

HISTORICAL RIVER CENTRES SEVILLA Y EL RÍO GUADALQUIVIR



Programa Cultura 2000
Proyecto Cofinanciado por la Unión Europea

**HISTORICAL RIVER CENTRES
SEVILLA Y EL RÍO GUADALQUIVIR**

**PROGRAMA CULTURA 2000
PROYECTO COFINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA**

**HISTORICAL RIVER CENTRES
SEVILLA Y EL RÍO GUADALQUIVIR**

Programa Cultural 2000
Proyecto cofinanciado por la Unión Europea
Contrato número: 2004-1389/001-001
www.historicalrivercentres.org

Coordinación

Francisco Javier Pando Sastre
Gerencia de Urbanismo

Textos

Lourdes Ferrand Augustin
Montaña Rodríguez Holgado

Fotografías

Archivo LaMetro.fox/Equipo 28, A. Valdés, Junta del Puerto, Hemeroteca Municipal de Sevilla,
Colección Loic Menanteau, Archivo Fábrica de Cerámica de la Cartuja Pickman S.A.

Equipo Editorial

Anselmo Valdés, Samuel Ramos, Isabel Lovillo, Jesús Beades, Amalia de Góngora

Diseño y Maquetación

Cristina Peralta

Impresión y encuadernación

Egondi Artes Gráficas

Agradecimientos

M^a Luisa Díaz Borrego. *Gerencia de Urbanismo*
Gaetano Di Benedetto. *Comune di Firenze*
Giovanni Malín. *Comune di Firenze*
Leonardo Domenici. *Comune di Firenze*
Giani Biagi. *Comune di Firenze*
Sergio Goretti. *Comune di Firenze*
Silvia Scarsela. *Comune di Firenze*
Robert Grossmann. *Communauté Urbaine de Strasbourg*
Pascal Mangin. *Communauté Urbaine de Strasbourg*
Anne Léautier. *Communauté Urbaine de Strasbourg*
Dominique Cassaz. *Communauté Urbaine de Strasbourg*
Giorgio Riscicaris. *City Factory European Research & Development*
Catia Lenzi. *Inland*

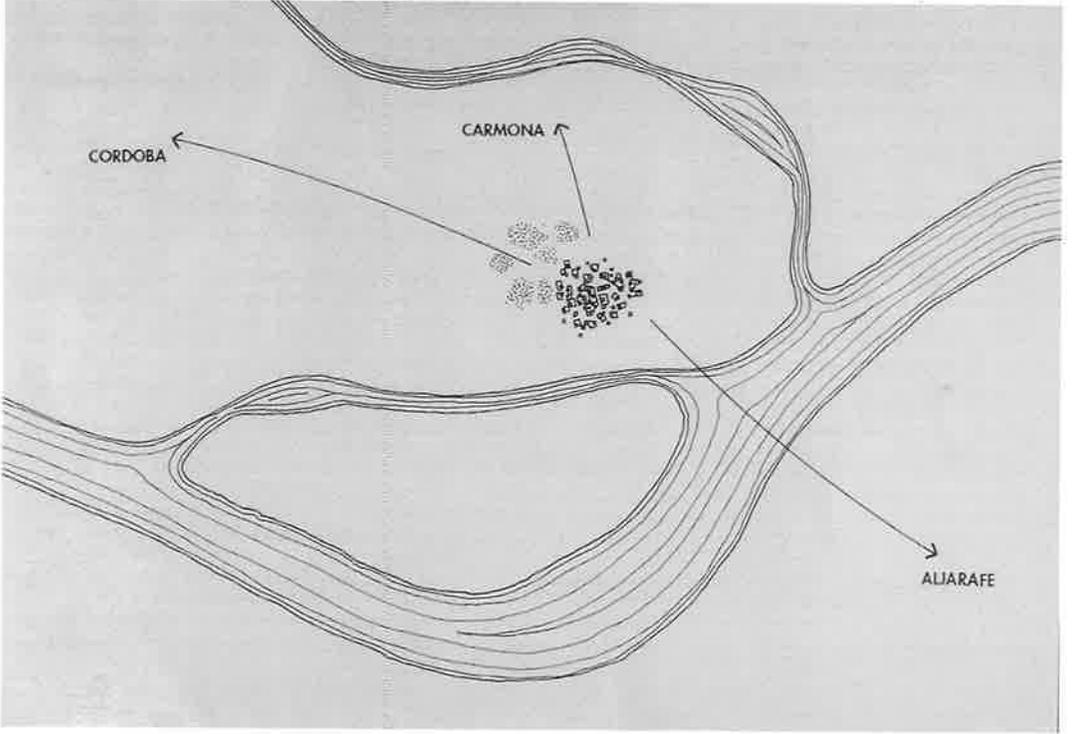
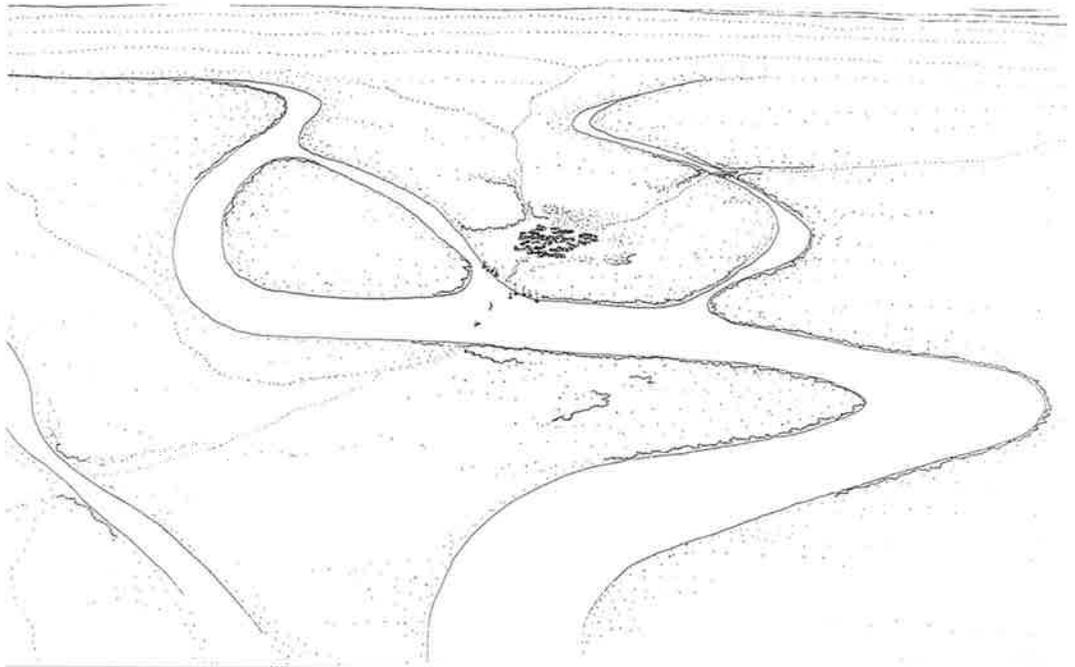
Es una realización LaMetro.fox / *Equipo 28*

Depósito Legal SE-2098-07

ÍNDICE

<i>LOS ORÍGENES</i>	5
<i>DOMINACIÓN ROMANA</i>	9
<i>DOMINACIÓN MUSULMANA</i>	15
<i>ÉPOCA CRISTIANA</i>	21
<i>BIBLIOGRAFÍA</i>	61
<i>PANELES EXPOSITIVOS</i>	67

LOS ORÍGENES



Transformación realizada por el hombre, del centro de una llanura de un lugar providencial, salido del mar y por tanto guardando una violenta y fecunda relación fluvial desde el 800 a. C. (plano superior) hasta el 216 a. C. (plano inferior), creando un paraje capital.

El valle del Guadalquivir en un principio fue mar, luego golfo, llanura y posteriormente río. Durante el Mioceno, lo que hoy es el río Guadalquivir era un gran mar terciario por donde el Mediterráneo se comunicaba con el Atlántico. A finales del Mioceno, una serie de movimientos orogénicos hicieron emerger la tierra y lo que era un mar o un golfo se convierte en la depresión del Guadalquivir y en una serie de lagunas saladas. Este mar en el Cuaternario se vio cubierto por sedimentos aluviales y diluviales. Los acarreos del río rellenaron lentamente lo que restaba del golfo, reduciéndose a un lago donde vertía el río Guadalquivir y desde donde salían varios brazos hacia el océano. Era este lago, el denominado Ligustino o de Tartesos, cuyas orillas llegaban hasta Sevilla. Por un proceso de relleno, no concluido aún, el lago fue desapareciendo y dando paso a una serie de islas, a la zona marismosa y a una gran llanura sin relieve por donde el Guadalquivir discurría sin apenas pendiente alguna.

Fue el río, con su valor de vía de penetración el que marcó y señaló el lugar para fundar la ciudad de Sevilla. Justamente donde las mareas mueren. Los primeros pobladores en Sevilla surgen en torno al siglo IX–VIII a. de C., época del bronce final (tarteso precolonial). Estos poblados tartésicos se extendían a lo largo de las vías principales de comunicación, bien en las redes fluviales, en las clásicas rutas de trashumancia, o bien en los caminos que se dirigen a las zonas mineras del interior. El Bajo Guadalquivir ofrecía unas condiciones económicas y ecológicas muy favorables, que facilitaron el aumento demográfico, permitiendo que la población se desarrollara con gran rapidez.

A partir del siglo IX a. C., la población del bronce final o tarteso precolonial se asentó en Sevilla en una zona elevada, de unos 15 metros de cota, alargado en dirección norte–sur, cuya meseta tenía unos 400 metros de largo por 200 metros de ancho, que se elevaba aún más hacia el centro, formando un promontorio de base elíptica que llegaba a los 17 metros de cota. El perímetro de esta meseta, quedaría encerrado por el polígono que configuran las actuales calles Francos, Placentines, Argote de Molina, Segovias, Don Remondo, Ángeles, Mateos Gago, Rodrigo Caro, Plaza de los Venerables, Lope de Rueda, Ximénez de Enciso, Fabiola, San Nicolás, Muñoz y Pavón y Cuesta del Rosario. En época de grandes avenidas esa meseta quedaba convertida en una isla, rodeada de una lámina de agua, de ahí que se eligiera esta zona como asentamiento.

A finales del siglo VIII, y durante el VII y VI a. de C., el pueblo fenicio penetra por el Guadalquivir y hace presencia en la ciudad atraído por los metales de Sierra Morena. La colonización de los fenicios fue en su mayor parte comercial. Las vías de comunicación fundamentales para ellos eran las acuáticas: el mar y los



grandes ríos navegables como el Guadalquivir. Los fenicios buscaban lugares donde los barcos pudieran fondear. Sevilla, por las posibilidades de su entorno, era lugar de aprovisionamiento para las flotas fenicias permitiendo el desarrollo de un asentamiento estable.

Desde antes de los inicios de la ciudad y hasta el siglo V d. C., el río Guadalquivir, además del cauce principal, tenía un brazo secundario que iba desde la Puerta de la Barqueta, pasaba por la Alameda, corría por las calles Trajano, Sierpes, Plaza Nueva y se reintegraba a la corriente principal en la zona del Arenal.

A partir del siglo VI a. de C. y primera mitad del siglo V, desaparece la cultura tartésica dando lugar a la cultura ibérica o turdetana. Es una época en la que continúa el esplendor económico, los campos de los fértiles valles de Guadalquivir, del Genil, de Guadajoz, del Segura, aumentan su rendimiento, crece la producción cerealista, y los cultivos de olivo y la vid alcanzan una notable expansión.

En el siglo IV a. de C., Sevilla a través del río mantiene relaciones comerciales con Cartago (ciudad fundada por los fenicios). Pero la situación va a cambiar considerablemente para Cartago a través de la primera Guerra Púnica contra Roma, que le supone la pérdida de Sicilia, Cerdeña y Córcega, y deciden compensar estas pérdidas con la ampliación de sus intereses en Iberia, mediante la creación de un imperio occidental no limitado simplemente a la costa sino extendido hacia el interior del país, llegando al fértil valle del Guadalquivir y las regiones mineras de su límite noroccidental. Los cartagineses estuvieron en España hasta la finalización de las Guerras Púnicas.



Los restos fenicios (arriba) y tartésicos (Tesoro del Carambolo, abajo) son señas de nuestra identidad.

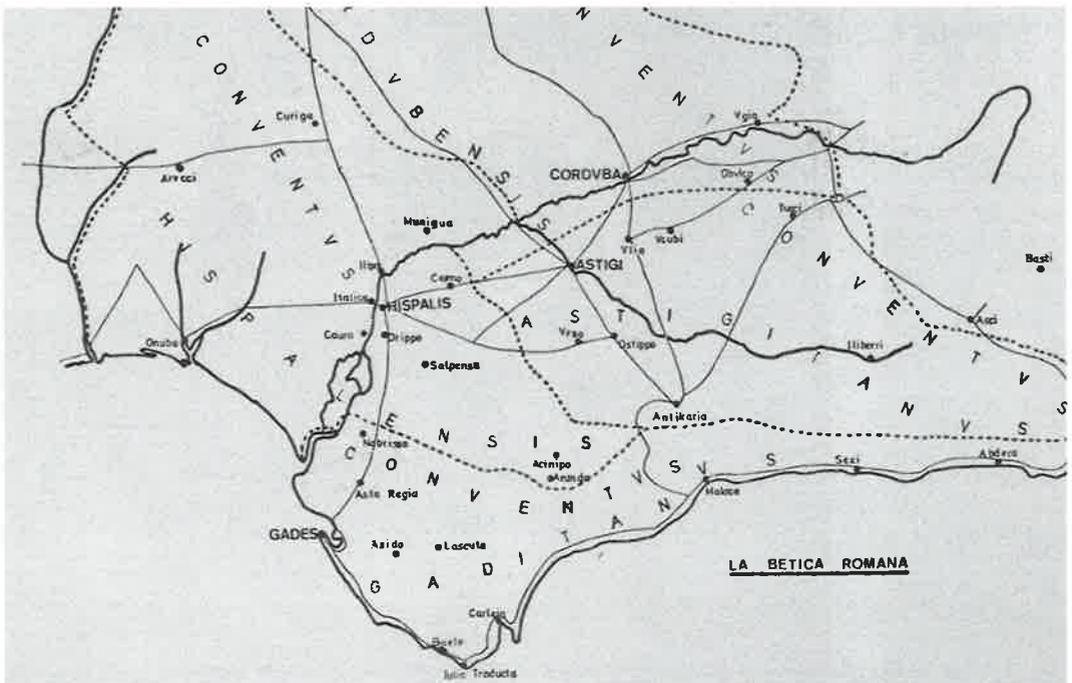
DOMINACIÓN
ROMANA



Columnas de mármol en el extremo sur de la Alameda, sosteniendo a Hércules y a Julio César. En este lugar hasta 1941 tuvieron gran efecto las crecidas del río y las lluvias devolviendo a este paseo el aspecto de cauce ribereño.

