

**CICLO AYUNTAMIENTO
EL RIO DE SEVILLA**

Transformaciones del río urbano en Sevilla en el siglo XX
Ramón Queiro Quijada
Arquitecto

Sevilla fue en su origen un asentamiento natural asomado a una gran ensenada del Atlántico llamada *Mar Ligustino* o *Golfo Tartesio*. Esta vinculación atlántica del antiguo asentamiento natural será una constante de la ciudad a lo largo del tiempo.

El citado *Lacus Ligustinus*, a principios de la romanización, ya estaría transformado en una alargada ría, que debía ser de fácil navegación, dado que se tiene constancia de que Híspalis era receptora de un considerable tráfico marítimo-comercial, importando vino, aceite, cereales y otros bienes a través de su puerto.

Las recientes excavaciones de la Encarnación, nos descubren, la presencia de unas importantes factorías de salazones del siglo I, y el análisis de los huesos y escamas encontrados en sus piletas nos desvelan la presencia de todo tipo de especies, lo que nos confirma la continuidad de esa *condición atlántica* de la ciudad.

Los arqueólogos de las excavaciones resumen el ámbito de la Encarnación en los primeros años de nuestra era de la siguiente forma: *“La primera ocupación de este espacio tuvo lugar hacia el año 40 d.C. como una ampliación hacia el norte de la ciudad romana Colonia Rómula Híspalis. Desde el principio se trataba de un área ordenada con nueva muralla, calles*

empedradas con cloacas y parcelas bien definidas, ocupadas en su mayoría por industrias artesanales relacionadas con el puerto del río Betis, muy cercano, ya que entonces fluía bajo la actual plaza del Duque”¹.

A finales del imperio, siglos II - IV, se abandona el uso industrial y artesanal, y se ocupa la zona con uso residencial, desplazando el puerto hacia el sur.

La Sevilla fenicia y visigótica mantiene el uso portuario, tal como lo demuestra la gran *ancla cruciforme* (1,72x0,83m.) encontrada en el nivel -15 m. de la Plaza Nueva², y datada en la segunda mitad del siglo VI. Confirmándose que el puerto de la ciudad de San Leandro y San Isidoro estaría en el entorno de la actual Plaza Nueva.

Persiste la vocación de puerto durante la Isbiliya musulmana, de la que es testimonio elocuente la barca de la Plaza Nueva (7,00 x 2,00 m.) del nivel -11 m. datada de finales del siglo X o principios del XI. La construcción de la gran cerca almorávide representa la clausura del río interior, lo que también obliga al desplazamiento del puerto hacia el oeste y hacia el sur, creando un gran espacio vacío entre el río y la ciudad: el Arenal, necesario para la manobra y almacenamiento de un gran puerto.

Continúa la vocación de puerto durante toda la edad media cristiana, lo que justifica que Alfonso X el Sabio construya en Sevilla en 1252 las más



Esquema del actual del Río Urbano en Sevilla a finales del siglo XX. Elaboración propia en base a la ortofotografía de Sevilla de 2015, ICA.

¹ Exposición permanente de las excavaciones de la Encarnación dirigidas por el profesor Fernando Amores Carredano, Antiquarium del Metrosol Parasol, Sevilla.

² Durante las obras del metro de Sevilla en 1981.

grandes Atarazanas o Astilleros Reales de toda Europa, en el entorno del nuevo puerto y exterior a la cerca. Pedro I (s. XIV) las potencia, y los Reyes Católicos (s. XVI) las amplían con las naves *de la Pescadería*, lo que hace suponer que en ese momento también debía ser fundamentalmente un puerto pesquero.

Dicha tradición histórica de Sevilla como puerto, y sobre todo, razones de seguridad, hicieron que después del descubrimiento de América, la ciudad asuma el monopolio del comercio de ultramar. Cádiz se consideró un puerto inseguro por su exposición a los ataques por mar, y Huelva estaba muy mal comunicada con la incipiente capital de España, en cambio Sevilla, por herencia almorávide y almohade, era una ciudad muy bien cercada, con una histórica vocación portuaria, y situada a una considerable distancia al mar, que jugaba a favor de la seguridad del tráfico comercial. En 1503, se crea la Real Casa de Contratación de la Indias, para fomentar y regular el comercio y la navegación con el Nuevo Mundo. Es en consecuencia, cuando la ciudad es *más puerto que nunca*.

Durante el siglo XVI, Sevilla se transforma en la capital de Europa, y su imagen focalizada en el puerto, es objeto de inspiración de los más famosos diseñadores de mapas, grabadores, pintores, etc. produciendo una abundantísima iconografía de la ciudad, de gran precisión y gran calidad artística como la impresionante vista de Sevilla y la actividad de su puerto de Alonso Sánchez Coello (1,50 x 3,00 m.) que se conserva en Museo de América.

