

GESTACIÓN Y DESARROLLO DEL PLAN BRACKENBURY DEL PUERTO DE SEVILLA: DEL RÍO A LA DÁRSENA DEL GUADALQUIVIR (1927-1953)

MARCOS PACHECO MORALES-PADRÓN

marcospachecomoralespadron@gmail.com

RESUMEN: El presente artículo tiene por objetivo analizar los cambios experimentados en el Puerto de Sevilla a lo largo de los 20 años que duró el plan de obras del ingeniero director José Delgado Brackenbury. Sirviéndonos de la documentación depositada en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla y bibliografía existente sobre el tema, hemos desgranado todas aquellas propuestas que se llegaron, o no, a realizar. Como conclusión, podemos afirmar que esta iniciativa ha determinado la actual fisonomía de la zona portuaria y del propio Guadalquivir a su paso por la ciudad, que pasó de ser un río a una dársena.

PALABRAS CLAVE: Puerto de Sevilla – Río Guadalquivir – Historia de Sevilla – Ingeniería hidráulica – Obras públicas

GESTATION AND DEVELOPMENT OF THE BRACKENBURY PLAN FOR THE PORT OF SEVILLE: FROM THE RIVER TO THE GUADALQUIVIR BASIN (1927-1953)

ABSTRACT: The present article aims to analyze the changes experienced in the Port of Seville over the 20 years that the works plan of the engineer director José Delgado Brackenbury lasted. Using the documentation deposited in the Archive of the Port Authority of Seville and existing bibliography on the subject, we have shelled all those proposals that were made, or not, to be made. In conclusion, we can affirm that this initiative has determined the current appearance of the port area and of the Guadalquivir itself as it passes through the city, which went from being a river to a dock.

KEY WORDS: Port of Seville – Guadalquivir River – History of Seville – Hydraulic Engineering – Public Works

Marcos Pacheco Morales-Padrón. Graduado en Historia por la Universidad de Sevilla (2014), máster en estudios americanos en la Universidad de Sevilla (2017), máster en formación del profesorado en la Universidad Europea de Madrid (2018) y, actualmente, cursando el máster en documentos y libros en la Universidad de Sevilla. Ha sido articulista en el diario ABC de Sevilla, bibliotecario de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla, community manager de varias empresas del Puerto de Sevilla y, actualmente, profesor de diversos colegios concertados de la capital hispalense. Su investigación se centra en la actividad portuaria en torno al Guadalquivir.

INTRODUCCIÓN

A rasgos generales, el problema abordado por esta investigación demuestra, basándonos en la historia, la importancia del Puerto de Sevilla en la conformación del tejido económico, urbanístico y productivo de no solo la capital de Andalucía, sino de su provincia, además de la falta de conocimientos que, sobre el mismo, aún hoy, existe. Esto último se demuestra en la escasez de producción bibliográfica sobre el tema, y a cuyo problema nos hemos tenido que enfrentar.

El presente artículo se estructura en tres grandes apartados. En el primero, “Contexto”, señalamos algunas bases históricas de los muelles del Guadalquivir, así como, a grandes rasgos, su situación en las primeras décadas del siglo XX. En el segundo, “El Puerto de Sevilla hasta 1927”, nos adentramos en aspectos mucho más concretos, como tráficos o infraestructuras hasta entonces desarrolladas, así como los problemas detectados. El tercero, “El Plan Brackenburg”, es el principal resultado de nuestro estudio.

Este último apartado, a su vez, se subdivide en: “¿Era realmente necesario?”, en el cual justificamos su aprobación, “Descripción técnica”, donde detallamos las cifras de tan magno proyecto, “Obras comprendidas dentro del Plan”, en el cual desgranamos cada una de las infraestructuras planteadas, “Razonamiento de las medidas de la esclusa”, defendiendo las proporciones de una obra que marcaría el futuro de los barcos que pueden llegar a la ciudad, “Los proyectos presentados y la estructura definitiva”, en referencia al proceso constructivo de dicha infraestructura y, por último, “Un presupuesto difícil de evaluar”, espacio dedicado a plantear el problema de dar una cifra absoluta del total de las obras, pues el conjunto de las mismas se dilató a lo largo de más de veinte años, donde los sobrecostes y parones fueron constantes.

La estructura del artículo se cierra con los apartados “Conclusiones”, “Bibliografía” y “Apéndice”. Especial mención a este último, donde adjuntamos abundantes fotografías procedentes del Archivo de la Autoridad Portuaria y de nuestra colección particular.

CONTEXTO

A pesar de la importancia histórica que el Puerto de Sevilla ha tenido no solo en la propia ciudad, sino también en la provincia y valle del Guadalquivir, este aún no ha merecido la debida atención de la historiografía. Obnubilados con las maravillas y riquezas americanas de los siglos XVI y XVII, a partir del traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz (1717) el protagonismo de este río andaluz en la bibliografía merma en la misma medida en la que sus dificultades para ser navegado se acrecientan. No será hasta la creación de la Junta de Obras

(1870) y la desamortización del subsuelo (Ley de Bases de 29 de diciembre de 1868), cuando los muelles hispalenses vuelvan a recobrar su lugar primordial en las crónicas y papeles importantes de la época.

Con una demanda cada vez más al alza, llegados a principios del siglo XX surge un plan de modernización del espacio portuario que lo libere de los tradicionales problemas que siempre había arrastrado: insuficiente calado del río, falta de espacio y exposición de la ciudad ante las inundaciones. Bautizado el proyecto en honor del ingeniero director que lo gestó, Luis Moliní Ulibarri, su seña de identidad fue la excavación de la corta de Tablada, o canal de Alfonso XIII, más la construcción de nuevos muelles y puente levadizo sobre ella.

Aún no se había terminado de desarrollar este conjunto de obras cuando, a poco menos de un año de su inauguración oficial, el 24 de marzo de 1927¹ se aprueba un nuevo proyecto de reforma: es el que se conoce como Plan de 1927 o Brackenbury, destinado a cambiar, nuevamente, el sentido y contenido del puerto hispalense.

Acostumbrados como estaban en aquel momento los/as sevillanos/as a ver las obras de su río dilatarse en el tiempo², los proyectos estacionarse o perderse por la maraña burocrática y a la concesión del dinero con extraordinaria parquedad, no puede, por menos, llamarnos la atención este inesperado cambio de rumbo.

Desde 1924 asistimos a una marcada aceleración en el proceso de equipamiento del nuevo puerto: construcción del muelle de Las Delicias, renovación del material de dragado, adquisición de nuevas locomotoras, edificación de almacenes, etc. Ciertamente, que los preparativos de la Exposición Iberoamericana (1929-30) bien pueden considerarse como un impulso para el cambio de talante que acabamos de apreciar. Sin embargo, el programa de reformas que en 1927 se aprueba no estaba para nada vinculado con dicho certamen. Sus miras son mucho más amplias, pues responden a otros planteamientos con una evidente vocación hacia un futuro definitivamente distinto.

EL PUERTO DE SEVILLA HASTA 1927

Según la descripción que el propio director de la Junta de Obras, Luis Moliní y Ulibarri, a principios del siglo XX de los muelles del Guadalquivir realiza, estos ocupaban el 5º puesto entre los que más toneladas movían de España³,

1 *Gaceta de Madrid*, 85 (1927), p. 1765-66.