Una vez conseguida la expulsión de los cartagineses de la Península, pronto los oretanos, túrdulos, y turdetanos, pueblos del sur de la Península, comprendieron que su colaboración con Roma solo había significado un cambio de dueño. Desde el establecimiento de Itálica, en el año 206 a. C., el mismo año de la expulsión de los cartagineses, las intenciones de Roma de permanecer en la zona comienzan a verse cada vez más claras. Las posibilidades de la explotación de la Península Ibérica constituían un atractivo que la nobleza senatorial tenía en cuenta. A partir de este momento, el río comienza a llamarse Beatis, y riega la Turdetania. Aunque el río había sido vía de contacto de los pueblos del sur hispano, su importancia se va acrecentar conforme el dominio romano se va asentando en la zona.

A partir del año 206 a. de C., se implanta el mundo romano en la Península. La primera vez que Híspalis aparece citada en los textos clásicos será en la obra autobiográfica de César, donde se comenta que los astilleros de esta ciudad eran tan importantes en el siglo I a. de C. que competían con los de Cádiz, además de la



Mapa esquemático de la Bética con indicaciones de los conventos jurídicos y sus capitales y los enclaves más significativos. En él se puede apreciar la fundamental importancia del Betis (Guadalquivir) que daría nombre a esta provincia senatorial.



Trajano y Adriano, Museo Arqueológico de Sevilla.

importancia de su puerto. Con Roma, Híspalis se convierte en un decisivo nudo de comunicaciones y en un notable puerto fluvial, hacia el cual confluyen las calzadas de la Bética. El verdadero auge de Híspalis se produjo en la época del imperio, cuando Sevilla se consolida como una ciudad de gran relevancia, fundamentalmente comercial.

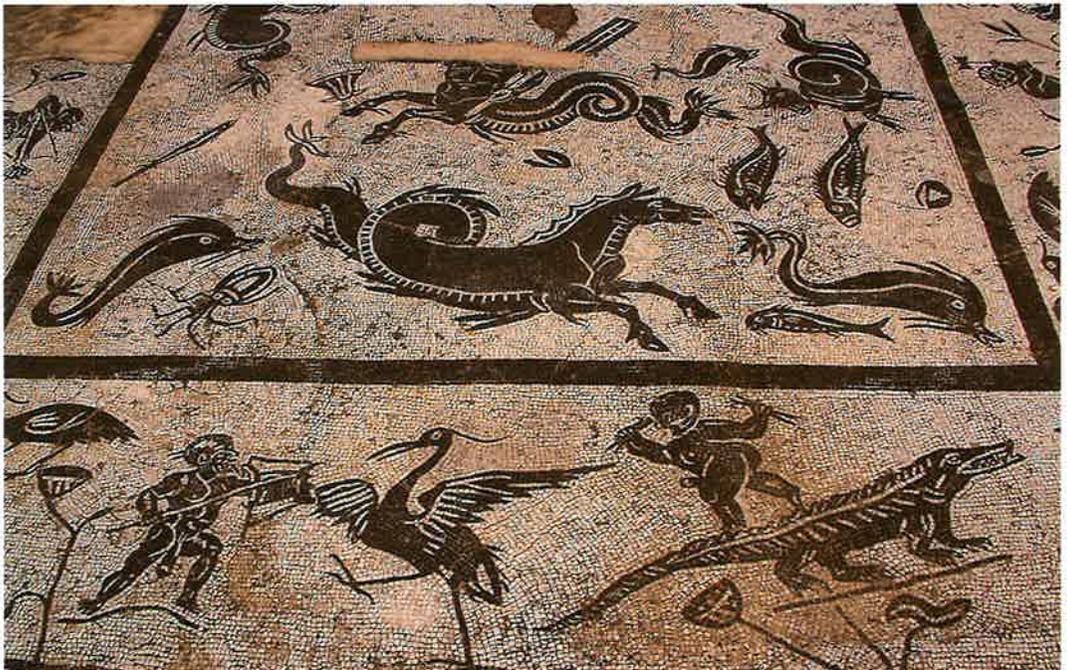
El geógrafo e historiador griego Estrabón, en época romana, deja testimonio sobre la navegabilidad del río y la importancia de su puerto comercial desde donde se repartirían las mercancías que llegaban desde el exterior. El puerto fue un centro exportador. Allí se fletarían las grandes naves con destino a Roma y a otros puertos del Imperio transportando sobre todo el aceite en ánforas ibéricas. Según comenta Estrabón *Una población muy numerosa habita las orillas del Betis que puede remontarse navegando hasta casi 1200 estadios hasta Córdoba e incluso a lugares situados un poco más arriba. Las campiñas que bordean sus orillas y las pequeñas islas que se encuentran en el curso del río están cultivadas con esmero. Además el paisaje tiene una vista preciosa ya que sus tierras están adornadas con bosques y otras clases de plantaciones. Hasta Híspalis, a unos 500 estadios del mar, puede navegarse con barcos de carga de considerable tamaño y para atender a las ciudades situadas más arriba, hasta Ilipe con barcos más pequeños y hasta Córdoba con barcos de río que ahora se construyen con maderas ensambladas y que en otro tiempo eran hechas con un solo tronco de árbol. Más arriba, en la región de Cástulo (Linares), el río no es navegable.*

Según el historiador Genaro Chic, las obras de adaptación para la navegación aguas arriba de Sevilla, debieron tener lugar durante el mandato de Augusto. El primer problema que se planteó la ingeniería romana era la regulación del curso del río

dado que los constantes cambios del curso afectaban de forma muy negativa a su calado, creándose a su vez chorreras y tablas con lo que la navegación, aún en barcas, era casi imposible.

De esta forma, se sabe que recurrieron a diversas soluciones. Por una parte rectificando el curso en lo posible mediante la construcción de diques, fabricados unas veces de tapial y otras en piedra, como se puede apreciar aún en la actualidad en algún caso. Cumpliendo un doble objetivo: encauzar el río y evitar que el socavamiento del mismo terminase con una ciudad, como es el caso de Celta (Peñaflor), Detuvo (Posadas), Naeva (Cantillana). El caso de Canania (Alcolea del Río) es muy representativo: o no existió el dique, o bien, desapareció por cualquier causa, de forma que la obra de erosión del río hizo desaparecer la antigua ciudad romana. Sin duda esto fue lo que ocurrió en épocas posteriores a la dominación romana, puesto que el cauce del río volvió a hacerse inestable, apartándose incluso varios kilómetros del lecho que tenía anteriormente. Esto se puede detectar en la alfarería romana, a mucha distancia del actual cauce del río, cuando se sabe que siempre se ubicaron en la orilla, ya que cumplían la doble función de *figlina* y *portus*.

El segundo de los recursos técnicos utilizados para dicha navegación hasta Córdoba, fue posiblemente gracias a una serie de sistemas de presas artificiales, unidas mediante esclusas con el fin de evitar el acentuado desnivel y las chorreras correspondientes. Este recurso técnico es deducible por los restos encontrados en el antiguo y el actual lecho del río.



Casa de Neptuno, Itálica (Santiponce).

Si las obras de ingeniería cumplieron su misión posibilitando la navegación, también es cierto que se preocuparon mucho del mantenimiento de la misma y de su defensa. Se creó una Procuraleta (Procuratoe ad ripam Beatis) con la misión específica del cuidado del río, en todo lo concerniente al cuidado de sus riberas y mantenimiento de sus puertos, al igual que la legislación precisa de la prohibición de extraer agua del río para los regadíos, con el fin que no se derivase caudal que pudiera bajar el nivel. La legislación referida a regadíos debió aplicarse con eficacia, si se tiene en cuenta los distintos hallazgos de acueductos subterráneos que procedían de zonas alejadas de la vega y que tenían como fin el riego de ésta, o las grandes cisternas encontradas con el mismo fin.

Para evitar los bajos que se formaban en la desembocadura se procedió a la señalización de la navegación en la zona. Buena prueba de ello es la construcción de la *Turris Caepionis* o Torre de Cepión, con el cometido específico de faro para orientar a los barcos.

Desde la época republicana, Sevilla tuvo un foro portuario situado en los alrededores de la zona de la Catedral. En la etapa Imperial, este foro se amplió hacia el este acercándose más a la zona del puerto.

El puerto de Sevilla en la época romana tuvo una actividad comercial basada en la exportación de productos de la región: minerales, cultivos, sal, pescado salado, lino, lanas, aceite, etcétera, y la redistribución de productos importados de gran calidad, ampliamente demandados y consumidos. El Monte Testaccio, en Roma, acredita la intensidad del comercio de exportación del aceite bético.

Dos conocidos textos romanos hablan asimismo de la capacidad del puerto fluvial hispalense: *De bello civili* y *De bello alexandrino*. El primero da noticias en torno a unos astilleros sevillanos donde M. Terencio Varrón (49 a. C.) ordena construir unas barcas largas para el transporte del trigo; en el segundo se dice que Casi Longio citó en Sevilla a la escuadra que iba a marchar sobre las costas africanas. Ambos hechos demuestran la existencia de unos astilleros en la ciudad.

La navegabilidad del río Guadalquivir ha sido, por tanto, una condición principal que definió el asentamiento y el desarrollo urbano de Sevilla, de modo que el accidente geográfico fue el protagonista indirecto de las adaptaciones históricas que han ido conformando la estructura hasta la actualidad.

Sevilla en la época visigoda sigue siendo la ciudad más importante de la península. Su puerto continúa comerciando con Oriente, pese a la decadencia que experimenta con respecto a la época romana. En esta época se produjo la desecación del brazo secundario del río, dando lugar a dos lagunas la de la Feria en la Alameda, y la de la Pajería, entre la calle Castelar y plaza de Moviedro.

*DOMINACIÓN
MUSULMANA*



El gran Betis deslumbró, desde el primer momento de la conquista, a los musulmanes y ello les llevó a nombrarlo «Río Grande», Wadi al-Kabir, de ahí su nombre Guadalquivir. Al-Xaqundi, en su obra «Elogio del Islam Español», comenta un texto del Guadalquivir a su paso por Sevilla: *Supera a todos este río en que sus riberas están bordadas de quintas y jardines, de viñedos y de álamos, que se suceden sin interrupción con una continuidad que no se encuentra en ningún otro río.* Los poetas le compusieron bellísimos versos, entre ellos Abu-l-Qasim al-Manisi (siglo XII), Ibn Sahl y al-Mutadid. Junto al Guadalquivir tiene lugar el célebre encuentro de la famosa Rumayqiyya, mientras ella lavaba en el río, con el rey al-Mutamid que, prendado de ella, la hizo su esposa.

Según el tratado de *Ibn Bdún*, que nos pone al corriente de las leyes y ordenanzas del río: *Era conveniente hacer saber a los marineros que hacen la travesía hacia Saduna (demarcación cuya capital era la actual Medina Sidonia) que no salgan con mucha carga ni obliguen a los pasajeros a remar, porque son ellos quienes han de contratar las gentes que carguen y hagan avanzar el barco, ya que el barco es como una caballería de alquiler, a cuyo propietario incumbe dirigirla y alimentarla. Vigílese en todo momento la conducta de los marineros en ese extremo. Sobre la propiedad de la ribera se puede leer lo siguiente: Debe protegerse la ribera del río en que está el puerto marítimo de la ciudad, evitando que se enajene ninguna parcela o se edifique ninguna construcción. Esta zona es, en efecto, el punto vital de la ciudad, el lugar por donde salen las mercancías que exportan los comerciantes, el refugio de los extranjeros y el arsenal para reparar los barcos, y, por tanto, no ha de ser propiedad particular, sino solo del Estado. El cadí debe poner todo su celo en defender este punto de reunión de los mercaderes, y demás gentes, y al curador de las herencias debe prescribíseles que no se enajene en este lugar ni un solo palmo.*

Durante el dominio musulmán Sevilla sufrió numerosas riadas. Una de ellas tuvo lugar entre el 18 de enero y el 16 de febrero del año 850, en la que se perdieron hombres, animales y enseres, otras tuvieron lugar entre octubre de 1168 y septiembre de 1169. En tiempos del califa Abu Yaqub Yusuf, se tuvieron que reedificar las murallas por la parte de río, derruidas a causa de las riadas. Otras dos avenidas se produjeron entre junio de 1178 y junio de 1179; en la primera el califa mandó de nuevo reconstruir la muralla que había sido derribada por la gran crecida. Otra gran riada que tuvo lugar entre los días 9 de marzo y 6 de abril de 1201, fue la más violenta de todas las sufridas por la población, que ocasionó grandes pérdidas y un número incalculable de víctimas, según los cronistas de la época seis mil casas de la ciudad fueron destruidas por la corriente y setecientas las personas ahogadas.



El gran Betis, llamado por los musulmanes «Río Grande», Wadi al-Kabir, de ahí su nombre Guadalquivir.

En época de los almohades el califa Abu Yacub Yusub mandó construir el puente de Barcas, que tanta importancia ha tenido en la historia y el desarrollo de la ciudad. Las obras se realizaron en 1171, de esta manera Sevilla se comunicaba con el arrabal de Triana y el Aljarafe.

Las riberas del río en los siglos XII y XIII, época de mayor esplendor de la ciudad islámica, estaban festoneadas según algunos autores, de almunias, de verdor, de viñedos y de álamos, además de molinos, *sin interrupción con una continuidad que no se encuentra en otro río. Vergeles, huertos y floridos arriates, bordeaban una y otra orilla, a lo largo de 24 millas*, dice un autor. Desde Cantillana a Coria se levantaban fincas de recreo y torres, que se iluminaban con candiles y desde las cuales se contemplaba el continuo tránsito de barcas de recreo y de pesca. A estas últimas el río les procuraba toda su múltiple variedad de peces, entre ellos y muy particularmente el mújol y el sábalo.