Dicha actividad portuaria sigue manteniéndose hasta mediados

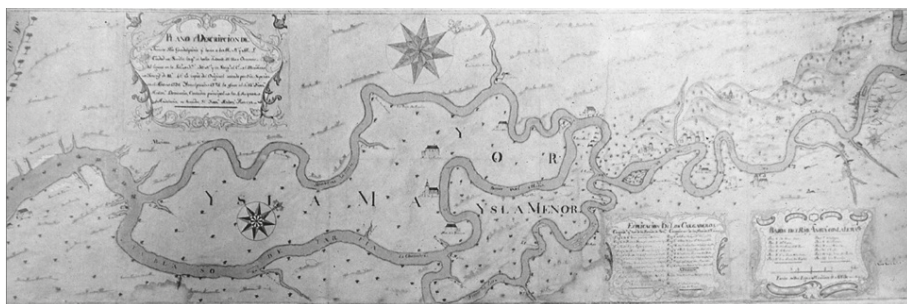


Vista de Sevilla. Alonso Sánchez Coello. 1576. Museo de América. Madrid.

del siglo XVII, pero desplazándose del Arenal a Triana, pudiendo considerarse este momento histórico como un punto de inflexión hacia la paulatina decadencia, que se producirá en la segunda mitad del siglo XVII, en favor del resurgimiento del Puerto de Cádiz, tendencia que se acentúa durante el XVIII debido a que en 1717 la Casa de Contratación con Indias se traslada definitivamente a Cádiz.

La ciudad sufre una profunda crisis económica, y la navegación por la ría se complica progresivamente, por las importantes sedimentaciones o aterramientos producidas por las crecidas del río.

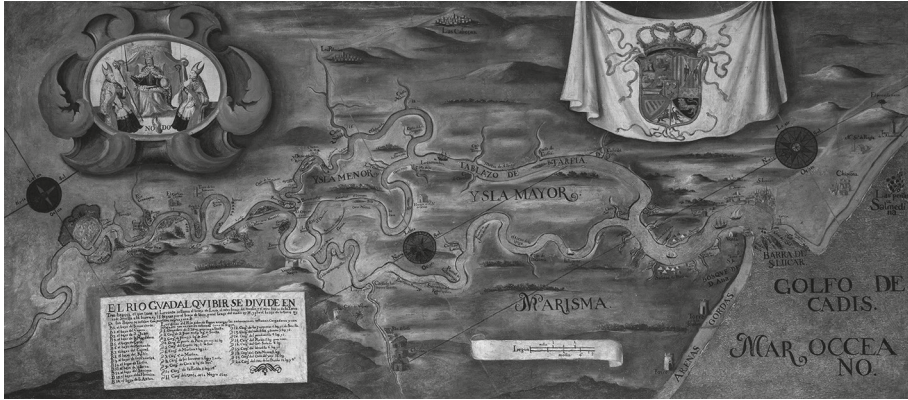
Resulta significativo como la iconografía de la ciudad y su puerto, empezará a ser sustituida por las representaciones territoriales del cauce completo de la ría; siendo muy representativo los planos del cauce como el que Francisco Antonio Pizarro dibuja en 1720, en el que la ría ya está encajada como río, manteniendo la definición Isla Mayor e Isla Menor.



Cauce. Interpretación de la Ría en el XVIII (1720). Francisco Antonio Pizarro.
Archivo del Puerto de Sevilla

La representación geográfica del río se traslada incluso a la pintura de la que es excepcional muestra el gran lienzo al óleo (2,44 x 1,10 m.) pintado en el último cuarto del siglo XVIII, y que se conserva en el Ayuntamiento de Sevilla.

La necesidad de seguir contando con la importante generación de riqueza inducida por el puerto, obligó a mejorar las condiciones de navegabilidad del cauce, eliminando los más importantes meandros naturales mediante la construcción de cortas. A finales del XVIII, se construye la corta de Merlina (1795) frente a Coria del Río, que elimina un torno casi circular de 10 km.; a principios del XIX, se realiza la



Curso del río Guadalquivir desde Sevilla hasta la desembocadura 1760. Óleo sobre lienzo. Anónimo. Sevilla, Ayuntamiento.

corta Fernandina o del Borrego (1816), que elimina un torno de 16 km., construida por la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir, (la cual también construirá en 1852 el puente de Triana); y a finales del siglo, se acomete la corta de los Jerónimos (1888), que reduce en 13 km.

el recorrido natural, originando Isla Mínima. Con las tres cortas llevadas a cabo en los siglos XVIII y XIX, se redujo la distancia navegable entre Sanlúcar y Sevilla en la importante cifra de 37 km.



(Muelle de la sal, 1856)

En el ámbito urbano, a mediados del siglo XIX, el río ya se puede cruzar por un puente fijo, el puente de Isabel II o de Triana (1852) heredero del histórico puente de barcas (1171), y las instalaciones portuarias mantienen su posición en el Arenal, entre la Torre del Oro y el nuevo puente, pero con riberas naturales muy descuidadas, y no formalizadas como atraques, síntoma claro de la decadencia del puerto. Señala Madoz en 1849, que en Sevilla “apenas hay comerciantes, propietarios de barcos o armadores y que el espíritu mercantil de la ciudad es muy

limitado”³, todo lo contrario de lo que sucedía en esos años en Cádiz.

