos tiempos supuso fraguar soluciones, como el sistema de presas, que reduciría los aterramientos del canal de navegación y mejoraría la protección de la

ciudad para que no sufriera las consecuencias de las temidas inundaciones, que en otras épocas dolorosamente marcaron su historia<sup>372</sup>.

En líneas generales, las directrices que desde la Junta de Obras se proyectan dieron lugar a dos trascendentales actuaciones en la primera mitad del siglo XX: el Plan Moliní (1903-1926) y el Plan Brackenbury (1927-1953). Puede decirse que Luis Moliní Ulibarri y José Delgado Brackenbury realmente son los creadores del actual puerto, al menos, en lo que a su fisonomía se refiere, alejado ya de los que fueron sus símbolos emblemáticos durante tantos siglos: el puente de Triana y la torre del Oro<sup>373</sup>.

El plan concebido por Moliní, básicamente, se dividía en tres actuaciones: obras de mejora en la navegación de la barra y ría hasta conseguir 7-8 metros de calado, excavación de la corta de Tablada o canal de Alfonso XIII, construcción de muelles en la misma, e instalación de un puente levadizo en la boca norte de dicho canal<sup>374</sup>.

Además, la filosofía seguida en este plan pretendía aumentar el hinterland clásico del Puerto de Sevilla (Cádiz, Córdoba, Jaén y Badajoz), procurando llegar a captar la submeseta Sur, para lo cual era necesario mejorar las líneas ferroviarias. Asimismo, el estudio de las riquezas del subsuelo también era motivo de interés, a cuyo afán Moliní se dedicó, recabando información para conocer cuáles eran las posibilidades de otorgar una función más al movimiento portuario, concretando así las aspiraciones de la Junta, y dotando a los muelles de esa función industrial, añadida a la comercial que ya poseía<sup>375</sup>.

Sin embargo, el conjunto de obras de este plan quedó oficialmente inaugurado tres años después del fallecimiento del propio Moliní, pues al igual que su contemporáneo Aníbal González<sup>376</sup>, ambos no pudieron ver terminados los grandes proyectos que defendieron. El texto que a continuación adjuntamos es testimonio de la trascendencia del momento:

---

<sup>372</sup> En general, cualquier obra que traza la historia de Sevilla refiere los problemas que se derivan de las crecidas del río, los cuales han sido resueltos a medida que ha pasado el tiempo. Para los primeros años del siglo XX en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla se guardan las carpetas nº 310 y nº 319, referidas a los proyectos y obras para la “Defensa de Sevilla contra las inundaciones del río” (1899-1901) y “Proyecto de malecón de defensa contra las inundaciones del Guadalquivir entre los terraplenes del Canal de Alfonso XIII y el ferrocarril Sevilla-Cádiz” (1911), respectivamente. Ambos solo son dos ejemplos de la importancia que estos hechos han tenido sobre la ciudad de Sevilla. Para un recorrido gráfico, sugerimos acudir a Rubiales Torrejón, J. (coord.) 1989, 177-198. Igualmente consultar Palomo y Rubio, F. de Borja 2001.

<sup>373</sup> Es interesante la consulta de la historia de Sevilla como fórmula de ubicar el contexto donde se desarrolla su puerto, que reúne unas condiciones muy especiales de partida. Para la historia reciente de la urbe sugerimos Braojos Garrido, A. 1990: *Historia de Sevilla en el siglo XX*, Sevilla (España), Universidad de Sevilla. Por otro lado, la convergencia entre río y ciudad puede verse en Álvarez Salas, D. 1986: “Río y Ciudad en los últimos 100 años”, en Suárez de Vivero, J. L. (coord.) 1986, 44-51.

<sup>374</sup> El proceso de gestión del plan Moliní y la semblanza del propio ingeniero se encuentran plasmadas en Zapata Tinajero, A. 1992, 40-48.

<sup>375</sup> Zapata Tinajero, A. 1992, 61.

<sup>376</sup> Célebre arquitecto director de las obras de la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929, autor, entre otros proyectos, de la emblemática plaza de España.