Según Al-Saqundi, el autor del «Elogio del Islam Español», nunca faltaba la alegría en el río Guadalquivir, en cuyos márgenes sonaban los instrumentos musicales. Sevilla era la capital de la música.

El río daba trabajo a los barqueros, estos llevaban a cabo operaciones de carga y descarga y transporte de mercancías. Además, algunos estaban dedicados a realizar paseos a grupos de personas. Existían varios embarcaderos, seis al menos, con dos almadías o dos cárabos cada uno, para que los viandantes fueran más cómodos y para repartir mejor la carga y pasar con más rapidez, los cuales permitían la entrada y salida de la ciudad de personas y la entrada de productos del campo.

Las barcazas de carga transportaban sobre todo carbón, trigo y otros cereales, además de materiales para la construcción y algún otro producto, a veces con exceso de carga y con consiguiente peligro y riesgo, sobre todo en los días de fuertes vientos. Por tal razón hubo que ordenar a los patronos de barcos que limitaran la carga para no exponer a la tripulación. Se ordenaba que los barqueros no transportaran a obreros bereberes ni a esclavos, ni a quien se sepa que el motivo del viaje es apropiarse de los bienes ajenos en tiempos de la recolección del campo.

La ribera del río y, en particular, la zona del puerto, eran, si no el centro, sí el punto neurálgico y vital de la ciudad. Había un gran tránsito comercial por donde entraban los productos de próximas y lejanas tierras. Por el río no podían pasar mercancías ilícitas como el vino o carnes no sacrificadas con los preceptos del Islam.

Existía en el río una zona donde coinciden el flujo y el reflujo de la marea, en él había un pontón de tablas, donde los aguadores cogían el agua y la transportaban a los distintos barrios de Sevilla para allí venderla. No se podía lavar la ropa cerca de estos puntos señalados con los azacanes, ni echar basura, para ello había unas ordenanzas, para preservar el río de toda contaminación, y mantener bellas y limpias las orillas.

El acceso desde el río al Alcázar estaba franqueado por una muralla con una puerta de entrada, el arquillo de Mañara, próxima a ésta se halla la torre octogonal llamada de Abdelazil, bella construcción hoy agobiada por edificios que la ocultan y empequeñecen. Otras torres de la época son la Torre del Oro y la Torre de la Plata.



Torre del Oro, actual Museo Marítimo y Torre de la Plata situada en la calle Postigo del Carbón.

La Torre del Oro, explica su nombre por un revestimiento exterior de azulejos dorados que parece pudo tener. La mandó edificar el gobernador almohade de Sevilla Abu-l-ulá, sobrino del califa Yusuf II, entre 1220 y 1221 como torre albarrana del recinto del Alcázar, al extremo de esta muralla, sirviendo de defensa al puerto al cerrarse éste mediante una cadena que atravesaba el río. De planta dodecagonal el cuerpo inferior y hexagonal el intermedio, el tercer cuerpo es un añadido del siglo XVIII. Pese a tener un origen estrictamente militar como baluarte para defensa del puerto, a lo largo de la historia ha tenido diversos usos. Tenía una puerta que comunicaba con el muelle y era paso obligado para embarcarse los reyes desde los Reales Alcázares. También sirvió como registro para indicar el nivel de las aguas del Guadalquivir en las constantes crecidas.

La Torre de la Plata, es una torre octogonal que formaba parte de la muralla exterior de la ciudad defendiendo una de sus puertas, y que formaba parte además de la *Cicca*, casa de la moneda musulmana, donde se acuñaban las famosas monedas andalusíes de oro y plata, lo que justifica su nombre.

Otras construcciones singulares que se edificaron en el periodo de dominación musulmana fueron las atarazanas, para la construcción de barcos, éstas pudieron estar situadas donde se encuentran actualmente las que construyó Alfonso X. También singular, es el Castillo de Triana, Castillo de San Jorge, realizado junto al Puente de Barcas en el siglo XII, el castillo lo formaban cuatro torres altas, unidas entre sí por altas murallas y un foso que lo rodeaba y le servía de defensa.



Castillo de San Jorge y puente de Barcas.

ÉPOCA CRISTIANA



SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIII

El río fue clave en la conquista de la ciudad por Fernando III, cuando el almirante Bonifaz decide cortar el puente de Barcas que unía Sevilla con Triana, restringiendo así el abastecimiento de los productos del campo que procedían del Aljarafe.

La conquista, en el año 1248, da paso a una nueva etapa en la vida de la ciudad y, por ende, del puerto. El desarrollo de la ciudad desde su incorporación al reino de Castilla se unió al auge del puerto. Esta revitalización portuaria se traducirá en un aumento del tráfico comercial. Desde el siglo XIII, la Corona radicó en Sevilla el Almirantazgo, construyó las atarazanas góticas y concedió unos privilegios políticos y mercantiles entre los que se encontraba ser la base de la flota castellana, por ello el único fenómeno observable en la ribera será la consolidación de su especialidad, en función de su vinculación militar y comercial directamente relacionada con la proximidad del río.

Esta zona fue elegida por los hombres de negocios y marineros, apareciendo una serie de almacenes y posadas, los cuales determinaron la aparición de los primeros núcleos de población, precursores de los arrabales de la Cestería y Carretería. Pero el centro de toda la transformación náutica del Arenal lo constituyó el edificio de las Atarazanas.

En 1252 el rey Alfonso X el Sabio fundó las Atarazanas para la construcción de barcos, fuera del recinto amurallado. El edificio tenía 17 naves dispuestas en perpendicular a la dirección del río y adosadas en su fondo a la muralla almohade de la ciudad, abarcando todo el espacio que medía entre los postigos del Aceite y del Carbón. Conformadas mediante arcos que soportaban la cubierta y canalizaban la recogida de aguas. Las techumbres originales eran a dos aguas de madera. Las naves estaban compuestas por grandes arcadas de 10 vanos transversales a la muralla, con una anchura por nave de 9 metros y un altura de 11,40 metros, hasta el inicio de la techumbre. El resultado era un conjunto lo suficientemente espacioso como para permitir guardar, reparar o construir barcos. La cota se hallaba por encima del río a unos 50 centímetros, no obstante, los trabajos debieron practicarse en seco, aunque las inundaciones fueron bastante frecuentes como muestran los potentes paquetes de limos depositados en el terreno.

Las Atarazanas estaban abiertas para posibilitar la entrada y salida de los barcos. El aspecto formal que las atarazanas presentaban al Arenal, era el de un frente industrial abierto para posibilitar la entrada y salida de los barcos. En la nave nº 8



De esta época data la Velada de Santa Ana celebrada junto al río.

se encontraba la capilla de San Jorge, y en la número 9 estaba situada la casa del Alcaide. La utilización como atarazana está atestiguada hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XV como consta en múltiples documentos de la época, siendo los siglos XIV y primera mitad del XV los que presentan un mayor volumen de trabajo.

De la importancia del puerto de Sevilla se hace eco la Crónica General de España en la que Alfonso X escribe: *Vienen a Sevilla cada día navíos desde el mar hasta el río. En las galera e naos llegan hasta el puerto, todo tipo de productos procedentes de todas las partes del mundo, de Tánger, de Ceuta, de Túnez, de Alejandría, de Génova, de Portugal, de Inglaterra, de Pisa, de Lombardía, de Burdeos, de Bayona, de Sicilia, de Vasconia, de Aragón y aún de Francia.*

El puerto de Sevilla a mediados del siglo XV ofrece una febril actividad, que se relacionaba con el norte de Europa, con el Mediterráneo, con Berbería o África, con las islas Canarias. Granos, aceites, vinos, linos, lanas, cueros, quesos, sebos, miel, cera, frutos secos, pescado salado, hierro, plomo, mercurio, sedas, linos, tintes, etcétera, eran embarcados en el puerto hacia distintos rumbos. El puerto, por aquel entonces, se situaba entre la Torre del Oro y el Puente de Barcas. La orilla trianera era un complemento de la anterior y se extendía desde la punta de Los Remedios hasta, también, el Puente de Barcas. Este era el espacio fluvial clave, ya que los barcos no podían subir más allá del puente, en cambio por tierra se extendía hasta la Puerta Real, e incluso hasta la Barqueta.

De esta época data el inicio de la construcción de la Iglesia de Santa Ana. El rey Alfonso X partiendo del núcleo de población que existía en los alrededores del Castillo de Triana, por su situación defensiva a la otra orilla del Guadalquivir, dispuso una puebla al sur de dicho castillo frente al puerto, en el lugar donde se alzaría la parroquia de Santa Ana. Iglesia que atraería todos los derechos de la primitiva iglesia de San Jorge, que estuvo situada dentro del castillo y la primera en este barrio.

El origen de la fundación de la iglesia de Santa Ana fue como consta en una inscripción que hay en ella: la curación de una enfermedad que padecía el rey Alfonso X en los ojos por la intervención de Santa Ana, lo que dio lugar a que la denominara bajo esta advocación. Según esta inscripción el templo se comenzó a construir en el año 1276, aunque se prolongó hasta principios del siglo XIV. Hay que tener en cuenta además de la larga trayectoria del edificio desde su fundación en el siglo XIII hasta nuestros días de la gran cantidad de desgracias que tuvieron lugar en Triana provocando daños en la iglesia, tales como inundaciones, terremotos, incendios... Hechos todos que han provocado que el edificio llegue hasta nosotros bastante transformado.

De esta época data la Velada de Santa Ana celebrada junto al río y que tuvo su origen en la romería que tenía lugar en esta parroquia. Una de las pocas celebraciones de este tipo que han logrado sobrevivir hasta nuestros días, conservando gran parte de su carácter castizo y entrañable.

SIGLO XIV

El siglo XIV se caracterizó sobre todo por ser un siglo de crisis política, económica y de descenso demográfico provocado por grandes epidemias, que va afectar en todos los órdenes a la ciudad. En este siglo el río ocasionó grandes avenidas que produjeron hambre y peste, siendo la más catastrófica la de principios de siglo, en la que pereció una cuarta parte de la población.

Sevilla fue desde el momento de su conquista centro y escala del gran comercio internacional, lo que la convirtió en sede de un tráfico de importación y exportación muy valioso a través de su río. En la segunda mitad del siglo XIII y en el XIV consistió sobre todo en un comercio de productos agrícolas y de primera necesidad.

Entre 1358 y 1362, hubo exportación de aceite a Flandes a través del regidor hispalense Fernán García de Santillán, que murió en el curso de su viaje. De Irlanda venía el pescado y se exportaba el vino.

En el primer cuarto del siglo XIV el viajero Navajero, acompañado del embajador de la República de Venecia, da una visión muy grata de la ribera del río, resaltando su belleza y la abundancia de naranjos, limoneros, mirtos y el olor a azahar.



La imaginativa Sevilla, vista desde el castillo árabe de San Juan de Aznalfarache, con los naranjales a sus pies.

SIGLO XV

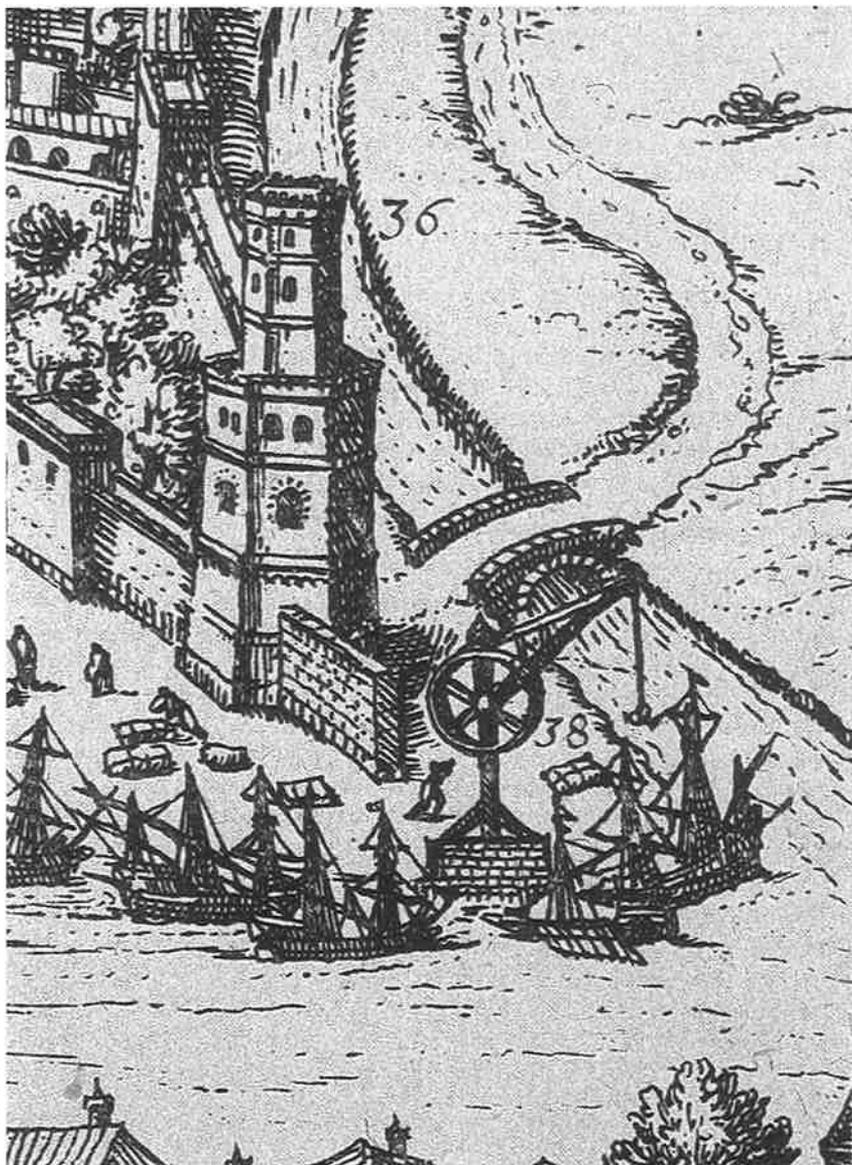
Con la presencia cristiana se produjo una ordenación de las riberas del Guadalquivir. Desde 1420 hay constancia documental de la existencia de muelles en las dos orillas del río, que poseían un carácter funcional. De esta forma, se conformó un nuevo paisaje urbano que concentró en la ribera gran parte de su actividad económica de esta nueva época, con un importante incremento del tráfico portuario, que redundó en el movimiento comercial del Arenal, a pesar del peligro de las inundaciones, siendo el origen de obras de ingeniería y dotación portuaria. Todos estos antecedentes dotaron a la ciudad de unos conocimientos e infraestructura marinera que posibilitó la elección de la ciudad y el puerto para establecer el monopolio de la Carrera de Indias.