Pero en la segunda mitad del siglo, se producirá una importante reactivación de la actividad del puerto, debido, entre otras, a las siguientes circunstancias:

1. La llegada del ferrocarril, cuya estación se conecta directamente con el puerto;
2. El incipiente desarrollo industrial, agrícola y minero;
3. Las mejoras de navegabilidad del río y la llegada de los barcos de vapor.

Factores que obligan a la construcción de un renovado puerto, cuyas obras realizadas entre 1863 y 1868 por el ingeniero Pastor y Landero, permitieron transformar el nuevo puerto en un verdadero emporio comercial. Las mejoras del puerto hacen que el movimiento de mercancías pase de 108.113 toneladas en 1868 a 690.599 en 1900⁴, lo que obliga a su ampliación hacia el sur, con el muelle de Nueva York (1905) y el muelle de las Delicias (1920).

El ferrocarril también obliga a construir un nuevo puente sobre el río exclusivo para la vía férrea, proyectado en 1878 por el ingeniero Jaime Font⁵, inaugurado en 1880 con el nombre de Alfonso XII. En 1898 se inaugura la Pasadera del Agua, exclusiva como acueducto, proyectada por Carlos A. Friend, completando la nómina de los tres puentes con los que se entra en el siglo XX.

Las referidas mejoras económicas y los modernos organismos gestores, como la Junta de Obras del Puerto o la Cámara de Comercio, generarán el caldo de cultivo que propicie las grandes transformaciones de la ciudad a principios del siglo XX, teniendo como eje articulador el río. La idea de la gran Exposición Iberoamericana surge de ese ambiente con el nuevo siglo.

La primera gran intervención que se proyecta será la construcción de la Corta de Tablada o Canal Alfonso XIII, contenida en el Plan Molini de 1903, con un trazado recto que comienza en la curva de los Gordales y que finaliza en la Punta del Verde.

³ Madoz, P., En Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar. Madrid. 1849, pp.240-241.

⁴ Camacho, E., “Las grandes obras de la Ría y el Puerto (1850-1900)” en “Historia Gráfica del Puerto de Sevilla”. Junta del Puerto de Sevilla, p.-31.

⁵ Jaime Font y Escolá es el mismo Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que ya había construido el Faro de Chipiona entre 1863 y 1867 como materialización de su proyecto fin de carrera. Desde 1871 sería el Director de las obras del Guadalquivir y su puerto, fallece prematuramente ese mismo año de 1880.



La conformación urbana de la ciudad en las dos primeras décadas del siglo XX vendrá marcada por el trazado natural del Guadalquivir, del que se protege y aleja debido a las numerosas crecidas⁶.



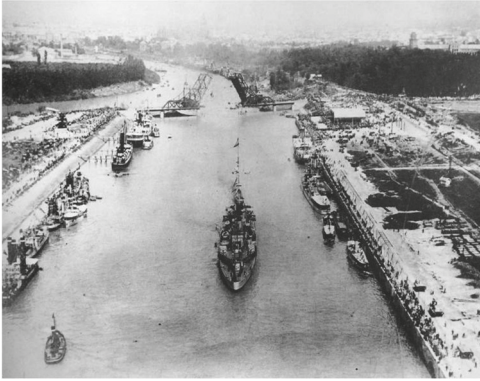
La corta de Tablada inaugurada en 1926 con el nuevo canal de Alfonso XIII posibilitará el deslizamiento del Puerto y el desarrollo de la ciudad hacia el Sur.

Su cauce de 6 km. definirá una directriz hacia el sur que marcará la direccionalidad de la Exposición del 29. Las obras se realizan entre 1909 y 1919, aunque el canal no se inaugurará oficialmente hasta 1926 una vez finalizado el puente que permite cruzarlo y que también se dedicará a Alfonso XIII.

El incremento de la actividad económica de la ciudad que se prepara para la exposición del 29, hace que los muelles sean insuficientes y se plantea una nueva ampliación hacia el sur, en la margen izquierda del nuevo canal, encargándole el proyecto al ingeniero sucesor de Moliní, José Delgado Brackenbury, proyecto que se aprueba el 20 de mayo de 1919 (Av. de las Razas actual) y que terminará llamándose **muelle de Tablada**.

El nuevo canal facilitaba el acceso, y la ampliación del puer-

⁶ Elaboración propia en base a la cartografía del Instituto Geológico y Minero de España de 1929, esquema del río antes y después de la crta de Tablada.



Inauguración de la Corta de Tablada en abril de 1926. En la margen derecha del río se puede apreciar aún el meandro de los Gordales, en la otra orilla la primera nave de los nuevos tinglados del puerto abarrotada de público para ver al rey Alfonso XIII embarcado en el crucero argentino Buenos Aires. Fototeca Ayuntamiento de Sevilla. Publicada en Braojos A., La Imágen aérea de la Sevilla de Alfonso XIII, IV.

to incrementaba la capacidad de atraque, pero no resolvía los enormes problemas que las crecidas del río originaban, tanto a la ciudad como al tráfico portuario. Para resolver esos problemas se aprueba en 1927 el Plan Brackenbury, en el que se incluyen: la corta de la Vega de Triana, inaugurada en 1948; la eliminación del meandro de los Gordales y la esclusa de la Punta del Verde (1951). También se desvían los arroyos, Miraflores, Ranilla y Tamarguillo hacia el Guadaira, y se construyen los muros de defensa.