«..., el año de 1926 marcó un nuevo y feliz rumbo para las aspiraciones de la Junta de Obras. En sus comienzos, el día 6 de Abril, tuvo la satisfacción de presenciar la solemne inauguración del Canal de Alfonso XIII por S. M. el Rey, que a bordo del crucero argentino “Buenos Aires”, y seguido de otros de la marina española, lo recorrió en toda su longitud, pasando el puente levadizo»<sup>377</sup>.

Las obras de la corta de Tablada y Exposición Iberoamericana de 1929 siguieron caminos paralelos, pues ambos sufrieron retrasos principalmente por motivos económicos y, de alguna manera, los dos proyectos hacían causa común, pues convergían en el engrandecimiento comercial de Sevilla. Realmente, el Certamen incentivaría el proceso de mejoras, ejerciendo este un impacto muy positivo en la economía de la ciudad.



Figura nº 4: obras de ejecución del muelle de Tablada, sobre la corta del mismo nombre.

Principios de la década de los veinte.

Fotografía archivo privado del autor.

Una vez concluidas las obras del Plan Moliní, la dictadura del general Miguel Primo de Rivera vio con buenos ojos, al albor de la mencionada Exposición, la aprobación del Plan de 1927 o Brackenbury. La historia del Puerto de Sevilla debe recoger la dedicación del ingeniero director José Delgado Brackenbury, gran artífice de la modernización de las infraestructuras durante tres décadas y del plan que explicitaba

---

<sup>377</sup> J.O.P.S. 1930, 5-6.

la conjunción de beneficios que se obtendrían si se dispusiera de una dársena cerrada, sin abandonar las necesarias precauciones que, en torno a la problemática de las inundaciones, tanto en Triana como en el propio enclave, debían girar<sup>378</sup>.

En este sentido, la Junta de Obras inició las obras de independización del puerto y ciudad del régimen fluvial, lo que va a suponer dejar definitivamente a ambos fuera del alcance de las riadas<sup>379</sup>. Los trabajos se proyectaron para cinco años, pero eran tiempos de inestabilidad política, huelgas y perturbaciones laborales que retrasaban y dificultaban los trabajos. Consistieron en el desvío del cauce del río por la nueva corta de la vega de Triana, el cerramiento del mismo por un aterramiento a la altura de Chapina-Plaza de Armas, la ejecución de una esclusa al sur del canal de Alfonso XIII, y la ejecución de un muro de defensa perimetral. Estas obras pretendían alejar el peligro de las inundaciones y facilitar el tráfico al disponer de una lámina de agua de altura constante, independientemente de las crecidas y mareas del río, lo cual ofrecía sustanciales ventajas para el progreso urbanístico, desplazando hacia el sur las instalaciones portuarias<sup>380</sup>.

Las memorias editadas por la Junta de Obras en dichos años recogen, con minuciosidad, los avances de los trabajos anteriormente mencionados, a los cuales se unieron la variación del trazado y nuevo embarcadero del ferrocarril de las minas de Aznalcóllar al Guadalquivir por el cerramiento del meandro de Los Gordales, desviación del río Guadaíra, construcción de un viaducto de hormigón armado y puente levadizo para la carretera de Sevilla-La Puebla del Río a la altura de San Juan de Aznalfarache, restitución de la red viaria y férrea por la vega de Triana mediante dos puentes (Patrocinio y ferroviario a Huelva), y construcción de una nueva barriada (la Dársena) en sustitución de las de Vázquez Armero y San José, afectadas por la nueva corta<sup>381</sup>.

Las actuaciones sobre la esclusa del canal, junto a la desviación del cauce, representaron las claves del plan. La recepción de la primera se hizo en 1953, 24 años

---

<sup>378</sup> El esquema del proyecto puede verse en el Archivo de la Autoridad Portuaria, carpeta nº 499, "Proyecto para la ejecución del Plan de Obras aprobado por R. O. de 24 de marzo de 1927. Concurso para la ejecución de los proyectos 1, 4, 5, 14 y 16". Además, significamos el contenido de la carpeta nº 498, "Plan de obras para solucionar los inconvenientes de que adolece el Puerto de Sevilla aprobado por R. O. de 24 de marzo de 1927. Expropiaciones. Memoria del Plan de 1927".