El primer muelle de piedra construido fue el llamado Muelle de la Aduana para descargar las piedras de destino a la construcción del templo catedralicio, los demás muelles eran de pilotes de madera, tenían un carácter meramente funcional. Otros muelles eran el Muelle del Barranco junto al Puente de Barcas, el Muelle de Camaroneros en Triana, y el del Arenal.

Junto a la Torre del Oro se encontraba la grúa o «ingenio», aunque González de León lo sitúa junto a la Puerta de San Juan. Es la única grúa existente en el puerto sevillano, propiedad de la Catedral y construida a comienzos del siglo XV para el desembarco de los sillares procedentes de las canteras del Puerto de Santa María. Estaba movida por un hombre que andaba dentro de un cilindro para la elevación de

la carga, la deficiencia de máquinas elevadoras debía resolverse por otros medios, pues es cierto que los barcos contaban con poleas y cabestrantes propios para elevar los fondos.

En el año 1400, en la orilla de Triana se construyó el convento de Santa María de las Cuevas, por Gonzalo de Mena. Fue uno de los conventos más importante de la ciudad y perteneció a la orden de la Cartuja. También por estas fechas cerca del río se construyó el convento de San Jerónimo de Buenavista.



Grúa o «ingenio» para la carga y descarga de la piedra utilizada para la construcción de la Catedral.

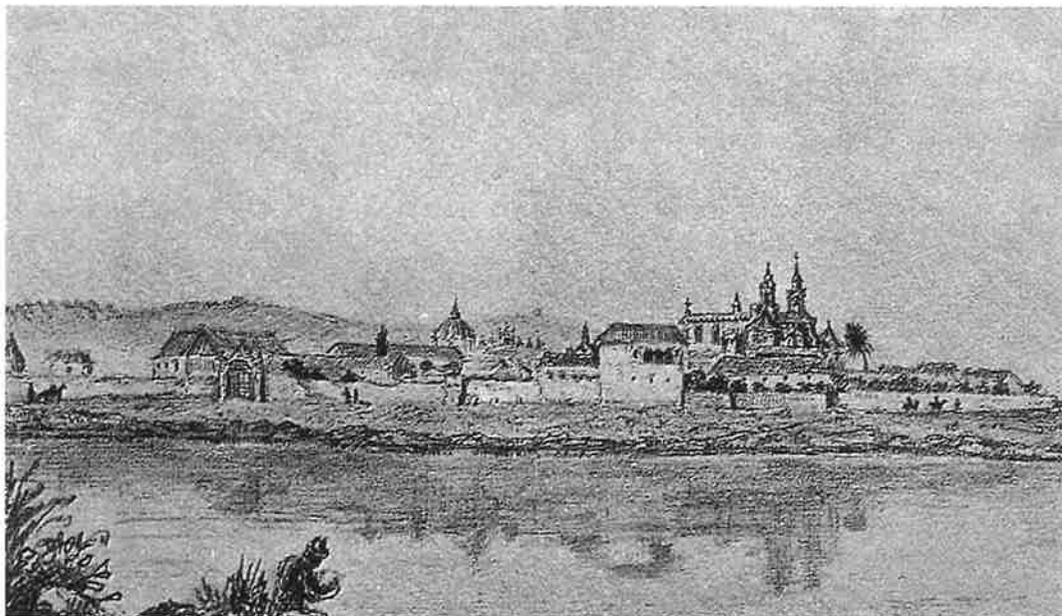
En este siglo, el cabildo de la ciudad creó el cargo de «Tenedor», que era el mantenedor o conservador del Puente de Barcas, arrendándose su explotación y concediéndolo por un periodo de diez años.

Como a lo largo de su historia, durante este siglo hubo importantes riadas. En la década de los cuarenta las aguas llegaron hasta las Atarazanas, destruyendo gran parte del arrabal de Triana, los barrios de la Cestería y la Carretería sufrieron grandes daños, y en el monasterio de las Cuevas tuvieron que sacar a los monjes en barcas.

Como consecuencia de las avenidas del río, se produjeron grandes calamidades. Además de la esterilidad del suelo y escasez en las cosechas, aparecieron enfermedades por el estancamiento y detención de las aguas en los sitios bajos, produciendo emanaciones e infectando la atmósfera, lo que causó fiebres endémicas.

Durante la baja Edad Media, Sevilla seguía ofreciendo en la nueva época el aliciente de su situación y de los productos, ahora más abundantes. El puerto de Sevilla unía a las ciudades mercantiles italianas con Flandes, Inglaterra y Bretaña; los genoveses afincados en Sevilla disfrutaban de franquicias.

En el siglo XV Sevilla es un mercado de exportación a gran escala, siendo centro organizador de los tráficos mercantiles y financieros. Sevilla comerció, a través de su río, con Portugal, fue muy importante el comercio del vino con Inglaterra y desde allí venían los paños, al igual que desde Flandes. Sevilla tuvo una gran actividad comercial en la baja Edad Media.



Dibujo del monasterio de Santa María de las Cuevas, realizado por Richard Ford.

Hubo mercaderes italianos desde la conquista, placentines, milaneses y florentinos, pero no tuvieron una actividad relevante. En cambio los genoveses sí la poseyeron, desde un comienzo sus personas, capitales y naves controlaron buena parte de la ruta y tráfico marítimo, contribuyendo a la conversión de Sevilla en un emporio mercantil. La ruta entre Génova y el río de Sevilla que se cubría en unos treinta días estuvo muy frecuentada.

También de la península hay presencia en la Sevilla del siglo XV de gallegos, cántabros y burgaleses, comerciaban con madera, hierro, pesca y paños a cambio de cereales, vino y aceite.

El comercio con Berbería, aunque muy antiguo se desarrolló sobre todo en la segunda mitad del siglo XV, y aunque Cádiz estuvo a la cabecera, Sevilla lo controló. Berbería interesaba por las materias primas agrarias y mineras, y en ocasiones por los esclavos. Otra ruta comercial era la que se dirigía a Guinea en busca de oro y esclavos, bruscamente cortada por los acuerdos luso-castellanos de 1480.

La importancia del gran comercio exterior en la economía de Sevilla y su región fue muy grande, gracias a él se estimuló la producción agraria, con vista a su comercialización, aumentó la renta de los propietarios agrícolas y ganaderos, y de alguna manera este comercio ayudaba a enriquecer la ciudad. En este momento el núcleo fundamental del puerto comprendía el espacio entre el Puente de Barcas y la Torre del Oro.

SIGLO XVI

El 20 de enero de 1503 los Reyes Católicos firmaron, en la ciudad de Alcalá de Henares, una real provisión en virtud de la cual se creaba la Casa de la Contratación, con sede en la ciudad de Sevilla, aprobando sus primeras Ordenanzas. Esto dio lugar al comienzo de un largo proceso de creciente institucionalización de los mecanismos de control del tráfico con las recién descubiertas tierras de América.

Francisco Pinelo, jurado y fiel ejecutor en la capital hispalense, fue el que propuso el establecimiento en Sevilla de la Casa de la Contratación, en la que se almacenase todo lo que hubiera de enviarse a las Indias o que llegara del Nuevo Mundo como mercancía. Al frente debían estar cuatro oficiales nombrados por el rey: un factor, un tesorero y dos contadores, encargados no solo de controlar el comercio con las tierras recién descubiertas, sino también de registrar mercancías, mantener estrecha relación con oficiales residentes en las Indias, inspeccionar el aparejo de las flotas e instruir a las tripulaciones.



La Virgen de los Navegantes, Cuartos del Almirante, Real Alcázar.

La elección de la ciudad de Sevilla como sede de la Casa de Contratación obedeció a poderosas razones. La capital hispalense ejercía ya de hecho desde el siglo XIII la capitalidad del comercio con el norte de África, Portugal y las islas del Atlántico. Poseía una larga tradición mercantil con casas comerciales, bancas, y agentes extranjeros en ella asentados. Albergaba prestigiosos organismos mercantiles y judiciales, atarazanas y una nutrida burocracia propia de una gran urbe. Con sus 40.000 habitantes en torno al año 1500, era la metrópoli del sur, bien comunicada con la meseta interior, con buenas comarcas agrícolas adyacentes y una bien dispuesta red vial para su comunicación con otras zonas. Y como principal razón, su condición de puerto interior abrigado y seguro, a menos de 90 kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir. Todas estas razones explican la elección, que terminó convirtiendo a Sevilla en «Puerto y Puerta de las Indias».

Fue concebida la Casa de Contratación como un órgano administrativo de control dependiente de la Corona, con la misión de controlar, inspeccionar, intervenir, registrar y fiscalizar. Un híbrido de aduana y oficina comercial muy marcado por su carácter mercantil. Su emplazamiento físico estuvo en un primer momento en las Atarazanas, pero tenía el gran inconveniente de la cota baja del edificio y su proximidad al río Guadalquivir, que continuamente estaba amenazada por las inundaciones, que tan frecuentemente asolaban a la ciudad. Por ello se decidió trasladarla al Alcázar, en un lugar conocido como el «Cuarto del Almirante», una zona orientada hacia el río, muy próximo a éste y perfectamente comunicado con el puerto, al que se llegaba con facilidad una vez que Fernando el Católico autorizara en 1505 la apertura de una puerta hasta entonces clausurada. En un breve paseo, con tan solo cruzar el Arquillo de la Plata y el Postigo del Carbón, los funcionarios de la Casa de Contratación podían cumplir su misión con los buques atracados o fondeados en el río. En este lugar estuvo ubicada desde 1503 hasta 1717.

Durante este siglo se siguieron sucediendo las inundaciones. En el año 1504 un maremoto hizo subir las aguas del Guadalquivir de tal manera que los barcos y peces quedaron en seco en el Arenal. Horrorizó de tal modo a la gente que todos creían que había llegado el Juicio Final, implorando a la divina clemencia en repetidas procesiones de rogativas. Murieron tantas personas que solo en la collación de la Magdalena perecieron unas 1.500. En las riadas de los años 1522 y 1523 hubo que realizar obras de defensa desde el Postigo del Carbón a la puerta de Bibarragel, se plantaron árboles en la margen del río que fortalecieron el suelo. Riadas importantes se suce-

den en este siglo, en el año 1544 hubo una impresionante riada que ocasionó que entraran barcos en la ciudad por el Postigo de los Azacanes; en 1545 una riada repentina destrozó el Puente de Barcas y unas doscientas casas en el barrio de Triana; en 1554 las inundaciones rompieron el Puente de Barcas, arruinaron en Triana numerosas casas y destrozaron valiosas mercancías que había en las Atarazanas y en los Almacenes del Arenal.

El Puente de Barcas seguía con graves problemas de conservación, las riadas continuaban destrozándolo. En la segunda mitad del siglo XVI la escasez de medios económicos hizo pensar al Cabildo de la conveniencia de realizar un puente de piedra, hasta seis ocasiones se debatió este tema en solo 24 años. En 1563 Fabricio Montedente presentó un informe ofreciéndose a realizar un puente de madera y hierro. El Asistente Conde de Barajas también quiso promover la construcción del puente de piedra y así lo expresó en el Cabildo durante el año 1578. Dos años después, el ingeniero Juan Adrián se ofreció a realizar un puente en piedra o madera, su propuesta fue tratada en el Cabildo en diciembre de 1585. En la década de los ochenta la construcción se consideró tan necesaria que la ciudad decidió mandar una comisión que pidiera audiencia al Rey Felipe II, con el fin de solicitarle licencia para construir un puente de piedra, aunque la idea no pasó de tal. En 1587 el maestro Sebastián Hernández de Vero se ofreció al Ayuntamiento para realizar un nuevo proyecto.

En el año 1570 se construyó un puente de madera provisional sobre el río Tagarete, con motivo de la visita del Rey Felipe II. En el último tramo del curso del afluente el único puente existente estaba ante la Puerta de Jerez, tenía a penas diez años, pero como la comitiva real iba a recorrer el Arenal, sin entrar en la ciudad, se construyó ese puentecillo provisional para cruzar desde San Telmo hacia las inmediaciones de la Torre del Oro, que era una de las entradas naturales al Arenal.

A partir del siglo XVI se dejaron de construir en las Atarazanas los grandes barcos que iban hacia América por no tener buenas maderas, así que solo se hicieron barcos pequeños y reparaciones, de este modo quedaba espacio para asumir diferentes usos, desde las Pescaderías, la Aduana, la Casa de Azogue, al Hospital de la Caridad en el siglo XVII, simultaneado con dependencias del Ejército. La Aduana ocupó las naves 13, 14 y 15 a partir del siglo XVI. Las naves 16 y 17 albergaron almacenes de azogue y lana. A partir del siglo XVII en las naves 8, 9, 10, 11 y 12 se construyó el Hospital de la Caridad, la capilla estaba ubicada en la nave 8, siendo los arquitectos Sánchez Falconete y Leonardo Figueroa. Para el acondicionamiento de estas nuevas funciones era fundamental subir la cota del suelo del recinto para coordinarlas con las de la ciudad, alejándose con ello de la influencia del río. Gracias a la altura del edificio, se pudo iniciar un proceso paulatino de la elevación de la rasante del terreno que, con aportes diversos, culminó a nivel del arranque de los arcos. Todo ello se completó con el cierre de la fachada mediante muros de fábrica y la edificación de unas bóvedas rebajadas en la zona de ingreso.

Durante este siglo se consolidó La Casa de la Moneda: la primera fue fundada por Fernando III nada más conquistar la ciudad, estaba situada junto al Alcázar,

luego los Reyes Católicos la trasladaron a un solar frente al costado sur de la Catedral, ocupando el espacio de lo que hoy es el Archivo de Indias. Este solar lo formaba un amplio polígono con tres compartimentos, uno dedicado a las herrerías del rey, otro al hospital y un tercero a la Casa de la Moneda. En 1583 el Rey Felipe II dispuso el derribo de los tres compartimentos para construir la Casa Lonja, hoy Archivo de Indias.