2 Su precedente fue la ejecución de la corta de Tablada, o canal de Alfonso XIII, que no se inauguraría hasta 17 años después del inicio de sus obras (1909-26).

3 En 1900 en el Puerto de Sevilla se movieron 690.599 tn. Luis MOLINÍ ULIBARRI, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante el segundo semestre del año económico de 1899-1900 y los años solares y económicos de 1900 y 1901*, Sevilla: Imprenta de Gironés, 1901, p. 31.

además del 4º si estas se ordenasen por su valor total⁴. Por si fuera poco, el de Sevilla era el puerto que, después de Barcelona y Bilbao, servía a zona más extensa y rica de la geografía nacional. Su situación interior, emplazado a 100 km de la costa, le otorgaba una ventaja estratégica como acceso a la dilatada vega del Guadalquivir, además de en el punto de unión de importantes vías férreas. Todo ello aumentaba considerablemente su radio de influencia (hinterland), concediéndole mayor penetración hacia la zona central de la Península, siendo, por tanto, uno de los más cercanos a la capital, de la que entonces distaba 14 horas de viaje⁵.

Estos aspectos positivos, derivados de su localización, proporcionaban una cierta preeminencia a la que se podía sacar más provecho. Sin embargo, junto a estos también se daban factores de sentido negativo. El puerto hispalense, en lo que a infraestructuras, equipamientos y prestaciones se refiere, no satisfacía las necesidades presentadas por unos tráficos cuyos volúmenes iban en aumento. Por ejemplo, los muelles del Arenal tenían defectos esenciales arrastrados desde la época del director Pastor y Landero. Dicha infraestructura, levantada por este último en 1868, no era estable y en diferentes ocasiones había tenido que ser reparada, e incluso se temía por su colapso⁶. Por otro lado, su zona de servicio era estrecha, variando la anchura entre los 12-30 m⁷, donde en espacio tan reducido debían efectuarse todas las operaciones, incluido el movimiento de trenes. Sobre este aspecto negativo, Moliní añadía que “para aumentar la extensión de su zona de servicio hay que invadir vías y jardines que la población necesita con mayor razón cada día”⁸.

Además, dichos atracaderos carecían de algún punto donde las mercancías pudieran ser manipuladas de un modo efectivo y rápido, ya que la superficie de tinglados cubiertos solo era de 1.728 insuficientes m³. Mientras tanto, el equipamiento para todas las operativas solo consistía en una grúa de 40 tn, movida a brazo, y cinco a vapor; tres de ellas de 10 tn y las dos restantes de 5 tn. En general, hasta bien entrado el siglo XX la carga y descarga solía hacerse con los puntales de los propios barcos⁹.

De este modo, las instalaciones portuarias, hasta 1927, se componían de: muelle metálico bajo para pesca y embarcaciones menores (muelle de la Sal),

⁴ *Ibidem*, p. 35-38.

⁵ *Ibidem*, p. 34.

⁶ Ocurrió varias veces por efecto de las inundaciones en 1892 o 1940, entre otros. Aportaciones gráficas en Javier RUBIALES TORREJÓN (coord.), *Historia Gráfica del Puerto de Sevilla*, Sevilla: Junta de Obras del Puerto de Sevilla y Equipo 28, 1989, p. 179 y 182.

⁷ Luis MOLINÍ ULIBARRI, *Memoria sobre el estado...*, *op. cit.*, p. 42-48.

⁸ Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla (a partir de ahora A.P.S.), carpeta nº 209, documento l-307, Ante proyecto de la corta de Tablada, memoria, legajos 6-7.

⁹ Todo lo dicho, y más, puede apreciarse en la sucesión de fotos que ofrece Javier RUBIALES TORREJÓN (coord.), *Historia Gráfica...*, *op. cit.*, p. 83-104.

otro de fábrica destinado a mercancía general y, por último, uno metálico alto para el atraque de los barcos de mayor porte. En el extremo sur del Arenal, aproximadamente donde con posterioridad se localizarán las instalaciones de Las Delicias, se encontraban varios espigones de madera dedicados al tráfico de minerales¹⁰. Por otro lado, la orilla izquierda, calle Betis y zona de Los Remedios, básicamente se destinaba a tráficos menores, líneas regulares de pasajeros a Coria/Sanlúcar/Cádiz y a la reparación de la flota auxiliar de la Junta de Obras.

Por lo tanto, el Plan Moliní, iniciado en 1903, tendrá como función primordial ampliar la zona de operaciones portuarias hacia el sur, concentrando la actividad en los nuevos, amplios y mejor dotados muelles de Tablada, sobre la excavada corta o canal de Alfonso XIII.

EL PLAN BRACKENBURY

Como dijimos, aún no se había terminado de desarrollar por completo el anterior conjunto de mejoras del Puerto de Sevilla, cuando en 1927 sale a la luz pública otro nuevo proyecto: el Plan Brackenbury.

Sobre este último, José Delgado Brackenbury, fue el ingeniero director de la Junta de Obras desde 1915 hasta 1949, habiendo colaborado con su antecesor, Luis Moliní Ulibarri, desde 1908 en calidad de subdirector¹¹. Conocedor a fondo de la problemática de los muelles hispalenses, es de presumir, aunque documentalmente no esté confirmado, que su idea vendría gestándose desde bastante tiempo antes de su fecha de aprobación, acaecida el 24 de marzo de 1927¹².

Presentarlo en el momento en que se hizo suponía aprovechar dos factores coyunturales: por un lado, la buena trayectoria de la actividad comercial del puerto¹³, reflejada en una curva gráfica ascendente que podía servir de argumento base para justificar la necesidad de nuevas ampliaciones y, de otro, el idóneo momento político para Sevilla, forjado al calor de la Exposición Iberoamericana.

¿ERA REALMENTE NECESARIO?

Esta es la primera pregunta que suscita el ambicioso programa presentado por Delgado Brackenbury, aunque podríamos completarla con la siguiente: ¿por

10 A.P.S., carpeta nº 104, documento 19, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla durante los años 1918 y 1919-1920, doc. 47.

11 A.P.S., carpeta nº 545, sección Personal, fecha 1918-1936.

12 A.P.S., carpeta nº 499, sección Proyectos y Obras, Proyecto para la ejecución del Plan de Obras aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1927.

13 1.452.717 tn movidas en 1927, en A.P.S., carpeta nº 105, Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla durante los años 1923-24 al 1928, p. 63.

qué más reformas de tanta envergadura cuando las anteriores ya pretendieron equipar al Puerto para muchos años?

La ampliación culminada en 1926 respondía a unos criterios fundamentalmente espaciales y, en este sentido, su éxito fue indudable¹⁴. No obstante, en el puerto hispalense pervivían problemas no resueltos en absoluto con el Plan Moliní –incluso agravados en la medida en que este permitió la entrada de barcos de mayor porte– y que derivaban, sobre todo, de su emplazamiento sobre un río con frecuentes crecidas¹⁵. La navegación por el tramo final del Guadalquivir no era cómoda, las maniobras dentro del espacio portuario difíciles y los muelles seguían siendo inundables, en menor medida los de Tablada por estar más elevados¹⁶. Además, las mercancías continuaban sufriendo los daños causados por el agua y fango¹⁷. Consecuencia de dichas avenidas fluviales eran los aterramientos, verdadero azote para la institución portuaria, pues las crecidas arrastraban gran cantidad de barro que se depositaba en los fondos del cauce elevando su nivel¹⁸. Tras una arriada se invertía tiempo, recursos económicos y mucho esfuerzo en recuperar los calados perdidos, mientras el puerto no funcionaba con el debido rendimiento.