<sup>379</sup> Resultan ilustrativas las alusiones que se hacen a otras experiencias europeas, que sirven de referente para Sevilla. A tal efecto se citan los dragados de Boulogne-sur-Mer, Brest, Bonn y las «experiencias y datos sobre dragados expuestos en el Congreso de Ingeniería de San Luis (Estados Unidos) celebrado en el año 1904». Ver J.O.P.S. 1907, 21-33.

<sup>380</sup> La memoria editada en 1930 recoge fotográficamente aspectos de la vida portuaria de gran interés, por lo que su observación permite ver los avances en las obras, realizaciones y desarrollo del comercio que en sus instalaciones tiene lugar. Ver J.O.P.S. 1930: *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1923-24 al 28*, Sevilla (España), Tipografía de M. Carmona. De igual modo, es ilustrativa la consulta del plano que se adjunta en página 47.

<sup>381</sup> Muy interesantes son las páginas que explican detalles de las obras, dejando de manifiesto los principales rasgos de estas mejoras. Ver J.O.P.S. 1935, 5-8. En las páginas 69-70 de la misma se especifican los gastos realizados en los servicios y obras a cargo de la Dirección Facultativa durante los años 1929-33. Las dos partidas que alcanzarían un presupuesto mayor serían la esclusa (5.239.191,89 pesetas) y la apertura del nuevo cauce (6.228.406,65 pesetas).

después de adjudicarse su construcción a la empresa Vías y Riegos. Con ella se solucionaron todos los problemas de inoperatividad del Puerto, pérdidas de mercancías y destrozos en la ciudad en momentos de riadas<sup>382</sup>. Sin embargo, dicha obra también supuso una limitación a la entrada de buques, pues se pensó para un contexto anterior a la Segunda Guerra Mundial (1927), pero cuyas ideas y planos físicamente se plasmaron más de dos décadas después de haberse concebido (1953). Por lo tanto, cuando se puso en funcionamiento su manga ya suponía una restricción al desarrollo del Puerto de Sevilla y futuras industrias (astilleros), que paulatinamente se iría agravando.



Figura nº 5: vista aérea del cerramiento sur del canal de Alfonso XIII o corta de Tablada con la esclusa de Torrecuéllar. Principios de la década de los cincuenta.

Fotografía archivo privado del autor.

Es importante referir que, a la finalización de las obras del Plan Brakenbury, la corriente del Guadalquivir ya no pasaría más por Sevilla y el fluir de sus aguas quedaría interceptado por el tapón de Chapina, aliviando la dársena con la mencionada esclusa, cuya misión consistiría en la regulación del nivel frente a la influencia de las mareas, impidiendo de esta forma las inundaciones de la ciudad.

En los siguientes años y décadas se abordaron importantes proyectos para el desarrollo del Puerto de Sevilla, como la alternativa al seguimiento del cauce del río con

---

<sup>382</sup> Un repaso a los mismos en Alarcón de La Lastra, L. 1954.

la excavación del fallido canal Sevilla-Bonanza (1964-1975), la ampliación de la superficie de los muelles con el alargamiento de Tablada (400 metros) y la construcción de la dársena del Batán (1975), o la mejora de la navegabilidad y evacuación de crecidas con las cortas de la punta del Verde (1965), Los Olivillos (1971), La Isleta (1972) y La Cartuja (1982).



Figura nº 6: vista aérea de la corta de La Isleta (2020).

Fotografía del autor.

En la actualidad, en el Puerto de Sevilla se ubican importantes empresas que forman parte del tejido industrial de la capital, las cuales cuentan con grandes posibilidades de expansión al disponer de una excelente red viaria y marítima, que conectan los muelles del Guadalquivir con las principales vías de comunicación nacionales e internacionales.