Tradicionalmente los mercaderes sevillanos realizaban sus transacciones comerciales al aire libre, en las gradas de la Catedral, pero debido a las inclemencias meteorológicas, en numerosas ocasiones, las transacciones se llevaban a cabo en el mismo Patio de los Naranjos e incluso en el interior del templo. La falta de respeto y los abusos que estas actividades llevaban consigo obligaron al Cabildo a tomar medidas e imponer penas de excomunión. Por eso se solicitó del Rey la creación de un edificio para dichas operaciones mercantiles, llegándose a un acuerdo definitivo en 1572.

En 1585 se empezó a construir la Casa de la Moneda en un terreno que se había segregado de las Atarazanas y que quedaba protegido por las murallas de la ciudad por un lado y por un muro propio por el resto. La nueva Casa de la Moneda era acorde con las nuevas exigencias comerciales que se estaban generando en la ciudad. El arquitecto de las obras Juan de Minjares la proyectó desde un principio como un edificio de grandes dimensiones, destinado a la acuñación y venta del metal amonedado y aglutinando en su interior talleres, hornos de fundición, almacenes, oficinas de tratos, y viviendas para los operarios, oficiales y superintendentes. La primitiva por-



Casa Lonja de Mercaderes, hoy Archivo General de Indias.

tada se dañó con repetidos temporales y riadas, ya que la calle del Carbón, hoy calle Santander, fue de las más castigadas por las inundaciones. Por ello hubo que labrarle una nueva en el año 1774 que es la que hoy se conserva, obra del arquitecto Sebastián van der Borcht. Para evitar que el agua pudiera entrar en el edificio cuando crecía el Guadalquivir arriando la ciudad, se pusieron y aún pueden verse a ambos lados de la puerta unas carrileras de piedra, en las que encajar unos tablones, calafateados con estopa embreada que hacían el edificio totalmente impenetrable al agua.

Cercano a este lugar se extendía la amplia explanada del Arenal, cerrada al sur por la coracha que unía la Torre del Oro al recinto de la ciudad. Era una gran resolana dividida en dos por el puente de barcas y comunicada con la ciudad por las puertas comprendidas entre el Postigo del Carbón y la Puerta de la Almedinilla. La gran resolana era de propiedad real, en la que se mantenía la obligación expresa, desde época musulmana, de limitar cualquier construcción por los efectos perniciosos que podía causar a causa de las riadas, reteniendo el agua. Sin embargo, durante este siglo y por cierta relajación de la autoridad local, aparecieron algunas construcciones sólidas en el exterior de la Puerta del Arenal, y lentamente surgieron otras dando lugar a los arrabales de la Carretería y de la Cestería. En el centro del llano estaba el cerro del Baratillo y multitud de casetas, palenques y sombrajos para almacenar mercancías que esperaban su transporte marítimo, también servían de almacén de aparejos náuticos y herramientas para los trabajos que se realizaban en los alrededores. Diseminadas por la ribera aparecían, además, diversos tipos de tiendas de campaña que eran lugar de encuentro entre los negociantes y refugio de quienes vigilaban las mercancías en el Arenal. Asimismo se encontraba en las proximidades de las puertas multitud de puestos de alimentos preparados, venta de baratijas o fruta.

Más arriba, situado junto a la Puerta Real se encontraba el barrio de los Humeros, perteneciente a la collación de San Vicente. Al principio fue llamado barrio de los Pescadores, por estar habitado fundamentalmente por pescadores. Allí se ahumaba el pescado, sobre todo la sardina. En un documento de 1504, que todavía se conserva, tres personas solicitaron licencia para «levantar casas para ahumar sardinas». Inicialmente las primeras casas de ahumar o «humeros» se construyeron en el espacio de la ribera, frontero a la puerta de Goles. En los aledaños se encontraba la Huerta de Hernando Colón, fue una huerta muy conocida y de las más importantes, llegó a tener más de 5.000 plantas la mayoría venidas de América y no conocidas en Europa, por lo que logró el primer jardín especializado del que se tiene noticias.

Otro de los elementos característicos del Arenal eran las defensas o muros elevados para evitar a la ciudad los efectos de las riadas. Estos tipos de malecones contruidos desde el siglo XV, al principio estaban limitados a algunas zonas más débiles a las embestidas del río pero sin abarcar la totalidad de la ribera. El Arenal era en definitiva uno de los sectores más activos de la ciudad, especialmente a la llegada o partida de la flota, en el que se reunían multitud de trabajadores, vendedores, aventureros y paseantes que conferían un pintoresco ambiente, retratado en numerosas ocasiones por la literatura local o algún grabado o pintura.

En la margen derecha del Guadalquivir se encontraba Triana, el Puente de Barcas la conectaba con la ciudad y el Arenal. Se sabe con seguridad que el arrabal estuvo habitado desde la época de los musulmanes, que es cuando se hace el Puente de Barcas y el Castillo. Al ser un arrabal que no estuvo amurallado, las periódicas crecidas del río Guadalquivir propiciaron en Triana un estado de constante alerta, además, en su orilla la fuerza del río era muy intensa por la traza de este.

A finales de siglo se sucedieron con más profusión las riadas. En 1586 se intenta conjurar las furias del río con la Virgen de las Aguas. En 1590 los cartujos se refugian en el castillo de San Jorge. En 1591 los cartujos de las Cuevas y los frailes de Los Remedios se vieron obligados a dejar sus monasterios, los barcos navegaban por las calles de la ciudad y la gente recibían en cestos atados en cuerdas los alimentos que compraban a los vendedores que deambulaban en barcas. En 1593, las Mínimas de Triana han de dejar el convento y se refugiaron en unas casas de la calle Sierpes. En 1594 fue muy trágica para Triana la crecida del río, sobrepasando el Altozano y ahogando a mucha gente, el temporal de viento y agua destruyó el Puente de Barcas. En 1595 la riada hizo posible coger con las manos el agua del río desde la Torre de la Almedinilla. Fue tan grande la avenida que se hicieron rogativas públicas, causando graves daños en el interior de la ciudad, que incluso llegaron a los pueblos de la vega de Triana. Santiponce vio destruidos sus hogares hasta el extremo de desaparecer el pueblo y los pobladores fueron acogidos en el Monasterio de San Isidoro.

Sin embargo, el río también era un espacio para otras actividades. En la época del emperador Carlos V se corrieron regatas en el Guadalquivir y se jugó a la cucaña. Este festejo nuevo en la ciudad, tuvo lugar en el año 1521 en el que se proclamó el Imperio de España.

Felipe II vino a visitar la ciudad, los responsables de la ciudad coincidieron en cambiar la ruta que hasta ahora llevaban los reyes entrando por la puerta de la Macarena. El cambio se produjo para que el Rey viera la armada que estaba a punto de zarpar a América. Felipe II embarcado desde San Jerónimo, pasó revista a la flota y presidió una competición de remo antes de entrar en la ciudad por la puerta Goles, desde entonces conocida como Real. La elección de la puerta de Goles se hizo para darle protagonismo al río en el recibimiento del rey. En definitiva, buscaron una buena perspectiva que permitiese ver la flota como espectáculo y la ciudad como escenario de gran riqueza y amplia población.

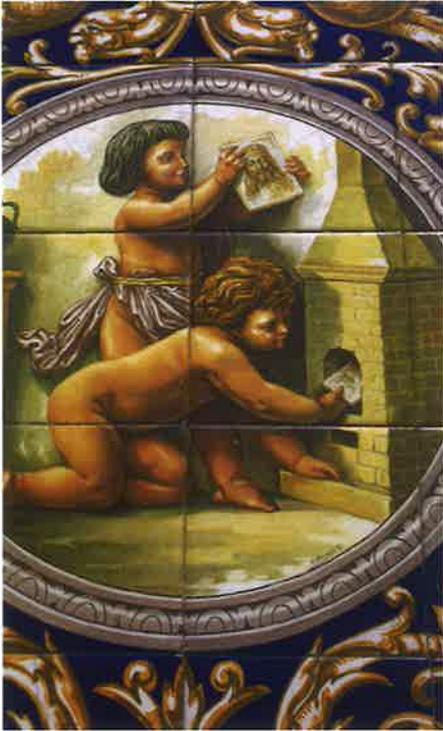
Por el río circulaban gran cantidad de navíos: carabelas, carracas, galeones, urcas, galeras, galezas frente a una flotilla de embarcaciones menores compuesta por barcas, luengos, gabarras, balsas y almadías. Fue el río auténtica vía nutricia por donde subieron y bajaron los barcos que a veces no encontraron suficiente espacio para reposar tras sus largas andaduras. Dentro de ese eje fluvial los puertos o surgideros más importantes eran Sanlúcar, Bonanza, Horcadadas, Borrego, Puntal, Coria, San Juan de Aznalfarache y las Muelas. La zona portuaria básica estaba entre la Torre del Oro y la Puerta de Triana, aunque luego se amplió más abajo de la citada Torre con protestas de la Inquisición que alegaba derechos sobre el peaje.



El río desde Triana, con el castillo de San Jorge, el monasterio de Santa María de las Cuevas y, al fondo, el monasterio de San Isidoro del Campo.

La pesca era abundante aguas abajo del Puente de Barcas, por lo que se instalaron pesquerías a orillas del río, incluso por privilegio real. Los pescadores dedicados a faenar en el río estaban unidos en gremios y con su propia hermandad, la de San Juan Evangelista. La fauna que albergaba el Guadalquivir era variada: barbos, picones, percas, especies de agua dulce, además de otras de hábitat compartido entre aguas dulces y marinas en relación con su ciclo biológico de reproducción: lampreas, sábalos, sabogas, anguilas, pejerrey, róbalo o lubinas, oyes o esturiones. Las capturas se efectuaban por métodos artesanales de larga tradición, arte de pesca de trasmallo, la atalaya, la nasa para las anguilas, y el palanque para el esturión y el sábalo. También se pescaba con almancebes, mientras que para los albures y camarones se empleaba la barca cuchara. La actividad de la pesca siempre ha estado presente en nuestra ciudad.

Como consecuencia de la gran actividad que causaba el comercio con América, el puerto se amplió por San Telmo y Tablada. Las actividades de carenado y reparación de los buques no se podían hacer en Sevilla debido a las dificultades y se realizaban aguas abajo del puerto, en el meandro de San Juan de Aznalfarache o en Coria. La incomodidad de la Barra de Sanlúcar y del ascenso, unido a la carencia de espacio en Sevilla, llevó a que el puerto se extendiera a lo largo de 84 km,



Cerámica trianera.

a mitad de la centuria, y un viajero quedó impresionado por las 50 tiendas que había de cerámica en 1599. Dentro del país la alfarería sevillana contó de gran fama, y las exportaciones llegaron a Francia, Flandes, Inglaterra, Portugal e Italia, además de las Indias.

Las almonas era la industria jabonera, data de la Edad Media pero tiene gran importancia en el siglo XVI. Pertenecía a la Corona y la enajenó en familias nobles. Se encontraba situada entre la calle Castilla y el Paseo de la O, donde disponía de un muelle con una resbaladera usada para deslizar las cestas con el producto hacia los barcos, con destino a gran parte de Castilla, las Indias, Inglaterra, Flandes y otros lugares. Cada año se hacían 15.000 quintales de jabón de lo blanco y se gastaba más de 50.000 arrobas de aceite del Aljarafe. Era el mejor jabón de la Península Ibérica.

Industria de la pólvora estuvo hasta 1579 en Triana, en la calle Betis, en aquel año una explosión mató e hirió a centenares de personas, destruyendo muchísimas casas e incluso afectó a las vidrieras de la catedral. Esta catástrofe determinó que los molinos se trasladaran dentro de la misma ribera del río algo más abajo. Más de veinte años llevaban entonces los molinos de pólvora funcionando en la calle Betis.

donde proliferaron «los barcos alijos» que servían para reducir la carga en los pasos difíciles del río y transportar en el galeón lo necesario, ya que no podían atracar en los muelles. Estas barcas auxiliares extendían su actividad por todo el río, pues en la capital no existían las suficientes para cubrir las necesidades de los abundantes barcos de la flota de Indias.

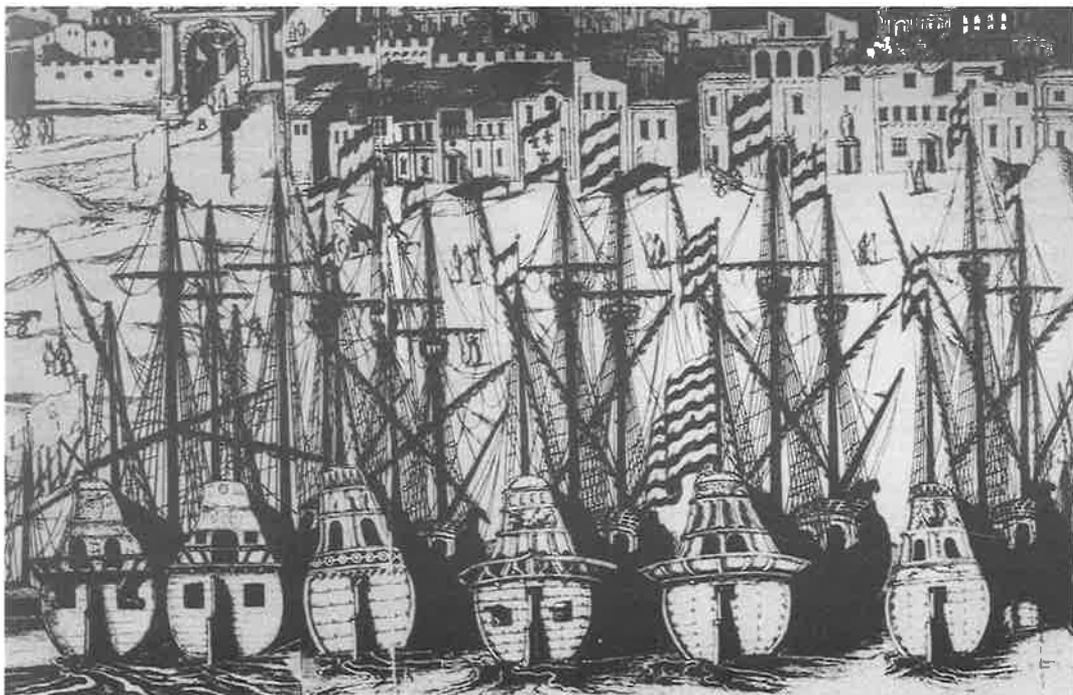
Junto al río se desarrollaban numerosas industrias, entre las que destacaban las de alfareros, las almonas y los molinos de pólvora.