El río seguía sometido tanto a las crecidas como al influjo de la mareas, motivo por el cual a finales de los años 40 se decide taponar chapina, utilizando para el aterramiento, entres otros materiales, cascos viejos de barcos inutilizados, consiguiendo que el río vivo discorra libre alejado de la ciudad por poniente, y el río urbano se transforme en dársena, garantizando la seguridad de los atraques del puerto. El espacio conseguido con el taponamiento se dedicará más adelante a las instalaciones deportivas universitarias. También es necesario conjurar el peligro del este, desviando el Guadaira más al sur de la esclusa y posteriormente el Tamarguillo al norte de San Jerónimo.

Aguas abajo, las cortas de La Punta del Verde (1965), la Isleta (1972) y la de los Olivillos (1971), enderezan el cauce vivo de tal forma que se eleva la reducción definitiva del cauce en unos 41 km., quedando establecida la distancia por el río entre Bonanza y Sevilla en 79 km. siendo 67 km. la distancia geométrica en línea recta, prueba de que el actual cauce es sensiblemente recto.

De las grandes y pequeñas islas que se van formando como



La corta de Triana sobre la cartografía de 1956⁷.

El 24 marzo de 1927 se aprueba por Real Decreto el Plan de Obras del Estado entre las que se encuentra el *Proyecto de Construcción de la Ría del Guadalquivir*.

Las obras del río se iniciarían en 1930 siguiendo el Plan de Delgado Brackenbury aunque no se concluirán hasta 1949.

La construcción del nuevo cauce a su paso por Triana supondrá la demolición de las barriadas levantadas por el Patronato Municipal de Casas Baratas de Sevilla en el barrio, concretamente las de San José y Vázquez Armero pues se situaban sobre el nuevo cauce previsto.

El traslado de los vecinos dio lugar a un nuevo barrio, el de la Dársena, lindando con la antigua carretera de San Juan de Aznalfarache, la actual avenida de Coria, que era la prolongación de San Jacinto y la conexión de Triana con el barrio León, también en la actualidad demolido.

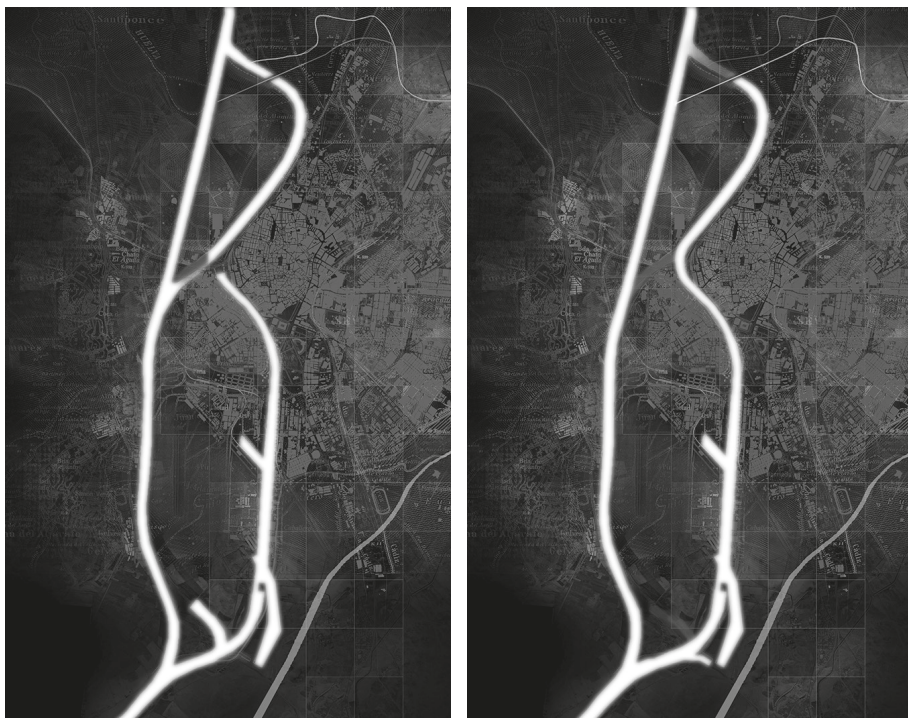
La transformación del tramo de río urbano en Dársena se completa con la construcción de la esclusa en 1951.

producto de las sucesivas cortas, solo permanece la toponimia, porque nada más finalizar la construcción de los nuevos cauces, comienza la invasión de los viejos, cegando las “madres viejas”, para su aprovechamiento agrícola, ganadero o urbano.

Hacia el norte, la **Corta de la Cartuja**, proyectada en 1972 y finalizada en 1982, constituye la gran obra hidráulica de finales del siglo, conjurando definitivamente el peligro de las grandes inundaciones de Sevilla, y permitiendo que la isla que se forma pueda alojar el gran acontecimiento de la EXPO del 92.