Por otro lado, la integración de la actividad portuaria con la vida ciudadana es un proceso que últimamente se ha ido consolidando, siendo el muelle de Las Delicias el que mejores condiciones reúne para que las actividades de ocio y recreo tengan lugar. Sin embargo, el proyecto de reforma y reutilización del muelle de Tablada, y alrededores, está llamado a ser el culmen de ese proceso integrador puerto-ciudad iniciado en 1979 con el viejo muelle del Arenal. Los elementos que configuran dicho paisaje fluvial, trasladando allí el atraque de los cruceros y manteniendo las grúas inoperativas, permitirán ganar un espacio de conexión con el río, pero sin perder ese horizonte comercial que caracteriza a un muelle que en 2026 cumplirá cien años.

Hoy en día la mayoría del tráfico se canaliza por la dársena del Batán y terminales privadas. Dentro del primero se sitúa el muelle del Centenario con la terminal de contenedores y tráfico ro-ro, cuyo movimiento supera los 100.000 TEUS anuales gracias al tráfico con Canarias, efectuándose a través de varias líneas regulares. Allí también se encuentra el muelle del Centenario dedicado, principalmente, al movimiento de chatarras, fertilizantes y cereales. Inmediatamente detrás de la terminal, en la misma margen oeste, se encuentra la zona de actividades logísticas, y entre esta y la esclusa una gran zona industrial con el polígono de Astilleros, la zona franca y la terminal de Sevitrade. Por el contrario, en la margen este se sitúa el muelle de Tablada, en cuyos tinglados principalmente se mueve cemento y productos siderúrgicos, y las terminales de Carbón Puerto, Portillo y la de líquidos de Sevitrade, además de fábricas harineras, de semillas, etc.

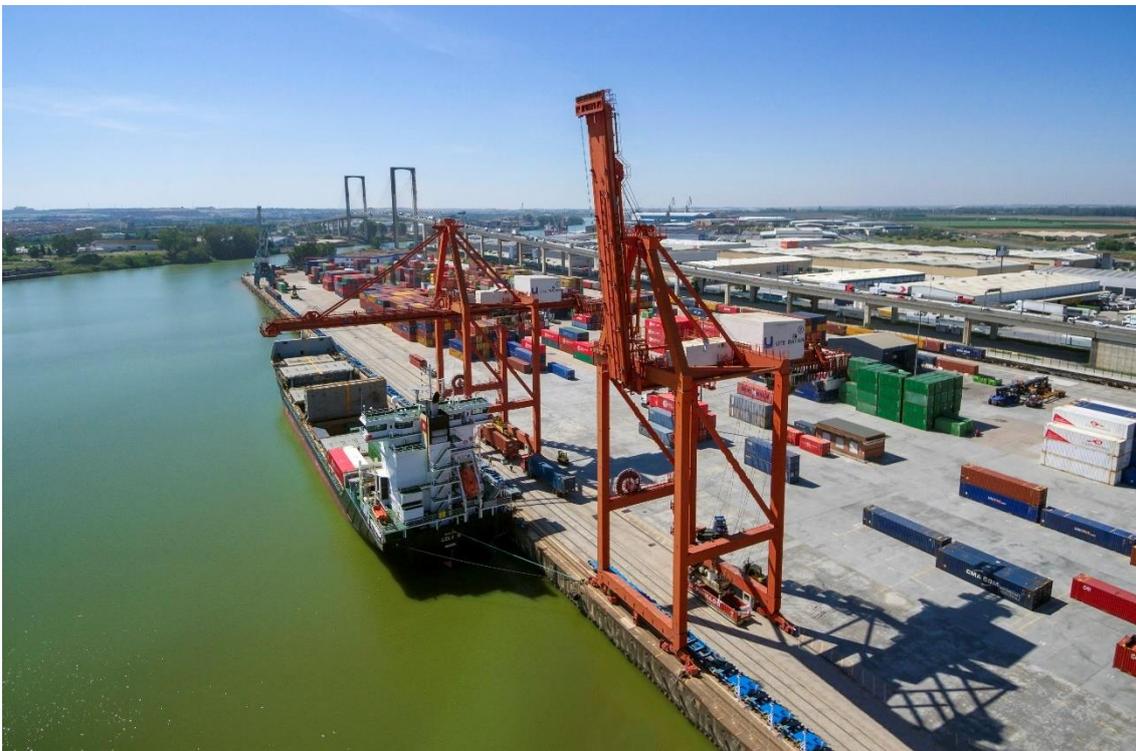


Figura nº 7: vista aérea de la Terminal Marítima del Guadalquivir, ubicada en el muelle del Centenario de la dársena del Batán (2020).