La industria alfarera data desde la época romana. Consta que en Triana se alzaron hornos y talleres de cerámica, una industria artística que los árabes enriquecieron y que a principios del siglo XVI enfilan nuevos derroteros técnico-artísticos por influencias italianas. La industria de los alfareros creció mucho durante este siglo, extrayendo el barro de la zona de Tablada, la Cartuja y de la vega de Triana, esta extracción deterioró las márgenes del río. Concedores de la ciudad en el siglo XVI, hablan de la existencia de 50 hornos en Triana

SIGLO XVII

La gradual decadencia de la Casa de Contratación de Sevilla a lo largo del siglo XVII discurre paralela a la de la crisis misma de la Carrera de Indias durante el mismo periodo. A partir de 1640 se produjeron los primeros síntomas graves, en ese año no llega a Sevilla la flota de las Indias, desde entonces y hasta finales de la centuria el sistema experimentó un creciente deterioro, tanto en la regularidad de los convoyes como en el volumen del tráfico legal entre las dos orillas del Atlántico. Hay guerras en las que participa España durante la segunda mitad del siglo que hacen insegura la navegación, aumenta la piratería y las flotas se espacian, a veces cada tres o cuatro años. A partir de la década de los ochenta, los plazos se alargan hasta el punto de que solo lo hacen excepcionalmente. Con la llegada de la dinastía borbónica hay un cambio en la manera de pensar, de funcionar, de hacer las cosas, y este motivo, junto al aumento del tonelaje de los barcos y la falta de calado en el río Guadalquivir, contribuyó a aumentar la pugna entre Sevilla y Cádiz por el control por la cabecera de la Carrera de Indias.

A finales de la década de los sesenta se da el paso definitivo al restituir a Cádiz su Juzgado de Indias y el tercio de toneladas, al tiempo que se fijaba en su bahía la cabecera de la flota. Desde entonces y hasta la resolución definitiva del pleito, que tuvo lugar en 1725, Sevilla conservaría el aparato burocrático del comercio mientras Cádiz pasó a erigirse en el verdadero núcleo activo de la Carrera de Indias.

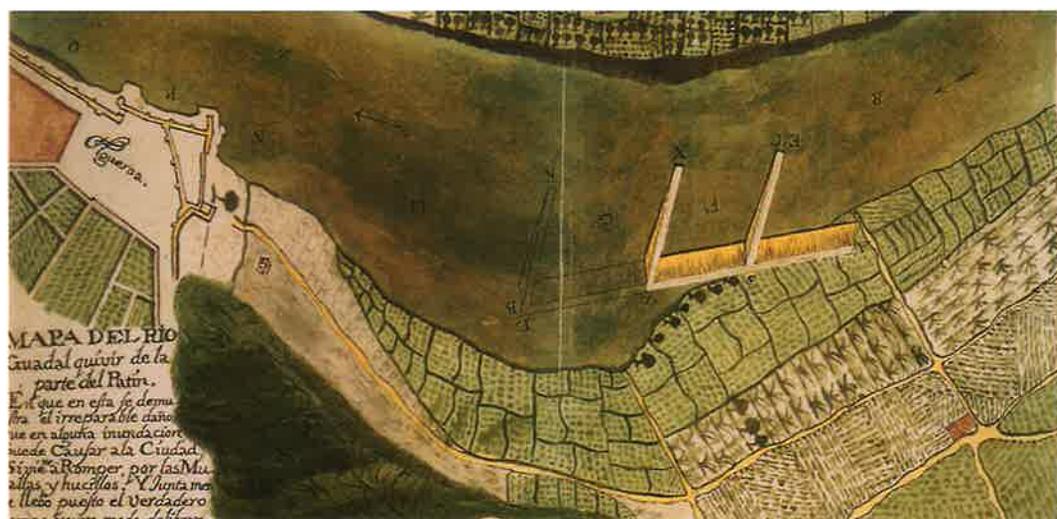


Galeones en el barrio del Arenal (detalle de grabado).

En 1604 hay una gran inundación, llamada de Santo Tomás. Tiburcio Espanoqui, ingeniero Mayor de España, redactó un documento sobre las obras necesarias para salvar a la ciudad de los embates del río, llevándose a cabo por Juan de Oviedo, donde se hicieron reformas urgentes consistentes en desagües por husillos. En 1618 se produce la riada llamada de San Gregorio, se arruinó el Castillo de San Jorge y afectó al caserío de Triana. La avenida de 1626 obligaría de nuevo robustecer la Almedinilla, ese año se conoció como «el año del diluvio», el río se convirtió en un mar sembrando la desolación por todo el valle, el agua entró por la Puerta del Arenal y por diversos husillos, más de las dos terceras partes de la ciudad quedaron anegadas y el nivel de las aguas alcanzó el altar mayor de Santa Ana y dos gradas de la Catedral. Todo se perdió y no sirvió de nada llevar en procesión a lo alto de la Giralda al «Lignum Crucis».

En 1649 se produce una gran inundación que influyó en el desarrollo de la gran epidemia de peste, en la que murieron unas 60.000 personas en cinco meses. Hubo un periodo de 35 años sin avenidas que tuvieran trascendencia, hasta que en 1683 sobrevino una terrible que superó si cabe las pasadas habidas durante el siglo.

La Hermandad de la Santa Caridad, cuyos orígenes datan de mediados del siglo XV, tenía como principal misión la de enterrar los cadáveres de aquellas personas que eran ajusticiadas y de aquellos que aparecían ahogados en el río, generalmente marineros de la flota que anclaban en el puerto y que eran piadosamente sepultados por los miembros de la Hermandad. Para tal efecto el «racionero» de la catedral de Sevilla edificó en el cementerio de la Iglesia de San Miguel una pequeña capilla para el entierro de los ahogados y ajusticiados, lo que motivaría que se llamara «Capilla de los ahogados». Pero el primitivo lugar donde estuvo instalada distaba bastante del lugar que hoy ocupa y con el paso del tiempo se fue incrementando la actividad portuaria del Guadalquivir y con ello la cantidad de personas que



Mapa del río en su paso por la zona de transformación del Patin de las Damas.



Sevilla desde el Aljarafe (grabado del siglo XVII).

perecían ahogadas. Por eso a principios del siglo XVI la hermandad decidió instalarse en una sede que estuviese más próxima al río, para que este emplazamiento facilitase eficazmente su actuación. Así lo hicieron trasladándose a la capilla de San Jorge que estaba frente al río, junto a las Atarazanas Reales. En un documento de esta época se la denomina *Hermandad y Cofradía de la Santísima Caridad y Entierro de los Pobres con Capilla y Hospital llamada de San Jorge, sitas en la Resolana del Guadalquivir*, conocida hoy como Iglesia de la Santa Caridad. Un siglo después, se consideró que la vieja capilla se encontraba en estado ruinoso, las crecidas del río la inundaban y se construyó una nueva iglesia más grande y espaciosa, empeño que comenzó en 1645, una vez obtenido el permiso real para edificarla en una nave de las Atarazanas que era propiedad de la Corona.

La única escuela para la navegación era la experiencia. Hernando Colón propuso crear un colegio donde se enseñara la náutica para que una marinería tan numerosa estuviese preparada y fuese capaz de someterse a una disciplina para que pudieran hacer frente a las duras, largas y arriesgadas singladuras americanas. Pero el proyecto de Hernando de Colón solo cristalizaría en el siglo XVII con la creación de la Universidad de Mareantes.

A iniciativa de don Diego Hurtado de Mendoza, asistente de la ciudad desde 1629 a 1634, Andrés de Oviedo trazó el plano de un puente, proyectando también su entorno, para construirlo unos 100 metros aguas arriba del existente, donde el río tenía menos profundidad aunque era más ancho. Sería de sillería almohadillada con más de 25 arcos, unos apuntados y otros semicirculares. No obstante se rechazó el proyecto por lo impopular de su financiación con impuestos o gravando las mercancías de consumo.

En 1628 se embelleció el paseo junto al río, llamado del Patín de las Damas, poniéndole dos anchas escaleras, y dejándolo muy cómodo para pasear, estaba situado entre la Puerta de la Barqueta y la de San Juan.

SIGLO XVIII

Tampoco este siglo se va a librar de tragedias ocasionadas por desbordamiento del río Guadalquivir. En el año 1707, una nueva inundación arruinó quinientas casas y se hundieron dos calles, a estas fechas corresponde un proyecto para la ejecución de obras en el Guadalquivir, para mejorar sus condiciones. El proyecto fue firmado por el maestro mayor de obras del Cabildo, Matías de Figueroa.

Se sucedieron las riadas durante todas las décadas del siglo, especial relevancia tuvo la de 1752 que mantuvo el Guadalquivir 15 días fuera de su lecho. Ante el temor a nuevas inundaciones se empezó el corte del río frente a la Puerta de la Barqueta, desviando la corriente lejos de la muralla de la ciudad, obra que ya se deseaba desde hacia 100 años. En la de 1758 los arrabales más anegados no fueron como de ordinario los del oeste, sino los de levante que quedaron sumergidos por el arroyo del Tagarete, San Roque, Santa Lucía, Macarena. Entre 1758 y 1771, a expensas de los Diez Gremios unidos de Sevilla, se realizaron trabajos de consolidación de las defensas. Pero la auténtica obra que perduró no comenzó hasta 1777, cuando ya las aguas hacían imposible el tránsito hacía extramuros. Lo primero que se hizo fue la reorganización de los tres husillos, entre ellos el Husillo Real, también se construyeron malecones por delante de la antigua muralla. Los trabajos fueron dirigidos por Antonio de Ulloa, consolidándose este lugar como un espacio público dedicado al esparcimiento. El arbolado se extendía desde la Puerta de San Juan hasta el Arenal, por el llamado Paseo de las Delicias.

Raro era el año que no se producía alguna riada o inundación, así las de 1783 y 1784 inundaron gran parte de la ciudad, por la mucha agua que caía y por la que se introdujo en el río por los husillos que habían reventado, no pudiendo resistir su empuje. La Aduana quedó totalmente inundada. Entre 1784 y 1785 el Asistente Pedro López de Lerena construyó un malecón escalonado para proteger la muralla en el flanco del antiguo Arenal. La riada de 1787 sirvió para que el Ayuntamiento encomendase al arquitecto Félix Caraza la construcción del murallón ribereño entre el puente y la iglesia de Santa Ana que evitó que las riadas penetrasen, facilitando el embarque con las dos rampas anejas.



Las posteriores riadas de 1789 y 1792 propiciaron el establecimiento de atahonas en la Plaza del Pumarejo para no depender del suministro con los siguientes encarecimientos. La riada de 1797 en la que intervinieron también el Guadaira y el Tagarete, se palió algo gracias al reciente corte de la Merlina, pero anegó todos los barrios del exterior: San Bernardo, Tablada, Tabladilla,



Vista de Sevilla desde Triana en 1738 realizada en azulejos.

zona del convento del Pópulo... Las aguas entraron por las Puertas de Jerez, Córdoba y Sol, el barrio de Triana y la Cartuja sufrieron grandes daños y el corte de Merlina se vio ensanchado por las aguas. Fue la más grave de todas las riadas del siglo XVIII.

La decisión adoptada por el Rey Felipe V, en el año 1717, de trasladar la Casa de Contratación desde Sevilla a Cádiz, no supuso ninguna novedad, de hecho se había producido ya a favor de Cádiz desde 1680, fecha de la instalación en su puerto de la cabecera de las flotas a Indias. Su traslado a Cádiz no quedó sin respuesta por parte de Sevilla que, prácticamente desde el mismo momento de la instalación de esta institución en la capital gaditana, inició sus gestiones con vistas a conseguir de la Corona la revocación de la orden de traslado.

En un principio tales intentos carecían de futuro, pero muy pronto, esa situación iba a experimentar un cambio realmente sustancial. Ante las continuas presiones que la capital hispalense había enviado a la Corte, al almirante Manuel López Pintado, en marzo de 1720 se ordenó al nuevo presidente de la Casa, don Francisco de Vara y Valdés, que llevase a cabo un sondeo de la barra de Sanlúcar y del río con objeto de replantear sus condiciones de navegabilidad, ya que ésta había sido precisamente, la principal razón de su traslado. De los resultados de los trabajos de

sondeo se hizo un informe a la Corona, que se convirtió en una pieza de capital importancia en todo este pleito, ya que, al defenderse en el mismo la idoneidad del puerto de Bonanza, las posiciones sevillanas, con vistas a lograr el retorno a su sede del mismo organismo rector de la Carrera, se vieron reforzadas. Con todo, el resultado del sondeo no se podía considerar definitivo en tanto no se llevase a cabo una prueba de navegación río arriba.

En cualquier caso, Sevilla siguió con su empeño y a comienzos de 1722 presentó un nuevo memorial a la Corona en el que se lamentaba del estado ruinoso en que se hallaba sumida la ciudad a consecuencia del progresivo traslado de sus comerciantes a Cádiz, traslado que achacaba, básica y fundamentalmente, a las mayores ventajas fiscales que encontraban en aquella aduana para realizar sus operaciones. Se decía que los verdaderos instigadores del traslado fueron los extranjeros, que con el pretexto de la mala navegabilidad del río, encontraban en la bahía la práctica del contrabando y mayores ventajas fiscales en la aduana para realizar sus operaciones. Después de estas luchas, el Rey aprobó una Real Orden, hecha pública en enero de 1726, con la que Cádiz quedaba como sede de la Casa de la Contratación y del Consulado, mientras que Sevilla conservaría tan solo un juez delegado de la Casa así como el privilegio de poder nombrar dos de los tres cónsules que componían la cúpula dirigente de este organismo. A partir de este momento, el contencioso Sevilla-Cádiz por la disputa de la Casa de Contratación quedaba resuelto a favor de esta última.



Plano geométrico describiendo el acueducto por donde se traía agua de la vecina Alcalá de Guadaíra.



Rampas de embarque realizadas por Félix Caraza en la orilla trianera.