Todo este reguero de problemas se pretendía erradicar con el nuevo plan. Se aprobó sin vacilación con un presupuesto total de más de 42 millones de pesetas. En palabras del propio ingeniero director, para el Puerto este nuevo proyecto significaba su “transformación radical, librándolo de sus defectos de origen”¹⁹. La nueva obra vendría a cambiar los lazos existentes que unían a la

14 Recordemos que se habían habilitado los nuevos muelles de Tablada y Las Delicias, paralelos al eje del Certamen de 1929.

15 El valle del Guadalquivir, abierto y de bajo relieve, es fácil camino para las borrascas atlánticas que suelen caer sobre la cuenca en lluvias irregulares, espaciales y temporalmente. Si a la escasez de pendiente del curso, con fuerte sedimentación provocada por el material de acarreo, unimos un otoño o invierno lluviosos y la conjunción de la marea ascendente, tendremos los elementos propicios para desencadenar una avenida o riada. Leandro DEL MORAL ITUARTE, *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX). Gestión del agua y organización del territorio*, Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1992, p. 9.

16 Aportaciones gráficas en Javier RUBIALES TORREJÓN (coord.), *Historia Gráfica...*, op. cit., p. 177-199.

17 Una curiosa imagen sobre el salvamento de mercancías en *Ibidem*, p. 190.

18 Por ejemplo, el 5 de diciembre de 1910 comenzó una avenida extraordinaria del Guadalquivir. En las zonas donde los depósitos de fango no tenían mucho espesor, se barría con escobas de rama auxiliados por las mangueras de riego de la empresa de abastecimiento de la ciudad; pero en los muelles donde la capa presentaba mayor espesor, fue necesario levantarlo con palas cargándolo en volquetes y vagones para transportarlo fuera del aérea de servicio, ejecutando este trabajo de día y noche. En esta ocasión se extrajeron 6.647 m³. El gasto ocasionado por esta operación ascendió a 10.302 pesetas. Luis MOLINÍ ULIBARRI, *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1908, 1909 y 1910*, Sevilla: Imprenta de Gironés, 1911, p. 79-80.

19 A.P.S., carpeta nº 288, Certificaciones del Plan de Obras, Proyectos 5, 6 y 16.

ciudad con el Guadalquivir. Del concepto de dependencia se pasaría al de utilidad: se aparta al río, pero se queda el puerto aprovechando sus aguas, ahora inertes.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA

El proyecto sería así: se trataba de abrir un canal que, comenzando frente al monasterio de Santa María de las Cuevas, en La Cartuja, aguas arriba, se uniera con el brazo de San Juan de Aznalfarache. Este cauce artificial, eje de todo el conjunto y en realidad otra corta, desviaba el caudal del río a su paso por Sevilla y lo desplazaba hacia la vega de Triana, en donde se le abría un nuevo curso. Para que el puerto quedase separado y libre de su influencia, se establecieron tres terraplenes de cerramiento: uno en Chapina, otro en el extremo sur del canal de Alfonso XIII²⁰, junto a la actual base de El Coper, y un tercero sobre el antiguo meandro de Los Gordales, en las cercanías del aeródromo militar de Tablada. Todo el recinto urbano quedaba así convertido en una dársena de aguas controladas, ya que para su acceso se establecía una esclusa, ubicada en un lateral del cerramiento sur.

Aislado del régimen natural del río, este puerto, tal y como estaba proyectado y no como posteriormente se realizó, tendría forma de -y griega: los muelles viejos (Arenal y Turismo) y nuevos (Las Delicias y Tablada) constituirían el trazo de mayor longitud, mientras que el torno de Los Remedios a San Juan de Aznalfarache –Los Gordales– el menor. La extensión aproximada sería de unos 10 km.

A expensas de este último meandro, rectificado y acondicionado²¹, se creaba la dársena del Hipódromo; nombre dado por allí encontrarse una instalación deportiva de este tipo. Asimismo, y con el objeto de alejar su virtual peligro, en su fondo se preveía otro grupo de muelles, más pequeños, dedicados al tráfico de buques petroleros²².

Como decíamos, este fue el proyecto original presentado por José Delgado Brackenbury, aunque, ya antes de su aprobación, el Ministerio de Fomento impuso algunas correcciones. La primera, que la dársena de Petroleros seguía estando demasiado cerca del barrio de Los Remedios, de tal modo que se la trasladó hasta el canal de Alfonso XIII, en una posición parecida a la que en 1973 ocuparía la actual del Batán. En cuanto al cerramiento de Chapina, al norte, no lo sería del todo, pues debía quedar abierto mediante una pequeña

20 O corta de Tablada, eje principal de la actuación de Moliní y que se trataba de una corta para evitar los tornos de Los Remedios y San Juan de Aznalfarache.

21 Vestigios de este antiguo brazo es la pequeña rada existente junto al Club Náutico, pues el resto de la superficie actualmente es ocupada por el real de la Feria.

22 A.P.S., Carpeta nº 498, Sección Proyectos y Obras, Proyectos para la ejecución del Plan de Obras aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1927.

esclusa que pusiera en comunicación Sevilla con la zona alta de la ría, con vistas a una futura navegación fluvial a Córdoba para embarcaciones menores, que en aquel momento se estaba estudiando²³.

Al final, ninguna de estas dos modificaciones llegó a ejecutarse. El dilatado tiempo que las obras tardaron en recepcionarse, 1927-1953, hicieron cambiar esquemas y conceptos que en su día habían resultado válidos. El puerto proyectado por Brackenbury estaba más imbricado en la ciudad, conviviendo con ella; de haberse llevado a cabo, cabe pensar que su progresivo aislamiento no se hubiera producido de una manera tan acusada como la actual. Las razones por las que no se hizo pudieron ser urbanas y portuarias a la vez: de un lado, el cariz tomado por el posterior desarrollo del tráfico marítimo, que no demandó tanta extensión de instalaciones, mientras que, por otro, el fuerte proceso urbanizador de la zona (Los Remedios), el cual rechazaba la actividad portuaria marcándole un camino irreversible río abajo.

OBRAS COMPRENDIDAS DENTRO DEL PLAN

A la hora de realizar el Plan, este debía desglosarse en unos proyectos parciales que, al irse desarrollando bajo un orden y ritmo determinados, dibujarían el conjunto general pretendido.

El eje, ya lo hemos dicho, era la apertura del nuevo cauce por detrás del charco de la Pava. La corta de la vega de Triana tendría una longitud de 3.200 m y anchura media de 150 m con un calado de 4,5 m en bajamar; medidas capaces de evacuar un volumen total de 6.000.000 m³. Partiendo desde La Cartuja, estaba formada por tres curvas de amplio radio seguidas de otras tantas alineaciones rectas; la última de las cuales era una prolongación del tramo de Las Pitás, en el brazo de San Juan. Se habría de mover un volumen, aproximado, de 3.000.000 m³ de tierra²⁴.