Fotografía del autor.

## CONCLUSIONES

El Puerto de Sevilla ha sido, es y será motor económico y de desarrollo de no solo la ciudad de Sevilla, sino que también de su provincia. Además, ha sido parte muy importante de su historia y, sin duda, aún tiene mucho que decir en los años venideros. Sin embargo, muchos/as sevillanos/as siguen sin conocer las ventajas que tener un puerto marítimo de interior supone y la importancia que la defensa de sus intereses tiene, advirtiendo a principios del siglo XX el propio Moliní que:

«..., Si alguna vez..., ha de haber en la Península un puerto de verdadera penetración, este puerto ha de ser, muy probablemente, el de Sevilla, y, por consiguiente, á él, á sus adelantos y á sus mejoras, les está encomendada buena parte de la realización del progreso de los intereses materiales de una extensa región del territorio nacional»<sup>383</sup>.

## BIBLIOGRAFÍA

ALARCÓN Y DE LA LASTRA, L. de (1952): *El río de Sevilla y sus problemas a través de la historia*, Sevilla (España), Tip. Hijos de A. Padura.

BERNAL, A. M. (1976): *Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868)*, Sevilla (España), C.O.C.I.N.S.

BONET CORREA, A. (coord.) (1994): *Puertos españoles en la historia*, Madrid (España), Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

CARRASCO, D. (coord.) (1985): *El río, el Bajo Guadalquivir*, Sevilla (España), Equipo 28.

DELGADO BARRADO, J. M. y GUIMERÁ RAVINA, A. (coords.) (2000): *Los puertos españoles. Historia y futuro (siglos XVI-XX)*, Madrid (España), Fundación Caja Madrid.

J.O.P.S. (1880): *Memorias anuales sobre el estado y progreso de las obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1871 hasta 1879*, Sevilla (España), Tipografía Díaz y Carballo.

J.O.P.S. (1893): *Memorias anuales sobre el estado y progreso de las obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla desde el año 1880 hasta el año económico 1889-90*, Sevilla (España), Tipografía Díaz y Carballo.

J.O.P.S. (1907): *Memorias sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1904 y 1905*, Sevilla (España), Imprenta de Gironés.

J.O.P.S. (1930): *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1923-24 al 28*, Sevilla (España), Tipografía de M. Carmona.

J.O.P.S. (1935): *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1929 al 1933*, Sevilla (España), Tipografía A. Padura.

LEBÓN FERNÁNDEZ, C., CASTILLO MANZANO, J. I. y LÓPEZ VALPUESTA, L. (1998): *El impacto económico del puerto de Sevilla sobre la economía andaluza*, Sevilla (España), Editorial Civitas (colección Economía).

---

<sup>383</sup> J.O.P.S. 1902, 7.

PALOMO Y RUBIO, F. de Borja (2001): *Memoria histórico-crítica sobre las riadas o grandes avenidas del Guadalquivir en Sevilla desde principios del siglo XV hasta nuestros días*, Sevilla (España), Ayuntamiento de Sevilla.

OTTE E. (1996): *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla (España), Vicerrectorado de Relaciones Institucionales y Extensión Cultural.

RAVINA MARTÍN, M. (1984): *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación. Memorial de Francisco Manuel Herrera. 1726*, Cádiz (España), Diputación Provincial de Cádiz.

RUBIALES TORREJÓN, J. (coord.) (1989): *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*, Sevilla (España), Junta de Obras del Puerto de Sevilla y Equipo 28.

SUÁREZ DE VIVERO, J. L. (coord.) (1986): *Simposium territorio, puerto y ciudad*, Sevilla (España), Junta de Andalucía y Centro de Estudios Territoriales y Urbanos.

ZAPATA TINAJERO, A. (1992): *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*, Sevilla (España), Junta de Obras del Puerto de Sevilla.