El Paseo del Arenal, estaba situado paralelo al río, en una de las zonas vitales de la ciudad, cercana a los muelles, a las viejas Atarazanas, al Hospital de la Caridad, al barrio populoso y bullanguero donde confluían la Mancebía, de la cercana Laguna, y la Casa de la Moneda o el Malbaratillo, donde se vendían objetos robados, al fondo y a la otra orilla se apreciaba el caserío de Triana. Era un paseo con cuatro hileras de álamos, regados por una fuente hecha a este fin cerca de la Puerta de Triana y por una noria abierta en el barrio de los Humeros. Se establecieron asientos de piedra y disfrutaba de mucha animación. En el mes de diciembre tenían la costumbre de montar un mercado navideño, con figurillas de barro de Triana para los nacimientos, también se exponían juguetes e instrumentos populares, además de confituras y pasteles, fruta fresca y frutos secos. A la entrada del paseo, que era la puerta de la muralla que unía la Torre del Oro con la de la Torre de la Plata, fue enterrado el coronel inglés Alexander Duncan, allí tuvo su lápida y un discreto mausoleo, pero el pueblo lo consideró indiscreto y lo profanó y destruyó. También en este siglo se realizó un monumento en el paseo dedicado a la Santísima Trinidad, pero nunca llegó a terminarse. Se empezó a erigir por suscripción popular pero al no haber dinero para terminarlo en el siglo XIX fue mandado derribar.

El Paseo del Patín de las Damas, llegaba desde la Barqueta a San Laureano, sobre los restos, en un buen tramo, de la Huerta de Colón. Llegó a ser un jardín romántico en el siglo XIX, el predilecto de Gustavo Adolfo Bécquer, que lo describió con arrobo y añoranzas y lo escogió como ideal para su enterramiento. Al lado mismo del agua, que reflejaba los juncos y la copa de los árboles.

El río también era fuente de recreo y diversión. Los baños en el río eran normales entre los habitantes, en 1726 el arzobispo Salcedo publicó un edicto prohibiendo que las mujeres se bañasen bajo pena de excomunión, ante la presión popular el arzobispo tuvo que revocar el edicto y se vuelve a prohibir en 1742 por los excesos nocturnos. Olavide, en el año 1774, reglamenta los baños y establece un sistema de salvamento, aparte de numerosas medidas preventivas, como señalar los sitios más adecuados para el baño. Desde los Humeros a la Puerta de San Juan era para bañarse las mujeres, y los hombres cerca del husillo de Los Remedios.

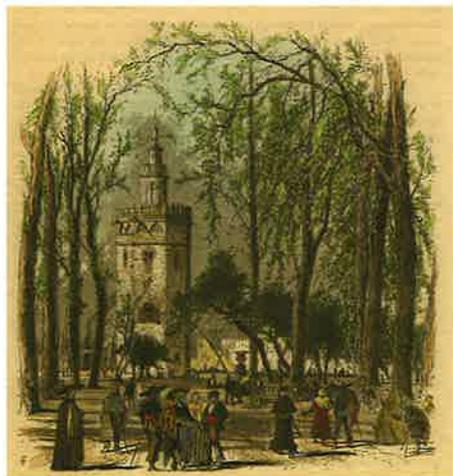
En 1729, con la llegada de Felipe V a Sevilla, la ciudad le regala una góndola que costó 4.000 escudos para que el rey paseara por el río y se distrajese.

SIGLO XIX

Entre 1825 y 1833 el Asistente Arjona dio el primer paso de un proyecto de embellecimiento de la ciudad hacia el sur, siguiendo la línea marcada por el eje fluvial. Derribió el lienzo de muralla que unía a la Torre del Oro con la Torre de la Plata, para embellecer las márgenes del río y trazar el bellissimo Paseo o Salón de María Cristina y el Paseo de las Delicias (1826-29).

Las únicas realidades que, respetadas por el paso del tiempo, conservan viva la presencia de Arjona en la capital andaluza son los paseos y los jardines públicos promovidos por él. Tan deslumbrante impacto debió causar a sus coetáneos que a tales paseos debe Arjona gran parte de su fama, hasta el extremo, que para los historiadores hablar de Arjona es hablar de los jardines sevillanos de aquel entonces.

Sevilla contaba únicamente con los paseos de la Alameda interior y los de la orilla del río. El Paseo de las Delicias o Patín de las Damas, desde la Barqueta a San Laureano; el Paseo del Malecón o del Arenal, desde San Laureano hasta el Puente de Barcas; y el Paseo de la Bella Flor, desde el Puente de Barcas hasta la Torre del Oro.



Nuevos espacios de paseos junto al río.

La ciudad rodeada de murallas necesitaba zonas verdes y Arjona llevó a cabo importantes labores de jardinería, la primera en intramuros, como fue el paseo de la plaza del Duque, y dos en el extrarradio, los jardines del Cristina y de las Delicias. Estos dos jardines contribuyeron a la ciudad del futuro, ambos situados a extramuros.



Visión de los nuevos jardines de las Delicias y del Cristina reflejados en este grabado.

El primero supuso la prolongación de las obras de arreglo de las márgenes del río iniciadas en la centuria anterior, con la creación de un jardín monumental, en la que aparece la idea de “campo cultivado”, en un intento de generar una zona verde en las afueras, destinada al uso y disfrute de la aristocracia y la nueva clase burguesa. Se concibió como un jardín botánico, a la vez que incluye ciertos elementos decorativos, como fuentes, escalinatas y una gruta, intercalados en medio de un espacio en el que la vegetación presenta una ordenación regular.

El segundo paseo acometido por él, fue el que enclavado junto al Paseo de la Bella Flor, cerca de la Eritaña, pasó a la posterioridad con el apelativo del nombre Delicias de Arjona, por ser quizá al que el Asistente se entregó con mayor fervor y el que más impacto causara al vecindario. En su origen esta zona se llamó La Bella Flor. Para la pequeña historia queda como el lugar donde sesteó el Rey Felipe II y donde fue obsequia-

do con un opíparo banquete. El nombre del jardín de las Delicias, que era el mismo de una finca de propiedad del asistente, le vino porque Arjona admiraba fervorosamente a Voltaire, ya que como hombre culto, de por aquel entonces, era abiertamente afrancesado, y Voltaire tenía una propiedad, su favorita, llamada así precisamente. El encargado de realizar el jardín fue el profesor de agricultura Claudio Botelou, se arreglaron las cañerías de la antigua finca y se solicitaron árboles a la Real Compañía del Guadalquivir: 34 falsos acacios, 12 plátanos de oriente, 16 gleditsias, 24 fresnos de Luissiana y 24 fresnos comunes. Se labró un fuerte malecón como defensa del río, tantas veces desbordado, y lo que es más interesante, se recabó del Intendente de la Habana, Don Claudio Martínez Pinillos, unas remesas de plantas y árboles de América con lo que se continuó, al cabo de los siglos, la idea de Don Hernando Colón. De América llegaron mangos, mameys, de Santo Domingo, morales de papel, aguacates, gertromias, nogales de la India, vomiteles, campeches, limoncitos de olor, lirios sanjuaneros y paraísos de Guinea. Aún quedan ejemplares de ellos en los actuales jardines, porque la mayoría se aclimataron. Entre otras plantas que trajeron se encuentran las sóforas del Japón, sauces de Babilonia, tuyas de Oriente, arces de hojas de parra, guayacanes, ailantos, castaños de Indias, la platanera, el plátano oriental, el añil y el cinamomo, así como el tabaco.

El paseo, situado en una superficie triangular de unas «nueve aranzadas», entre el paseo de la Bella Flor y la orilla del Guadalquivir, cercado por cuatro hileras de álamos que le separaban de la calle principal hacia el río, en una platea que

determinaba el paseo y vuelven a buscarla en un estanque y fuente que lo terminan. No contento el Asistente Arjona con haber reparado y embellecido las obras de fábrica que lo adornan y las norias y cañerías que lo regaban, ni con haber repuesto innumerables árboles que le faltaban, estableció un vivero para reponer y multiplicar sucesivamente las alamedas, cercando aquel espacio y dividiéndole en calles formadas por árboles de frutos y sombras, y guarnecidas de rosales y otros arbustos de flor que forman un delicioso vergel, al que se da entrada pública con ciertas precauciones. En el jardín se cultivaron todas las especies de plantas de los climas templados y cálidos de las cuatro partes del mundo, siendo el más a propósito de todos para formar un jardín botánico y de aclimatación. Los jardines fueron un lugar de recreo, y en él surgieron los tupidos árboles, las calles enarenadas, las caprichosas sendas, los cuadros de flores, el estanque de limpias aguas, las rústicas casitas, los cenadores cubiertos de ramaje, las fuentes marmóreas, las estatuas, los jarrones y todo aquel hermoso jardín al que el pueblo dio el nombre de las Delicias. Por último se dotó de abundante agua para el riego de los nuevos jardines, instalándose una máquina de vapor, próxima a la orilla del Guadalquivir y para la cual se llevó a cabo una construcción hecha al efecto de sencilla y sólida arquitectura, obra de don Melchor Cano. En 1864 se instalaron en los jardines las estatuas que estaban en la Plaza del Museo, provinientes del Palacio de Umbrete, residencia veraniega de los arzobispos, con lo que el lugar adquirió aún mayor decoro y un sabor entre culto y sentimental, porque eran figurillas de la vieja mitología encaramadas en rocallas y bordeadas de plantas tan significativas como naranjos chinescos o árboles del paraíso, rosales y lirios. Se hizo también una gruta artificial que hacía juego con la rústica casita, los cenadores, los jarrones, las fuentes de mármol y el estanque, presidido por la estatua de Mercurio, fundida siglos atrás por Bartolomé Morell.



Los cambios en la vegetación y en los paseos de las márgenes, continúan en nuestros días.



Visión del llamado Salón de los jardines de Cristina que fueron tendidos en 1830 por iniciativa del asistente José María Arjona.

El tercer jardín que realizó fue el Salón Cristina, llamado así en honor a la esposa de Fernando VII. El Asistente Arjona, en agosto de 1828, tenía ya levantado el plano para otro gran paseo en la gran llanura que se extiende entre la Torre del Oro y el edificio de San Telmo, a orillas del Guadalquivir. El plano fue trazado y dispuesto por el arquitecto don Melchor Cano, la plantación fue dirigida por el profesor de agricultura y botánica Claudio Botelou. El jardín tenía planta de salón, llegaba hasta San Telmo y cerca de la fábrica de Tabacos, por un lado; lindaba con el río y con el arroyo Tagarete, que todavía sin entubar, transcurría por la calle San Fernando, hasta la Torre del Oro. A la entrada de los jardines se colocaron dos estatuas sobre pedestales; cuatro en los ángulos del cuadro, y una de Apolo de Belvedere en la fuente que tenía en medio. Le ceñían en todo su perímetro 28 bancos de piedra, puestos debajo de los árboles. Su paseo o calle central, de ciento treinta varas de largo y veinte de ancho, se abría en una plaza de fondo de semicírculo. Esta calle era cruzada por otra también amplia que terminaba en un bello casino con habitación para el guarda, estaba dividido el paseo en cuatro compartimentos, cortados por calles menores de árboles e intermediarios de platea con asientos: los dos mayores tenían en el centro una fuente con pila cuadrada y su estatua, y un gran estanque circular para el riego. Además estaba adornado con una arboleda que cubría las calles interiores, entre las que se organizan arriates, bancos, fuentes y estatuas. También se instaló una máquina de vapor para proveer de agua del Guadalquivir lo necesario para el riego.

El 24 de julio Arjona lo inauguró coincidiendo con la onomástica de la reina Cristina. El día de la inauguración en el salón principal se erigió un monumento para los acontecimientos especiales, de arquitectura efímera, consistió en un templo representando al de Flora, en el que se veía bajo el arco iris el busto de la Reina, y al pie el león de España y la sirena de Sicilia enlazados por una guirnalda. Ocupaban en el exterior del cuadro elegantes canastillas de flores, e indicaban la alegoría en unos versos puestos en el sotabanco. En la cúpula del edificio figuraba la bóveda celeste sembrada de estrellas, dominaba la inicial de Cristina. Delante del templo se elevaba un grandioso pórtico, en el cual y en otros ornatos ardieron por la noche más de 3.000 vados de colores, luces oportunamente dispuestas transparentaban el grupo descrito. Varias bandas de músicas militares ocupaban diversos puntos del paseo.

El Salón del Cristina fue el jardín que con más cariño emprendió Arjona y tanta elegancia albergó que se puso de moda. Durante mucho tiempo fue el punto de cita de la buena sociedad sevillana, siendo muy concurrido hasta bien entrado el siglo XX. Lo que hoy lleva el nombre de los Jardines del Cristina, ocupa solo una parte del perdido Salón y en muy poco recuerda su disposición y exorno. Llegó a ser un enclave muy interesante en la disposición de zonas verdes de Sevilla, porque enlazaba con otros jardines; el de Eslava, situado donde hoy está el hotel Alfonso XIII; el de los jardines de los Duques de Montpensier, en San Telmo, aunque cerrados al pueblo, y el de San Diego y, enfrente, el Paseo de los Lutos, que luego pasó a ser, muy transformado en el Paseo de Catalina de Ribera.

A parte de los jardines, el Asistente Arjona realizó obras y proyectos importantes para la ciudad, con el fin de prevenirla contra las crecidas del río, como fue el entubado del Tagarete a lo largo de la calle San Fernando, hasta su desembocadura con la Torre del Oro. Igualmente, cursó al Ayuntamiento el proyecto de Belleville, aunque había otros proyectos de puentes colgantes y de piedra para sustituir al de barcas.



Romántica imagen, vista desde el sur, de la transformación realizada por el asistente Arjona en las márgenes del río.



Puente de Isabel II (1852), sustituyó al primer paso estable sobre el río o puente de Barcas (1171).

De este siglo es el Puente de Isabel II, realizado por los ingenieros franceses Fernando Bernadet y Gustavo Steinacher, concluido por el ingeniero español Canuto Corroza e inaugurado en 1852. La importancia del puente radica en el hecho de ser una primicia de la arquitectura férrea en España. En octubre de 1855 aprobó la reina Isabel II el emplazamiento de la estación de Córdoba y el trazado de penetración de las vías férreas. El proyecto se localiza en el solar de la plaza de Armas, en parte del arrabal de los Humeros y en los paseos del río que había en este lugar, incluyendo también la destrucción de la muralla desde la Puerta de San Juan hasta la Barqueta. Como resultado de la intervención se destruyeron los jardines y esta zona de la ciudad dejaría de ver el río.