Como consecuencia de la ordenación de la isla para la Exposi-

⁷ Elaboración propia en base a la ortofotografía restituída del vuelo americano de Sevilla realizado en 1956. Pueden apreciarse con respecto a la imagen anterior la propia corta de Triana, la eliminación del meandro de los Gordales y la construcción de la esclusa. Están ya desviados los arroyos de Miraflores y Tamarguillo hacia el Guadaira, y se construido el muro de defensa que discurre desde la esclusa por Tablada, rodea Triana hasta Chapina, continúa por el casco norte y vuelve a la esclusa en paralelo y por el interior de los arroyos.



La corta de la Cartuja permitirá la defensa completa de la ciudad del río y la puesta en escena del suelo de expansión de la ciudad al norte que permitirá la Exposición Universal de 1992. Al sur puede apreciarse la recanalización del Guadalquivir, la corta de la Punta del Verde y el apéndice del inicio del frustrado canal Sevilla-Bonanza terminado en 1975.⁸

El destaponamiento de chapina en 1992, terminará de configurar la lámina de agua de la dársena tal y como la conocemos, cuya distancia efectiva se verá incrementada con el traslado de la esclusa más al sur en 2010.

ción Universal de 1992, se acomete la eliminación del tapón de Chapina (se tapona a mediados del siglo y se destapon a finales), dándole continuidad a la dársena hacia el norte, una vez desconectada del río vivo. Pero también, se prolonga la dársena hacia el sur hasta la nueva esclusa en la Punta del Verde, originando una lámina de aguas tranquilas que duplica la vieja dársena, con un potencial urbanístico de futuro realmente extraordinario, y a su vez permitiendo *una fácil navegabilidad del río vivo* hasta Alcalá del Río.

El resultado final es, que en la actualidad se cuenta con un cau-

⁸ Esquemas del río antes y después de la corta de la Cartuja y el destaponamiento de Chapina, elaboración propia sobre la base de la cartografía del Instituto Cartográfico Nacional de 1987.

ce navegable desde Alcalá hasta Sanlúcar con cualidades de *río urbano* desde Sevilla hasta la Puebla, al conformarse como fachada náutica junto con Coria, Gelves, San Juan y Camas; proporcionándole a todos esos pueblos un gran potencial de puertos, solo explotado por Gelves como puerto deportivo.

Pasado Puebla, el cauce discurre hacia el mar a través de un paisaje plano, marismeño, de una gran belleza, generando el paso de los buques entre las marismas un fenómeno perceptivo sorprendente, que nos devela la vinculación de este territorio con el mar.



Paso de un carguero aguas abajo a la altura de Isla Mayor.

La dársena, ya es totalmente urbana. Su caudal es estable y se renueva a través de la nueva esclusa, la cual le proporciona al nuevo puerto una gran capacidad no explotada actualmente. La lámina de agua actual estando sensiblemente al mismo nivel que el mar, continuará acusando el influjo de las mareas, lo cual permite entender el río y la dársena como ría, sin perder Sevilla su condición de puerto atlántico.

HACIA UNA CIUDAD- PUENTE

Podemos denominar como ciudades-puente, aquellas ciudades en las que el río es un potente elemento articulador de la trama urbana; Ciudades donde lo urbano se extiende a ambas márgenes del cauce fluvial, y el cosido se produce mediante numerosos puentes para dar continuidad a la trama. Concibiendo los puentes, no sólo como elementos ingenieriles que permitan cruzar el río, sino como elementos arquitectónicos bellos, conformando brillantes fachadas urbanas asomadas a la lámina de agua.

Venecia no se concibe sin los puentes de sus canales, ni Florencia sin los puentes del Arno, y menos París sin los puentes del Sena. Incluso una ciudad más moderna como Chicago construye sus más bellas fachadas urbanas asomadas a su río-dársena.

Sevilla, a lo largo de su historia, ha sido esencialmente una ciudad-puerto y dispone actualmente un enorme potencial para seguir siéndolo, pero demanda ajustarse a las necesidades del siglo XXI y las oportunidades que ofrece el río.

La situación de Doñana y las marismas impide la relación transversal viaria entre los municipios de Cádiz y Huelva posicionándose Sevilla como ciudad de paso. Sin embargo, o paradójicamente, Sevilla solo ha tenido un puente hasta el siglo XIX: el puente de barcas, que posteriormente se formalizará como el Puente de Isabel II o Puente de Triana en 1852. Ya hemos citado el segundo puente urbano que se construirá, será con motivo de la exposición ibero-americana, en 1929, denominado puente levadizo de Alfonso XIII⁹ (El existente puente de Alfonso XII de 1880, era un puente para el ferrocarril de Huelva; y la Pasadera del Agua de 1892 era esencialmente un acueducto, compatible con el tránsito peatonal).

Para restablecer la comunicación con San Juan de Aznalfarache, sería necesario construir otro puente para cruzar de nuevo el río, que proyecta Brackenbury, inaugurándose en 1934, todavía conservado, y que se usa actualmente como puente peatonal y carril bici de ámbito metropolitano.