Aunque sobre el papel la duración de las obras se estimaba en 5-8 años, hubo demoras por diversos motivos, entre ellos la agitación social imperante en los primeros años de la Segunda República. Los trabajadores protagonizaron y secundaron huelgas en numerosas ocasiones con un alto índice de conflictividad²⁵. En 1933 temporalmente se suspendió el trabajo, en tanto se terminaban

²³ La presa de Alcalá del Río (1931), en el lateral que linda con el pueblo, tiene un espacio habilitado para instalar un sistema de esclusas para permitir el paso de pequeños buques de carga fluviales. Carlos MENDOZA GIMENO, *Canalización y aprovechamiento de energía del río Guadalquivir: [entre Córdoba y Sevilla]... presentado al Sr. Ministro de Fomento el 14 de Marzo de 1919*, Madrid: Imprenta de Blass, 1921, p. 29-32 y 87. Información adicional en la carpeta nº 238 del archivo de la A.P.S., donde también pueden encontrarse documentos relativos a dicho proyecto.

²⁴ A.P.S., carpeta nº 550, Expediente de obra de la nueva corta por la madre vieja de Triana.

²⁵ José Manuel MACARRO VERA, "Los conflictos sociales en la ciudad de Sevilla 1918-1920" en Rafael RODRÍGUEZ (coord.), *Seis estudios sobre el proletario andaluz*, Córdoba: Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Córdoba, 1984, p. 54-67.

de construir los puentes sobre el nuevo cauce, más esa pausa, unida a la Guerra Civil y posteriores dificultades económicas, se alargó hasta 1943. Finalmente, las obras se concluyeron en 1950.

Tres puentes cruzarían el nuevo cauce: uno para el servicio del ferrocarril a Huelva²⁶, emplazado justo donde se ubicaba la antigua estación de Triana, que hubo de ser demolida, otro para la carretera de Extremadura²⁷, unido a la calle Castilla por medio de una calzada adoquinada, y un tercero que salvaba el río a la altura de San Juan de Aznalfarache, con el fin de restablecer las comunicaciones entre ambas orillas²⁸. Para este último, Delgado Brackenbury había previsto un transbordador, pero el Ministerio corrigió esta idea y puso un puente levadizo similar al de Alfonso XIII. Esta infraestructura fue una de las pocas que pudo terminarse antes del conflicto fratricida.

Para completar la protección de Triana, se levantó un malecón de defensa con la tierra de calidad impermeable extraída de la excavación de la cercana corta²⁹. Dicho muro arrancaba de la margen izquierda del cauce abierto, junto a la capilla de la Virgen del Patrocinio, y cruzaba el antiguo lecho por el cerramiento del Hipódromo hasta llegar a la base aérea de Tablada, donde se quebraba, cambiando de dirección para seguir paralelo al canal de Alfonso XIII hasta la punta del Verde. Además del populoso barrio, quedaba así defendida una gran extensión de la dehesa de Tablada, con lo que esta zona se capacitaba como posible terreno industrial ligado a los tráfico del Puerto.

26 Tenía una estructura de tres tramos de 70 m de longitud apoyados sobre pilas cimentadas mediante cajones clavados con aire comprimido. Cada tramo estaba constituido por dos vigas laterales trianguladas unidas por el tablero inferior. La obra se adjudicó el 11/06/1932 a Entrecanales y Távora S.A. y Siderúrgica del Mediterráneo, terminándose en 1943. Eugenio Alonso FRANCO (coord.), *Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla*, Sevilla: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999, p. 165-167.

27 El primer puente del Patrocinio (1930), cuyo autor fue Francisco de los Ríos, tenía una longitud de 229 m por 12 m anchura. Se recepcionó definitivamente el 21/03/1937. *Ibidem*, p. 153-154.

28 Se trata del puente de San Juan de Aznalfarache. Compuesto por una estructura metálica con perfiles de acero y uniones roblonadas, contaba con un tramo basculante con dos viaductos de acceso en hormigón armado. La parte basculante tiene una longitud de 181 m, un ancho de 8 m, mientras que 540 y 270 m los respectivos tramos del viaducto. La cimentación se hizo con cajones de hormigón armado hincados con aire comprimido. Empezado a construir el 02/12/1929 por la empresa Vías y Riegos, mientras que la parte metálica por la Maquinista Terrestre y Marítima, fue concluido el 02/03/1933. Tuvo un importe de 2.458.141 pesetas para el tramo metálico, mientras que los viaductos ascendieron a 1.726.094 pesetas. *Ibidem*, p. 147.

29 Con estas obras Triana, por fin, quedaba a resguardo de las inundaciones. Tras 20 años de trabajos, la superficie protegida de la ciudad aumentada en otras 865 has, quedando en total 2.460. No obstante, lo cierto es que el barrio pagó de una manera nada sensible su protección, ya que la nueva corta de la vega de Triana cercenó las relaciones del arrabal con su vega. De “ruptura y recomposición territorial” habla Antonio Barrionuevo, donde los históricos caminos que partían de Pagés del Corro o San Jacinto a Tomares, San Juan o a las huertas de los alrededores quedaron incomunicados y canalizados a través de los nuevos puentes. Antonio BARRIONUEVO FERRER, *Estructura y formas del crecimiento de la ciudad de Sevilla en los siglos XIX y XX*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1985, p. 208-210.

Desenvolver el Plan al completo también significaba realizar una serie de obras complementarias. La primera fue el traslado del embarcadero de la Compañía Gaditana de Minas de Aznalcóllar desde el meandro de Los Gordales, donde la falta de calado oponía serias dificultades al atraque, hasta San Juan de Aznalfarache, construyendo uno nuevo próximo a los ya existentes de las Minas de Cala. Se entregaría en 1933³⁰. También se procedió a desviar el río Guadaíra, que antes desaguaba en la corta de Tablada, por lo que se condujo paralelo a la dársena hasta verter fuera de ella, ya en la punta del Verde³¹. Otra variante fue el sistema de alcantarillado de la ciudad de la margen izquierda, que por medio de un gran colector las aguas se llevaron hasta, precisamente, el Guadaíra³². Los albañales de Triana y Los Remedios verterían en la corta de la vega de Triana, cuyas obras finalizaron en 1948.

En cuanto a la esclusa, pieza clave en el conjunto del Plan, sus cualidades se estudiaron detenidamente por la trascendencia de su función, pues quedaría como la única entrada al Puerto y, de alguna manera, condicionaría su futuro. Por lo tanto, parece indicado que, por la importancia que tiene y al dar por terminada la descripción de las obras contenidas en dicho proyecto, nos detengamos en un análisis algo más profundo³³.

RAZONAMIENTO DE LAS MEDIDAS DE LA ESCLUSA

Una de las funciones de esta infraestructura en Sevilla consiste en dejar pasar a los barcos que vienen navegando hacia sus muelles o viceversa: comunicar la dársena con la ría. Esta afirmación, en principio obvia, no puede soslayarse porque determina las medidas sobre las que se efectuaría la obra. Ahí surge nuestra primera duda, puesto que una empresa de tanta trascendencia debía ser concebida para prestar servicio en el presente, pero con proyección hacia un largo porvenir, dado que las condiciones de navegabilidad del Guadalquivir eran susceptibles de mejorar.