⁹ El puente levadizo cruzaba el nuevo canal hacia las huerta de Tablada, hoy se encuentra desmontado y abandonado en los terrenos del puerto.

La corta de la Vega de Triana también obliga a construir dos nuevos puentes: uno para el ferrocarril Sevilla-Huelva dando continuidad al de Alfonso XII; y otro, que permitiera la comunicación de Triana por calle Castilla y Chapina con Huelva y el Aljarafe.¹⁰

El tercer puente que se llevará a cabo en el siglo lo firmará el ingeniero José Eugenio Rivera¹¹ se trata del puente de San Telmo que se proyecta levadizo¹² para permitir el acceso de buques al muelle del Arenal inaugurándose en agosto de 1931.

El tirón de la ciudad hacia el sur y el rápido crecimiento de Los Remedios hacia los Gordales, crea la necesidad de construir un cuarto puente proyectado por el ingeniero Fernández Casado, y que se inaugura en 1968 con el nombre de puente del Generalísimo actual Puente de los Remedios.

En 140 años se construyen por tanto tan sólo 4 puentes, y no será hasta el siguiente gran hito urbanístico de la ciudad: La EXPO de 1992, cuando se construyan 6 puentes más, y es que el control del río urbano fue fundamental para que se pudiera celebrar la EXPO, pero el miedo histórico¹³ al río estará tan enraizado en la ciudad que, incluso después de controlado su caudal, la propuesta urbanística ganadora del concurso de la ordenación de la EXPO y la que definitivamente se realizó, niega tanto la fachada de la dársena, como la del río vivo.

La operación Torneo, abriría el centro histórico al río transformado en dársena y conectando la ciudad de oriente con la de poniente con la instalación del Puente del V Centenario¹⁴, el Doble puente de las delicias¹⁵, el Puente del Cristo de la Expiración¹⁶, la Pasarela de la Cartuja¹⁷, el Puente de la Barqueta¹⁸ y el puente del Alamillo¹⁹.

¹⁰ Proyectado por el ingeniero Javier Sanz Larumbe en 1903, aunque no se comenzaría hasta 1930 terminándose en 1949, se demuele en 1990.

¹¹ Gana el concurso en 1925, colaboran con Rivera los jóvenes, Torroja y Entrecañales.

¹² En 1964 se hace fijo el tramo central con el deslizamiento del puerto hacia el Sur.

¹³ Se justifica tal miedo si recordamos, que sólo en la primera mitad del siglo XX, Sevilla sufrió 14 grande riadas, siendo la última en 1961.

¹⁴ El situado más al sur, de carácter territorial y de servicio al nuevo puerto.

¹⁵ Es el puente que sustituye al de Alfonso XIII.

¹⁶ Proyectado por el ingeniero José Luis Manzanares.

¹⁷ Lo proyectan el longevo ingeniero Fritz Leonhart y el arquitecto Luis Viñuela, de forma muy estilizado ostentando desde 2007 el record mundial de esbeltez.

¹⁸ Se utilizó como pasarela peatonal durante la EXPO.

¹⁹ Es un puente de carácter territorial, que tenía que dar continuidad a la ronda exterior, la SE-30, cruzando perpendicularmente dos veces el mismo río, la dársena en San Lázaro y el río vivo en Camas. El arquitecto Santiago Calatrava, lo concibió como dos puentes simétricos cuyos pilones simétricos definirían un gran arco imaginario que cubriría las huertas de la Cartuja. Solo se construyó el tramo de la dársena, y el extraordinario viaducto sobre el naranjal, hasta la orilla del río vivo.

En el río vivo; al sur del viejo de San Juan, se construyó el puente del AVE, siendo el último que lo cruza hasta Sanlúcar; y al norte, el acceso al Aljarafe se resolvió mediante dos puentes, el de Juan Carlos I y el de Reina Sofía.

El último salto sobre la dársena en su límite norte también se da mediante una pasarela, pero con gran potencial para colaborar a la integración de las dos riberas, dado que comunica los parques de San Jerónimo y el Alamillo facilitando el cierre del ansiado anillo verde de la ciudad.

PUERTO-PUERTA.

Nos referíamos al definir las ciudades-puente a dos cuestiones necesarias: Por un lado, el alto grado de conexión entre las orillas, y por otro, la apropiación urbana del margen, generando actividad urbana en torno al río.

La afección femenina de la palabra puerto nos recuerda el papel histórico del mismo en la ciudad: *puerta*. El nuevo puerto urbano debe ser la puerta de la Sevilla que aspira a ser una verdadera ciudad-puente.

Desde hace más de medio siglo no llega el agua a la cabeza del León, que indicaba junto al puente de Triana, el límite admisible de crecida antes de inundarse la ciudad. Superado por tanto el conflicto con el río, la dársena demanda ser conquistada.

Las naves de la Raza y los tinglados del muelle de Tablada, funcionando como almacenes infrautilizados del puerto, impiden la apertura del sector Sur a la Dársena, que se postula con vocación de ciudad.

Los clubes privados del Náutico y el Mercantil, dificultan la relación de los Remedios con la Dársena y el ensoñamiento del desecado meandro de los Gordales como el gran parque de articulación entre los Remedios y Tablada.