En 1927 la travesía normal hasta el Puerto de Sevilla admitía de 20 a 21 pies de calado, incluso llegando a los 22 (6,70 m) en ocasiones favorables de grandes mareas³⁴. Aumentar la profundidad de la ría en un solo pie más significaba que los gastos de conservación crecían en una enorme proporción, pero, aun así, se preveía que, a lo mejor en un futuro, con buenas condiciones de marea podría llegarse hasta los 30³⁵.

30 A.P.S., carpeta nº 803, Informe de D. Brackenbury al Consejo de Obras Públicas.

31 A.P.S., carpeta nº 500, Desviación del río Guadaira hasta las cercanías del cortijo del Cuarto.

32 Tristemente famoso por haberse empleado en él prisioneros de la Guerra Civil.

33 Aunque la de Sevilla es la única en España para grandes embarcaciones, en nuestro país existen otras como las de los canales de Castilla y Aragón, sin uso del siglo XVIII, o el Assut de Xerta (1857), en el Ebro.

34 A.P.S., carpeta nº 314, documento AH.40, Memorias anuales sobre el estado y progreso de las Obras del Río Guadalquivir y puerto de Sevilla desde el año 1908 hasta 1910, p. 14.

35 Situación que más de medio siglo después no se ha podido conseguir, ya que el calado actual se encuentra, desde 2017, en 7,20 m en pleamar, y 6,5 m en bajamar.

Según un informe presentado en 1923 al XIII Congreso Internacional de Londres³⁶, de los 14.500 buques inscritos en el registro de Lloyd³⁷, solamente el 0,68% calaban más de 30 pies. Por lo tanto, en aquella fecha los barcos con quillas inferiores a 25 pies constituían el 81,45% del total. Teniendo en cuenta tal apreciación, la solera de la esclusa se fijó a 8 m en relación al cero del Instituto Geográfico; en la punta del Verde equivalente a un calado en bajamar de 8,20 m, pudiendo con ello franquearla barcos que tengan 25 pies y medio (7,77 m). Una vez definido el fondo, la anchura se determinó en 80 pies, o sea, 24,38 m, quedándose en 25 m. La longitud se especificó en 200 m entre parámetros interiores de las puertas extremas³⁸.

Otra medida por determinar era la altura a la que debían de quedar enrasadas las obras de fábrica y compuertas, pues había que tener en cuenta que la otra función de la esclusa era servir como dique de defensa contra las riadas. Como punto de referencia para los datos correspondientes a la altura de estas últimas, se tomaron los estudios hechos por Moliní en 1903. De ellos resulta que la cota máxima que las aguas en las proximidades de la punta del Verde alcanzan es de 8,84 m³⁹ marcándose, por tanto, la altura de la puerta exterior en 9 m. El cuerpo y la cabeza interior, exclusivamente destinados a fines de navegación, bastarían con que tuvieran 7,50 m. A tenor de la función de dique desempeñada por la abertura exterior, esta debía reforzarse con todas las garantías válidas, por lo que en previsión de una posible avería se le aplicaba un sistema de doble puerta.

En definitiva, y según el artículo nº 5 del Reglamento de Servicio de la Exclusa, aprobado por Orden Ministerial de Obras Públicas de 12 de junio de 1976, habida cuenta de las dimensiones útiles y de la servidumbre de las líneas aéreas eléctricas, solamente se permitía el paso por la esclusa de buques cuyas dimensiones no rebasaran los siguientes valores:

- Eslora entre perpendiculares: 190 metros.
- Manga: 24 m.
- Calado: 8,50 m.
- Altura: 42 m.

36 A.P.S., carpeta nº 498, sección Proyectos y Obras, Plan de Obras para solucionar los inconvenientes de que adolece el puerto de Sevilla aprobado por R.O. de 24 de marzo de 1927.

37 Lloyd's Register es la primera y más antigua sociedad de clasificación, estableciendo reglas diseñadas para aumentar la seguridad y asegurando que los buques se construyan y mantengan de acuerdo con esas reglas.

38 A.P.S., carpeta nº 502, sección Proyectos y Obras, Proyectos para la ejecución del Plan de 1927. Exclusa.

39 Luis MOLINÍ ULIBARRI, *Memoria sobre el estado...*, *op. cit.*, p. 54.

LOS PROYECTOS PRESENTADOS Y LA ESTRUCTURA DEFINITIVA

Para la construcción de dicha infraestructura se entregaron un total de ocho diseños, de los que tres de ellos estaban muy completos, por lo que fueron estudiados a fondo por la Jefatura de Obras Públicas. El primero fue presentado por la Empresa General de Construcción, en el cual la casa alemana que había suministrado las puertas para la esclusa de IJmuiden (Holanda) colaboraba; modelo de inspiración para la hispalense. El segundo lo firmaba el especialista holandés Mr. Jitta, quien también había intervenido en la anteriormente referida esclusa neerlandesa. De la parte metálica se encargaría la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, y era el proyecto que presentaba la Sociedad Vías y Riegos. El tercero de los diseños, considerado técnicamente inferior, en la parte eléctrica incluía la colaboración de la casa Siemens-Schuckert.

Los presupuestos de dichos diseños, valorados en cerca de 17 millones de pesetas, eran muy similares, de modo que primaron las ventajas técnicas. Por eso se prefirió el de Vías y Riegos, ya que proponía unos sistemas de cimentación y puertas más acordes con las condiciones del terreno y régimen de corrientes imperantes en el Guadalquivir.

En cuanto al sistema de puertas, se escogió el de batientes sobre el de correderas, al considerar que, en el caso de Sevilla, las aguas muy cargadas de limos durante gran parte del año dejarían un grueso depósito de fango en los caminos de rodaduras. En cambio, las compuertas de batientes tenían un mecanismo muy sencillo y de fácil mantenimiento⁴⁰.

Finalmente, el 26 de julio de 1929 la obra se adjudicó a Vías y Riegos por un importe de 15.835.075 pesetas, dando comienzo los trabajos el 2 de diciembre de 1933⁴¹.

Sin embargo, retrasos en la apertura del nuevo cauce de Triana, conflictos por las huelgas y sobrecostes en el envío de los materiales⁴² motivaron un desarrollo de la obra más lento de lo previsto, de tal modo que se desencadenó la Guerra Civil y aun no se había concluido. A partir de aquí los acontecimientos obligaron a ir concediendo sucesivas prórrogas a los contratistas hasta un

40 A.P.S., carpeta nº 498, Informe del ingeniero jefe de la Jefatura de Obras Públicas de Sevilla sobre los proyectos que contenía el Plan de 1927.