Los aparcamientos de Carrero Blanco ejemplifican la infrautilización de la fachada fluvial del oeste.

Las recientes actuaciones de re-equipamiento del muelle de las delicias como la Noria, el Acuario, la terminal de cruceros, los edificios de restaurantes, el aparcamiento de borde del Líbano, que pueden entenderse intrínsecamente como positivas, se desvirtúan en el momento

que se cierran por vallados que aíslan las actuaciones y la relación urbana con la lámina de agua, entendiéndose el conjunto como una colección de fragmentos urbanos.

La recuperación del muelle de Nueva York avanza a la reconciliación de la ciudad con el río. Sin embargo en la otra margen, la fábrica de tabacos de Altadis, y las descuidadas e impenetrables orillas esconde el barrio de los Remedios, impidiendo el registro urbano de la dársena.

En el siguiente tramo hacia el norte, la actuación proyectada por la Gerencia de Urbanismo en el paseo de marqués de Contadero, dibuja un escenario optimista de re-utilización, sin embargo, al margen de la idoneidad de la propuesta, actualmente en obras, puede representar una oportunidad perdida de haber convocado un concurso de arquitectura al más alto nivel en el que se hubieran debatido distintas alternativas para proyectar la tan importante histórica fachada de la ciudad-puerto entre la torre del Oro y el puente de Triana.

El margen opuesto fue objeto de un concurso de ordenación que gana la oficina MRPR²⁰ arquitectos, el objeto del concurso era el tramo del margen derecho del río desde el puente de San Telmo al puente de Triana. La reflexión histórica de la vinculación con la lámina de agua es el centro de la propuesta. Para el tramo del muelle camaronero se propone una solución transversal que permita la dilatación de la estrecha calle Betis y para el tramo del malecón un desarrollo tangencial al nivel de la lámina. El proyecto no se construye.

Con motivo de las obras del fondo estatal para el empleo y la sostenibilidad local (plan 5.000), el Ayuntamiento le solicita al equipo la adaptación del proyecto a un tramo mucho menor, el comprendido entre el kiosko de la Flores y la Comisaria de Policía, que se resuelve con las mismas claves: La búsqueda del registro de la lámina de agua como espacio de esparcimiento a través de una suave rampa y la dilatación de la calle Betis a través de un sistema de plazas-mirador que se asoman al río elevadas, rememorando los pantalanés históricos del muelle camaronero.

²⁰ José María Morillo y José Manuel Pérez Muñoz.



El muelle camaronero visto desde el Río.

Sorprende que haya permanecido cerrado durante más de 5 años continúe cerrado, como espacio público de la ciudad, siendo la mejor manera de conservar un espacio es utilizándolo.

Los tramos de Torneo, abiertos para la exposición del 92 se completan con dotaciones urbanas como la Biblioteca Felipe González, espacios de Juego de niños, pequeños atraques, que ejemplifican la reconciliación con el río.

El paseo de la O tendrá continuidad bajo el Puente de la Expiación mediante el proyecto de Guillermo Vázquez Consuegra para el paseo frente al jardín americano, sirviendo de enlace con el pabellón de la navegación y los jardines del Guadalquivir, donde la continuidad del carril bici y el paseo están garantizadas mediante la pasarela flotante.

Al norte, la utilización del viejo puente del ferrocarril de Huelva también como peatonal y carril bici, en conexión directa con el mercadillo del Charco de la Pava; y el incipiente ajardinamiento de la ribera inundable nos permiten ser optimistas en la incipiente relación urbana de la ciudad al Río no sólo en la Dársena sino también en su cauce vivo.

Revisadas las transformaciones del Río urbano en Sevilla en el siglo XX y sus potencialidades podríamos resumir en cuatro las claves del necesario papel futuro del Río en la ciudad:

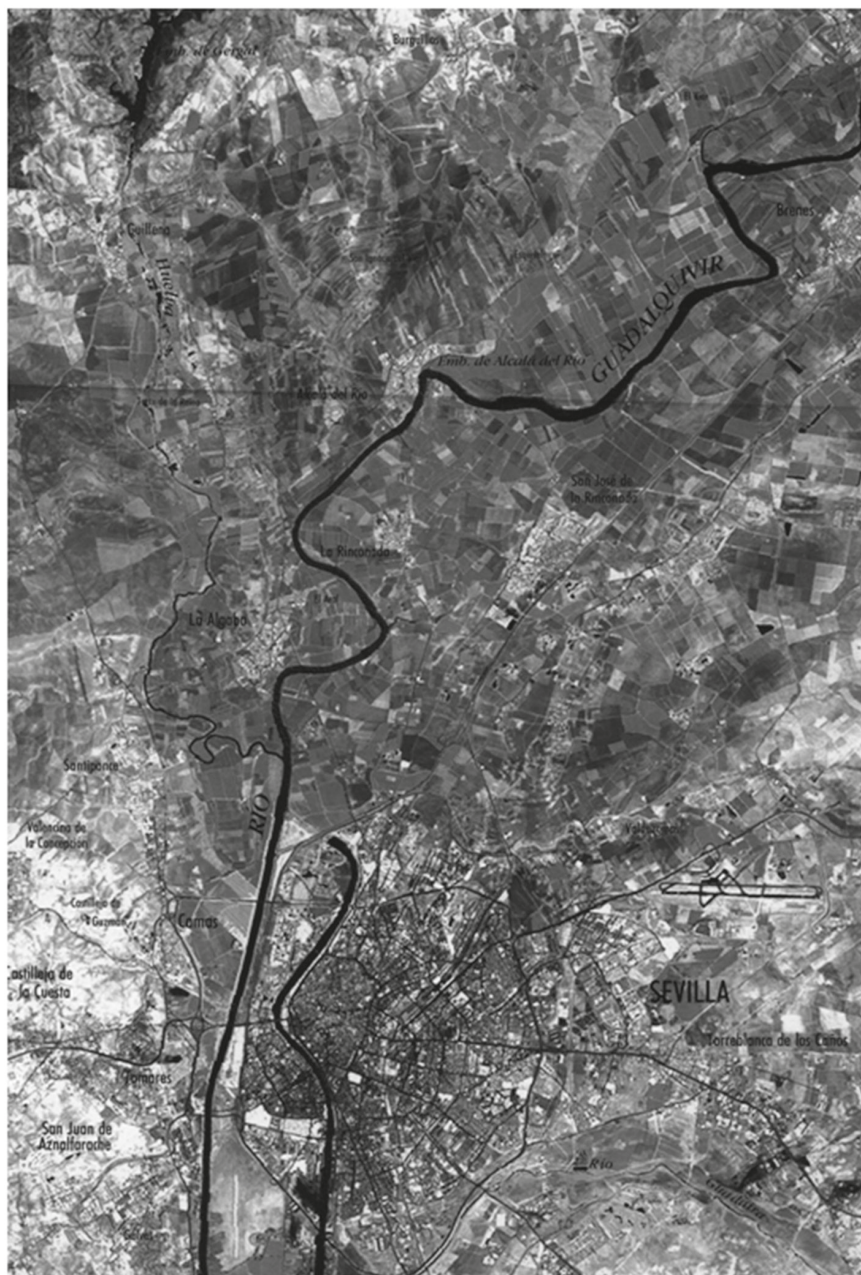
1.- Sevilla no puede renunciar a su milenaria vocación de puerto atlántico.

2.- Sevilla debe entender el río urbano como su espacio público más importante, articulador y protagonista de la ciudad.

3.- La ría o río vivo, constituye una extraordinaria *área de oportunidad*, con *connotaciones territoriales* y de área metropolitana, pero también, de orden urbano en el que debe jugar un papel de futuro muy importante, la ordenación de la dehesa de tablada.

4.- La suma de ambos potenciales, (dársena + río vivo), multiplicaría de forma exponencial los beneficios no solo de la ciudad, sino también de los pueblos cercanos que se asoman al río hasta Alcalá. Y es que Sevilla debe mirar al norte a través del Río y al atlántico a través de su puerta que no es la esclusa sino Bonanza.

Sevilla, noviembre 2016



La extensión navegable del Río hasta Alcalá. PGOU Sevilla. Documento Oportunidades y Estrategias.

Bibliografía.

AAVV. Guadalquivires. 50 aniversario Confederación Hidrográfica Del Guadalquivir, Cádiz, 1977.

AAVV. Alonso Francio, Eugenio. Coord. Los Puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1999.

AAVV. Rubiales Torrejón, Javier Ed. El río Guadalquivir. El mar y la marisma. Sanlúcar de Barrameda. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Consejería de Turismo, Comercio y Deportes, Consejería de Cultura y Consejería de Medio Ambiente. 2011.

Balbontín de Arce, Tomás. Sevilla. 1992, Crónica de una Transformación. Gerencia Municipal de Urbanismo. 1990.

Braojos Garrido, Alfonso. La imagen aérea de la Sevilla de Alfonso XIII. Formas y perspectivas del recinto urbano. 1920-1930. Ayuntamiento de Sevilla, 1990.

Collantes de Terán, Antonio; Cruz Villalón, Josefina & Fernández Salinas, Víctor. Sevilla. Atlas histórico de ciudades europeas. Centre de cultura contemporánea de Barcelona. 1994.

Del Moral Ituarte, Leandro. La obra hidráulica de la Cuenca Baja del Guadalquivir. (siglos XVIII-XX). Gestión del Agua y Organización del Territorio. Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 1991.

Del Moral Ituarte, Leandro. El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (siglos XVIII-XX). Sevilla, 1991

Queiro Filgueira, Ramón & Braojos Garrido, Alfonso. Sevilla desde el aire. 1880-1933. Colección Memoria de una Siglo. Fundación el Monte, Sevilla. 2002.

Rubiales Torrejón, Javier, Camacho Eduardo & Menanteau, Loïc. Historia Gráfica del Puerto de Sevilla. Junta del Puerto de Sevilla. 1989.

Rubiales Torrejón, Javier. El río Guadalquivir. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008.