41 A.P.S., carpeta nº 290, Proyecto de Exclusa de Tablada, doc. 2, Certificación de comienzo de las obras.

42 De entre los materiales más empleados en las obras del Puerto de Sevilla (madera de pino de Flandes, hierros laminados, carbón o cemento Portland), podemos destacar los minerales, cuyo coste experimentaron un alza considerable, ya que llegaron a adquirirse a 166.20 pesetas en el año 1920-21, con un aumento de 288% sobre el precio de 1913. El resto de productos sufrieron las mismas crecidas, siendo de un 151% para el primero, 226% para los hierros y 94% y 85% respectivamente para los dos últimos productos. José DELGADO BRACKENBURY, "Puerto de Sevilla. El canal de Alfonso XIII y sus muelles", *Revista de Obras Públicas*, 74 (1926), p. 10.

número de once; la última, del 26 de enero de 1944, habiendo la empresa ya cambiado hasta su nombre original por el de Obras y Finanzas, S. A.

El 23 de junio de 1949 acaece lo que pudiéramos considerar la inauguración, aunque no se le diera tal carácter. Fue con ocasión de imponerle a Delgado Brackenbury la Gran Cruz del Mérito Civil, concedida por sus dilatados servicios en la Junta de Obras sevillana (estuvo de director 34 años). Había llegado el día de jubilarse y, con tal motivo, se le hizo un merecido homenaje. Entre los actos figuraban un paseo en barco hasta Coria del Río realizado en la draga Guadalquivir, pasando ya por la esclusa.

En aquel verano estaba previsto que la dársena quedara cerrada y que todo el tráfico marítimo se canalizara por la nueva infraestructura. Sin embargo, la esclusa no se consideraría terminada hasta la tramitación de todos sus mecanismos, en 1951.

La recepción definitiva se verificó por acta de 21 de octubre de 1953, aprobada el 18 de noviembre de ese mismo año, mientras que la liquidación se acordó por Orden Ministerial el 21 de junio de 1954 con un importe total líquido de 20.057.805 pesetas⁴³.

UN PRESUPUESTO DIFÍCIL DE EVALUAR

La cuantía del Plan aprobada por el Ministerio de Fomento ascendía a 49.231.027 pesetas⁴⁴, aunque dicha cantidad es meramente indicativa. Debemos tomarla con cautela, puesto que originalmente estaba concebida para ejecutar todas las obras en un plazo máximo de ocho años, incluidas las dos dársenas, cuya realización era lo que más se dilataba en el tiempo.

El posterior desarrollo de los hechos, ya detallados, invalida este presupuesto inicial pues, ni se hicieron todas las obras, ni menos aún en el tiempo indicado. En el transcurso de los 26 años devenidos hasta la recepción del último proyecto (esclusa), cupieron acontecimientos de todo tipo capaces de dislocar por completo la primera evaluación. Los costes de las materias primas fueron aumentando al igual que los salarios⁴⁵, el dinero se devaluó y el material destinado a las obras se deterioró, entre otros factores. Con estas coordenadas, difícil será saber el coste real de los trabajos llevados a cabo.

Pese a que conocemos el montante parcial de cada uno de los dieciséis proyectos en los que se descomponía el Plan, tampoco sirve de mucho porque

43 A.P.S., carpeta nº 290, doc. 14, Certificaciones del Proyecto de la Exclusa de Tablada.

44 A.P.S., carpeta nº 288, Certificaciones del Plan de Obras, Proyectos 5, 6 y 16.

45 Sirva como ejemplo que los salarios crecieron considerablemente desde 1919 hasta 1923, con aumentos que oscilaron en este último año del 70% al 130%. Y se comprende que así haya sido debido a que la elevación del jornal está íntimamente ligada a la carestía de vida. Ángeles GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Lucha obrera en Sevilla: conflictividad social (1900-1907)*, Barcelona: Luisa Carbonell, D.L., 1988, p. 11.

prácticamente ninguno se cumplió a rajatabla. Por ejemplo, sí tenemos conocimiento de que las obras de fábrica de la esclusa en 1927 se valoraron en 8.217.487 pesetas, mientras que las puertas en tres millones, pero que ya al adjudicarse en 1929 a la sociedad Vías y Riegos se hizo en unos dieciséis, cuatro más de lo incluido en el presupuesto general entre los dos conceptos. Al terminarse la esclusa, esta había costado más de veinte millones⁴⁶. Otro caso es la apertura del nuevo cauce por la vega de Triana, que fue adjudicado en algo más de catorce millones, aunque en octubre de 1936 ya se le tuvo que aprobar un aumento adicional, moderado, de 413.131 pesetas. La cantidad de obra ejecutada en marzo de 1929 ascendía a un total de 6.128.276 pesetas, mientras que la parte de trabajo restante se incrementó en un 13% sobre el presupuesto original; en 1940 vuelve a realizarse la misma operación aumentándose en un 17%. Ambos incrementos suponían en total un alza de 2.379.586 pesetas sobre lo aprobado en 1929. Otra subida, realizada en 1943, elevó el presupuesto para la obra que restaba por hacer en un 113% aplicable, con carácter retroactivo, desde mayo de 1942.

Para colmo, el material propiedad de la Junta de Obras (vagones, excavadoras, etc.) que esta cedió a los contratistas para abrir el nuevo cauce, quedó a la intemperie durante la paralización del trabajo sufrido entre 1933-1943. Cuando se pensó en reanudarlo, la maquinaria que no había desaparecido se encontraba en tan mal estado que era impensable contar con ella.

Por todo esto, conocer el presupuesto inicial solo nos sirve como base para juzgar, por un lado, la magnitud del proyecto y, por otro, la buena disposición del Gobierno, a cuyo presupuesto extraordinario se cargaba sin tener inconveniente alguno en aprobar un montante tan elevado.

Para entender esta aceleración que hemos expuesto, al inicio (1927-1933) y final de las obras (1943-1953), habría que remitirse al marco legal en el que se encuadran las directrices propuestas para el mantenimiento, explotación y reforma de los puertos. A este efecto, un Real Decreto-Ley de 30 de abril de 1926 había creado un nuevo organismo destinado a regular todo cuanto a los puertos se refería. Dicha institución recién creada, la Junta Central de Puertos, reorganizó su clasificación otorgándoles recursos según la categoría dada a cada uno. Se iniciaba así una tendencia dirigida a completar la habilitación de un cierto número de grandes puertos considerados importantes para los intereses nacionales.

El puerto de Sevilla salió beneficiado en la nueva estrategia económica, y es en este marco donde hay que inscribir la reactivación de las obras y proyectos, el generoso presupuesto, y el rápido comienzo de las nuevas reformas. A lo dicho habría que añadir, además, la política de los gobiernos de ambas dictaduras

⁴⁶ A.P.S., carpeta nº 290, Proyecto de Exclusa de Tablada, Presupuesto de ejecución material.

(Primo de Rivera y Franco) en lo referente a la potenciación de las obras públicas de carácter funcional, y al propio interés del ministro de Fomento, conde de Guadalhorce, inclinado favorablemente ante la problemática sevillana⁴⁷.

La intención de la Junta Central era promocionar los puertos más importantes, bien por su volumen de mercancías/viajeros, o por su ventajosa localización geográfica. Se tendría en cuenta, además, si tenían unos tráficos definidos, si constituían nudos ferroviarios importantes y si eran económicamente productivos. En la nueva clasificación, y dentro del frente portuario andaluz, Sevilla y Huelva quedaban clasificadas entre los grandes puertos, mientras que Cádiz de primera.

CONCLUSIONES

El Plan de 1927 tenemos que planteárnoslo en términos similares al anterior de Moliní (1903). Así, lo primero sería analizar su menester y, para ello, conviene establecer diferentes matices clarificadores:

1º, existencia o no de necesidad de nuevas infraestructuras por carencias o nuevas funciones demandantes.

2º, requerimiento suscitado por el propio carácter del emplazamiento del puerto sobre el río.

3º, consecuencia surgida para suplir algún aspecto del plan anterior.

En relación al primer punto, tendremos que pensar que no era muy lógico basar un proyecto de tal envergadura solo en la ampliación de las instalaciones, más si cabe cuando las recién terminadas aún no habían dado lugar a generar más demanda. Es de suponer que el posible techo del puerto hispalense, en cuanto a su actividad, era conocido y asumido por los ingenieros de la Junta de Obras. Sevilla tenía, como puerto marítimo de interior, condiciones básicas para su explotación rentable –al igual que hoy–, pero también limitaciones implícitas que no se podían ni ignorar, ni soslayar. El primitivo proyecto de Brackenbury nos parece un tanto alejado de la realidad que en aquel momento en los muelles se desgranaba. Cierto es que estaba previsto y planeado para el futuro, pero ese horizonte hubiera tenido que multiplicar muchas veces el volumen de tráfico de entonces, cuando no había claros indicativos para así pensarlo.

Descartado el primer factor, pensemos que el fundamento hay que buscarlo en los otros dos señalados. Y ahí surgen las dudas.

⁴⁷ Declaraciones de Brackenbury a *El Liberal*, 64 (1927), p. 21: “Hay que trabajar de prisa para aprovechar las buenas disposiciones del Gobierno en general y del Ministro de Fomento en particular, quien cuando se trata de esta ciudad no regatea nada”.

Las fuentes documentales presentan el Plan de 1927 como respuesta definitiva a los problemas derivados del establecimiento del puerto sobre un río torrencial. Ahora bien, este carácter del Guadalquivir en absoluto podía ser novedoso, por cuanto que es una cualidad intrínseca a su propia naturaleza. Por ello, nos inclinamos a considerar que los efectos de las riadas, históricamente sentidas⁴⁸, serían la cuestión básica de fondo mientras que, la que hemos señalado como tercera necesidad, habría sido el detonante inmediato.

Tras el dilatado tiempo que ocuparon las obras, Sevilla obtuvo un puerto cerrado que, aunque lo marginaba, seguía anclado en el río. En definitiva, el Plan Brackenbury, y este sería su primer y principal efecto, transformó el modo de ser del puerto en cuanto a su contenido geográfico: dejó de ser un enclave sujeto a mareas y crecidas. Dicho de modo más simple: alejó al río de los muelles, puesto que fue aquel el que cambió de lugar, no estos. Los fenómenos naturales quedaron excluidos del área portuaria, que alcanzaba con ello una cualidad de equilibrio nunca antes gozada.

En cuanto a su infraestructura, a considerar como segundo punto, dado que no se llegaron a realizar las dársenas interiores previstas, siguió tal como lo dejara el Plan Moliní, salvo las mejoras de equipamiento que se le fueron agregando. Era el mismo puerto de 1926, pero con el carácter de dársena que Brackenbury le proporcionó.

En resumen, diremos que el Plan de 1927 configuró las líneas básicas de la actual estructura portuaria hispalense. La presión urbana posterior, que primero en 1964 dejó inmóvil el puente de San Telmo y luego en 1968 tendió el de Los Remedios, sumado al aumento del tamaño de los barcos y su progresiva especialización, necesitando con ello de un equipamiento idóneo, fueron restando espacio a la zona que primitivamente había pertenecido a la Junta de Obras⁴⁹.

Sobre la limitación negativa para la navegación supuesta por la esclusa, ya en su día el Consejo de Obras Públicas llamó la atención al revisar los proyectos aprobados en 1927. Así, dicho organismo reflexionaba: "...no puede desconocerse que la implantación de las esclusas representa una enorme sujeción para la entrada y salida de los barcos en el puerto, que necesariamente, ha de traducirse en una explotación más difícil"⁵⁰.

48 Un repaso a las mismas en Francisco de Borja PALOMO, *Historia crítica de las riadas de Sevilla. Tomo I y II*, Sevilla: Área de Cultura y Fiestas Mayores, Ayuntamiento de Sevilla (Colección Clásicos Sevillanos), 2001.

49 Tanto es así, que el antiguo muelle del Arenal se adaptó para uso de la ciudad. *Diario ABC de Sevilla* (13/12/1978), p. 1.

50 A.P.S., carpeta nº 498, Informe del Consejo de Obras Públicas sobre los proyectos aprobados el 24 de marzo de 1927.

En este sentido, el mismo año en que se dio por finalizada su construcción, 1951, ya se consideraba como uno de los inconvenientes. En declaraciones del propio ingeniero director de la Junta de Obras, José Buiza y Fernández-Palacios, se lee: "...pueden considerarse inconvenientes el paso de la barra de Sanlúcar, el remonte del río y la esclusa. En cambio, es una gran ventaja su situación interior, porque las mercancías llegan cuando no a su destino, mucho más cerca del mismo"⁵¹.

En 1954, solo un año después de recepcionarse definitivamente, ya se hablaba de hacer otra paralela y gemela a la recientemente inaugurada⁵² para así aumentar tanto la utilidad a la navegación, como la seguridad del puerto ante el temor de que una avería la dejara bloqueada. La idea iba unida a un nuevo estudio de corrección de la ría que, por no admitir calados superiores a 21 pies útiles (6,4 m), ya excluía de Sevilla las 4/5 partes del tonelaje mundial⁵³. El posible plan se barajaba como alternativa al futuro canal Sevilla-Bonanza, que resultó técnicamente más ventajoso. Al final, como sabemos, ni lo uno ni lo otro llegó a hacerse o terminarse⁵⁴.

Con estas últimas líneas hemos querido resaltar el hecho de que la esclusa ha sido polémica desde su construcción, y hasta hace poco se discutió de si era o no una limitación al Puerto, o si convenía su transformación o sustitución por una nueva.

Finalmente, el 02/10/2003, y tras varios años de estudios y proyectos, en el B.O.E. nº 236 se publicaba la Declaración de Impacto Medioambiental para la ampliación del Puerto de Sevilla. Se daba así pues vía libre a la ejecución de una nueva esclusa y dragado de profundización en la ría del Guadalquivir. Esta nueva gran infraestructura entró en funcionamiento el 25/11/2010, siendo el 12/03/2011 cuando a su cuenco accedería el primer buque mercante: el Reyes B.

Desde entonces, esta icónica infraestructura del Guadalquivir y su puerto permanece totalmente abandonada y desvalijada. Como se suele decir, "a rey muerto, rey puesto".

51 *Diario ABC de Sevilla* (07/02/1951), p. 11.

52 Los primeros barcos que pasaron por la esclusa fueron el Flaostaff Victory y el Ciudad de Alicante, el 06/08/1949. La obra no se recepcionó hasta el 04/12/1951. *Diario ABC de Sevilla* (26/12/2010), p. 28-29.

53 Tras y durante la Segunda Guerra Mundial la flota mercante mundial experimentó un gran crecimiento en cuanto a sus dimensiones, especialmente protagonizada por los buques norteamericanos de la clase Liberty.

54 Para seguir paso a paso de una manera periodística la historia del canal Sevilla-Bonanza consultar Nicolás SALAS, *Sevilla. Complot del silencio*, Sevilla: Universidad de Sevilla (Colección de Bolsillo), 1974.

BIBLIOGRAFÍA

- Ángeles GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, *Lucha obrera en Sevilla: conflictividad social (1900-1907)*, Barcelona: Luisa Carbonell, D.L., 1988.
- Amalia ZAPATA TINAJERO, *La reconversión del Puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX. De los muelles fluviales a la dársena cerrada*, Sevilla: Junta de Obras del Puerto de Sevilla, 1992.
- Antonio BARRIONUEVO FERRER, *Estructura y formas del crecimiento de la ciudad de Sevilla en los siglos XIX y XX*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 1985.
- Carlos MENDOZA GIMENO, *Canalización y aprovechamiento de energía del río Guadalquivir: [entre Córdoba y Sevilla]... presentado al Sr. Ministro de Fomento el 14 de Marzo de 1919*, Madrid: Imprenta de Blass, 1920.
- Diego CARRASCO (coord.), *El río, el Bajo Guadalquivir*, Sevilla: Equipo 28 (Edición patrocinada por la Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Sevilla y la Consejería de Cultura y la de Política Territorial de la Junta de Andalucía), 1985.
- Eduardo RODRÍGUEZ BERNAL, “Las repercusiones de la crisis de 1929 en el tráfico comercial del puerto de Sevilla”, VV.AA., *I Congreso de Profesores Investigadores, celebrado en El Puerto de Santa María en septiembre de 1982*, Sevilla: Asociación Hespérides, 1984, p. 247-271.
- Eduardo RODRÍGUEZ BERNAL, “El tráfico del puerto de Sevilla desde 1900 a 1935”, *Archivo Hispalense*, nº 219 (1989), p. 177-197.
- Eugenio Alonso FRANCO (coord.), *Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla*, Sevilla: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999.
- Leandro DEL MORAL ITUARTE, *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (Siglos XVIII-XX)*, Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla (Biblioteca de Temas Sevillanos), 1992.
- Leandro DEL MORAL ITUARTE, *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVIII-XX). Gestión del agua y organización del territorio*, Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1992.
- Luis MOLINÍ ULIBARRI, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante el segundo semestre del año económico de 1899-1900 y los años solares y económicos de 1900 y 1901*, Sevilla: Imprenta de Gironés, 1901.
- Luis MOLINÍ ULIBARRI, *Proyecto de las obras de mejora del puerto de Sevilla, de la Ría del Guadalquivir y de su desembocadura*, Sevilla: Imprenta de Gironés, 1903.
- Luis ALARCÓN Y DE LA LASTRA, *El río de Sevilla y sus problemas a través de la historia*, Sevilla: Tip. Hijos de A. Padura, 1952.

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

José DELGADO BRACKENBURY, “Puerto de Sevilla. El canal de Alfonso XIII y sus muelles”, *Revista de Obras Públicas*, nº 74, tomo II (1926), p. 5-18.

José Manuel MACARRO VERA, “Los conflictos sociales en la ciudad de Sevilla 1918-1920” en Rafael RODRÍGUEZ (coord.), *Seis estudios sobre el proletario andaluz*, Córdoba: Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Córdoba, 1984, p. 54-67.

Nicolás SALAS, *Navegación. Homenaje al Guadalquivir*. Sevilla: Guadalupe Ediciones y Fundación Cámara del Comercio y la Industria en Sevilla, 2010.

Sin firma. *Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla durante los años de 1908, 1909 y 1910*, Sevilla: Imprenta de Gironés, 1911.

ARTÍCULO RECIBIDO: 01-03-2022, ACEPTADO: 04-04-2022

ANEXO



Imagen 1: A falta de muelles de fábrica, espigones contruidos a la altura de lo que sería el futuro muelle de Las Delicias. Año 1924 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS00881).



Imagen 2: Muelle de Tablada y corta del mismo nombre o canal de Alfonso XIII (Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón).



Imagen 3: Efectos de la crecida de 1916 sobre los muelles del Arenal (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01049).



Imagen 4: Instalaciones del muelle de Tablada afectadas por la riada de 1947 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS00194).



Imagen 5: El entonces ministro de estado Alejandro Lerroux observando una maqueta de la futura esclusa. Año 1935 (Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón).



Imagen 6: Trabajos de excavación previos a la construcción de la esclusa (I). Año 1933 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01093).



Imagen 7: Trabajos de excavación previos a la construcción de la esclusa (II). Año 1933 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, PS01104).



Imagen 8: Proceso de cimentación de las paredes del vaso de la esclusa. Año ¿? (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01113).



Imagen 9: Vista aérea de las obras de construcción de la esclusa, en paralelo al canal de Alfonso XIII o corta de Tablada. Año 1934 (I) (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01133).



Imagen 10: Vista aérea de las obras de construcción de la esclusa, en paralelo al canal de Alfonso XIII o corta de Tablada. Año 1934 (II) (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01135).



Imagen 11: Cuenco de la esclusa con las aguas del Guadalquivir pasando ya por él. Año ¿? (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria, signatura PS01118).



Imagen 12: Cerramiento del canal de Alfonso XIII para canalizar el tráfico a través de la esclusa. Año 1949 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01122).



Imagen 13: Buque petrolero «Zorroza» en el cuenco de la esclusa. Año 1951 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01149).



Imagen 14: Parcial vista aérea de la dársena del Guadalquivir en su parte sur, con la esclusa y construcción de astilleros. Año ¿? (finales de la década de los cuarenta) (Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón).



Imagen 15: Parcial vista aérea de los trabajos de excavación de la corta de la vega de Triana. Año 1936 (Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón).



Imagen 16: Vista aérea de los trabajos realizados para desviar y taponar el curso del río Guadalquivir a la altura de Chapina. Año 1948 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01234).



Imagen 17: Diferentes secuencias del aterramiento. Noviembre 1948 – marzo 1949 (I) (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01237).



Imagen 18: Diferentes secuencias del aterramiento. Noviembre 1948 – marzo 1949 (II) (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01235).



Imagen 19: Vista aérea del tapón de Chapina y la desviación del curso del Guadalquivir por la corta de la vega de Triana. Finales de los años 50 (Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Sevilla, signatura PS01609).



Imagen 20: Plano en el que podemos observar las tres ejecuciones básicas del Plan Brackenbury: construcción de la esclusa y cerramiento de la dársena en los Gordales y Chapina. Año 1957 (Colección privada Loïc Menanteau).



Imagen 21: “Vista aérea del Puerto de Sevilla”, óleo sobre lienzo realizado en 1927 por Santiago Martínez (Fotografía del autor).



Imagen 22: Proyecto de Mejora, Saneamiento y Ensanche Interior de Sevilla en Triana. Fernando García Mercadal. Año 1929 (Colección privada Marcos Pacheco Morales-Padrón).