El ingeniero Canuto Corroza propuso la creación de una amplia red de caminos ferroviarios por toda la región que pusiesen en comunicación el puerto y los centros de producción. En 1859 se inauguró la línea ferrocarril Sevilla-Córdoba, en 1860, la de Sevilla-Jerez-Cádiz, en 1872, se extenderá el camino de hierro de Sevilla a Alcalá de Guadaíra; en 1878 de Sevilla a Málaga; en 1880 de Sevilla a Huelva; y en 1885, la línea de Sevilla a Mérida por El Pedroso.

Esta importante red ferroviaria, conectada al puerto, podría multiplicar la actividad de éste, abaratando considerablemente el transporte de las mercancías e incrementando el volumen de las mismas. Por ello, los comerciantes y la Diputación sevillana presionaron al gobierno para que la estación que había de establecerse se ubicase en las proximidades de la zona portuaria, como así fue, sancionando el emplazamiento por Real Orden de 17 de octubre de 1855 en el antiguo campo de Marte, actual Plaza de Armas, en la que, en el año 1901, se construiría la estación de Córdoba. Desde este lugar se estableció una doble vía con destino a la zona de servicio del puerto y, entre 1886-1887, los Ferrocarriles Andaluces levantarían, desde la estación de San Bernardo, un ramal de unión con el puerto. Así pues, el puerto quedaba conectado con las estaciones del ferrocarril, con un trazado paralelo al río.

En la segunda parte del siglo XIX, gracias a la labor del ingeniero Manuel Pastor y Landero se crea la Junta de Obras del Puerto. La tarea de Pastor y Landero se desarrolló entre 1863-1868, de modo eficaz y fundamental para la vida del puerto. Apoyado firmemente por el comercio sevillano, realizó las grandes transformaciones que el Puerto y el río demandaban desde hacía siglos. Para la mejora de la navegación, Pastor y Landero construyó espigones de defensa frente a la Cartuja, Las Delicias, San Juan de Aznalfarache y Punta del Verde; estrechamiento y dragados en La Pitas, en los bajos del Copero, Magdalena, Mimbrial e Isleta; cerramiento de la corta de Hernando y del brazo del este y, finalmente, dragados en la corta de San Jerónimo. En los cinco años en que Pastor y Landero dirigió las obras, Sevilla pasó de tener unos muelles inutilizables a contar con un verdadero Puerto, al construirse un muelle y una zona de servicio de 1376 m. de longitud, tres grúas fijas, adoquinados, vías férreas, talleres, tres tinglados e importantes dragados.

Este siglo tampoco estuvo exento de las riadas, siendo las más significativas las de los años 1876 y 1881. En diciembre de 1876 hubo una gran riada, rompiendo las aguas el terraplén del ferrocarril de Córdoba, junto al convento de San Jerónimo. Dos terceras partes de la ciudad quedaron inundadas, y como consecuencia se nombró una Comisión para estudiar las defensas de la ciudad contra las inundaciones del río Guadalquivir. El barrio de Triana fue objeto de un minucioso estudio contra las inundaciones, presentando el ingeniero de la Junta de Obras del Puerto, Jaime Font, un Proyecto de defensa del trozo del margen derecho del Guadalquivir, comprendido entre el puente de Triana y la Huerta de los Muñones. En él se proponía la construcción de un macizo de escollera desde el Puente hasta la Parroquia de la O, previendo en la parte restante el establecimiento de espigones o diques transversales.



Intensa actividad portuaria en el margen de Sevilla, donde el ferrocarril comienza a sentar el transporte de mercancías.



Fruto de las continuas riadas los habitantes de Triana y Sevilla se veían obligados a refugiarse en las plantas altas, dependiendo de barcas para trasladarse y abastecerse de alimentos.

En 1881 se volvió a producir una fuerte avenida y en esta ocasión el terraplén de la línea de Córdoba resistió. En septiembre de 1881, Juan Talavera y de la Vega presentó un proyecto que tiene el mérito de ser el primer planteamiento moderno y global de defensa de la ciudad de Sevilla, pero con algunas deficiencias que caracterizaron, con consecuencias muy graves, el sistema defensivo que finalmente se adoptó en la primera mitad del siglo XX. El proyecto planteaba la solución de defensa de la ciudad, mediante la elevación de la rasante de la ciudad en los sectores inundados. Entre tanto, se adoptaban medidas provisionales: desviación del arroyo Tagarete, desde la Fuente del Arzobispo hasta unirse con el arroyo del Tamarguillo; la construcción de un dique de tierra entre la Fuente del Arzobispo y la Venta de la Concepción al Norte; y la construcción de un segundo dique entre Ranilla y Eritaña. La defensa en el frente occidental exigía, por su parte, la construcción de un paseo elevado desde el Puente de Isabel II hasta el Paseo de Cristina.

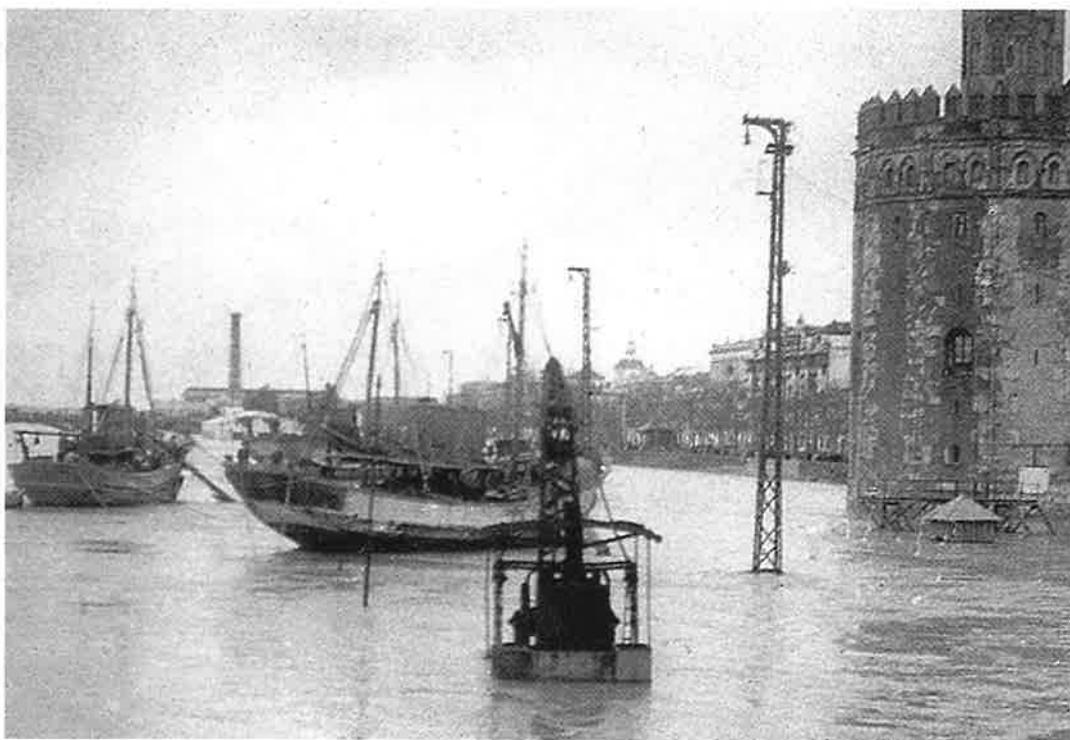
Respecto a la navegación por el río durante este siglo, son de mención los siguientes acontecimientos. En 1814 el capitán de navío don Alejandro Briarly concibió la idea de formar una compañía de navegación que entre otros objetivos tenía la idea de mejorar el curso del río entre Sevilla y el mar. En el año 1842, una compañía, formada por acciones, trajo de Londres el vapor “Rápido” que inició sus viajes el primero de septiembre, aumentando el servicio que mantenía la compañía del río Guadalquivir. En el año 1860, la favorable coyuntura económica va a provocar un aumento de la actividad portuaria materializada en la aparición de varias compañías de navegación. En 1852 desapareció la Compañía de Navegación del Guadalquivir, pero se fundan varias compañías privadas dedicadas al tráfico de pasajeros o de mercancías, como las de M. Sáez, Juan Cunningham, Vinuesa, Alcón, Ybarra, Segovia, Cuadra, etc, la mayor parte de las cuales rebasará el umbral del siglo XX, incrementando la flota y diversificando los centros de destino, incluso en época de crisis nacional el comercio resultaba ser un sector rentable y dinámico. De este modo se va a configurar, a mediados de la década de los sesenta, una economía comercial en pujanza que, por el Real Decreto de 9 de abril de 1886, abrirá en Sevilla la Cámara de Comercio, Industria y Navegación.

Mientras, en referencia a la regulación de los baños públicos, el Ayuntamiento, una vez llegado el verano de 1813, tomó las providencias pertinentes para evitar escándalos y desgracias, ya que el número de ahogados en años anteriores fue grande. Las mujeres podían bañarse desde la madrugada hasta el mediodía; los hombres desde dicha hora hasta “el toque de oración”. Alguaciles y piquetes celaban el orden público, frecuentemente alterado por curiosos y mirones.

SIGLO XX. EL PUERTO

Los principales proyectos de defensa de la ciudad frente a las inundaciones han estado unidos a proyectos de mejora del Puerto y de la navegación por el río. Aguas abajo del Puente de Triana, comienza el sector del río que ha cumplido las funciones portuarias.

Para acceder al puerto de Sevilla, los buques deben recorrer el tramo del río Guadalquivir comprendido entre Sevilla y Bonanza, con una longitud de 79 kilómetros, desde la esclusa, que da acceso al Puerto, hasta el muelle de Bonanza, donde



Las crecidas del río causaban enormes riadas en el puerto ocasionando terribles problemas comerciales, como se ve en esta imagen contemporánea dándonos una idea de lo que tuvo que ser las riadas históricas.



La esclusa y la dársena.

comienza la desembocadura y donde existe un fondeadero abrigado, que separa la región marítimo-fluvial de la región estrictamente marítima.

El carácter interior del puerto de Sevilla no significa que su tráfico sea fluvial. Por el contrario, la navegación fluvial, es decir, entre puntos del río, es muy escasa, desaprovechando así las posibilidades del río. Actualmente, la navegación por el Guadalquivir es de carácter marítimo, pues todos los buques que llegan o salen del puerto de Sevilla proceden o se dirigen a puertos situados en el litoral continental o insular. La ventaja de esta situación es hacer llegar los barcos a un punto mucho más próximo del interior, facilitando la distribución de mercancías. Esta accesibilidad, por su geografía, a los centros de producción y consumo, hace a Sevilla un puerto singular, semejante a otros puertos de tráfico interior, que se sitúan aguas arriba de los grandes ríos, en cuyas costas se ubican los puertos mayores. Las limita-

ciones de acceso al puerto de Sevilla se encuentran en su calado y en la longitud y anchura de la esclusa, pero no hacen inviable al puerto, sino que restringen sus posibilidades para tráficos de elevado tonelaje.

Gran parte de esta superficie fue adquirida en este siglo mediante expropiaciones, al realizarse los grandes planes que transformaron el Puerto, como la Corta de Tablada. Este gran patrimonio en terrenos permitió proyectar un Puerto verdaderamente grande, sin problemas de expansión futura, y hasta enajenar terrenos que ya no tienen uso portuario. El puerto de Sevilla se desarrolló con un carácter lineal, a lo largo del eje fluvial, quedando garantizada su expansión hacia el sur.



Paso por la esclusa.

En los últimos años se tiende a trasladar las actividades portuarias a zonas más alejadas de los núcleos urbanos, reutilizando las antiguas instalaciones para fines no estrictamente portuarios, con lo que el puerto diversifica sus actividades. Todo ello responde a las presiones urbanas para recuperar para usos sociales las zonas

portuarias obsoletas y a los cambios producidos en el transporte marítimo. En el puerto de Sevilla, la amplia disponibilidad de superficie le permite desarrollar no solo las actividades puramente comerciales, sino también una función industrial.

En el puerto de Sevilla, el puente de las Delicias pone límite, aguas arriba, a la actividad puramente portuaria y comercial. El Plan Especial de Ordenación del puerto de Sevilla considera a efectos de ordenación, un doble ámbito: sector sur, zona portuaria comercial; y sector norte, conformada por las márgenes y los espacios laterales aguas arriba del citado Puente hasta el Puente de Triana o de Isabel II.

La principal función del puerto de Sevilla ha sido tradicionalmente comercial, aunque se ha pretendido estimular la funcionalidad industrial. De ahí el interés por la instalación, en las áreas próximas, de industrias destinadas a la transformación de las materias primas llegadas por la vía fluvial. Esta fue la finalidad que tuvo el proyecto de Moliní, a principios de siglo, que destinaba las zonas de la margen derecha del canal a la instalación de industrias, o el proyecto del canal Sevilla-Bonanza que pretendía, como objetivo secundario, el asentamiento de industrias relacionadas con el tráfico marítimo.

Al comenzar el siglo XX, el río Guadalquivir proporcionaba a la navegación mejores condiciones, aun siendo deficientes. El Puerto era incapaz de satisfacer las necesidades del tráfico creciente por la carencia de infraestructuras, equipamiento y prestaciones necesarias. Por estas razones, en el siglo XX, continuaron las obras de mejora en el puerto y el río Guadalquivir.

En 1903, el ingeniero Moliní redactó un “Proyecto General de Obras de mejoras de la Ría del Guadalquivir comprendida entre Sevilla y la desembocadura”. El proyecto, como su nombre indica, buscaba mejorar, no solo el Puerto, sino también el río hasta la desembocadura, zona que ya estaba bajo la jurisdicción de la Junta de Obras. La necesidad de realizar estas obras de mejora, estaba relacionada con dos hechos: el progresivo aumento del calado de las naves mercantes y el desarrollo, a partir de 1895, de la exportación a gran escala de minerales. A principios del siglo XX el puerto era un bullir de actividad. Las instalaciones resultan escasas para el creciente tráfico comercial, se acometen gran cantidad de obras, que en su mayoría aún perviven.

En la primera década del siglo se amplía el Muelle de la Sal hacia el sur, en paralelo al Paseo de las Delicias. Esta zona, de poco calado, se usaba para el atraque de embarcaciones menores: falúas y vapores de pesca y viajeros. En 1905 se construyó el Muelle de Nueva York, así llamado porque de él salían líneas hacia Estados Unidos. El Muelle de Tablada se



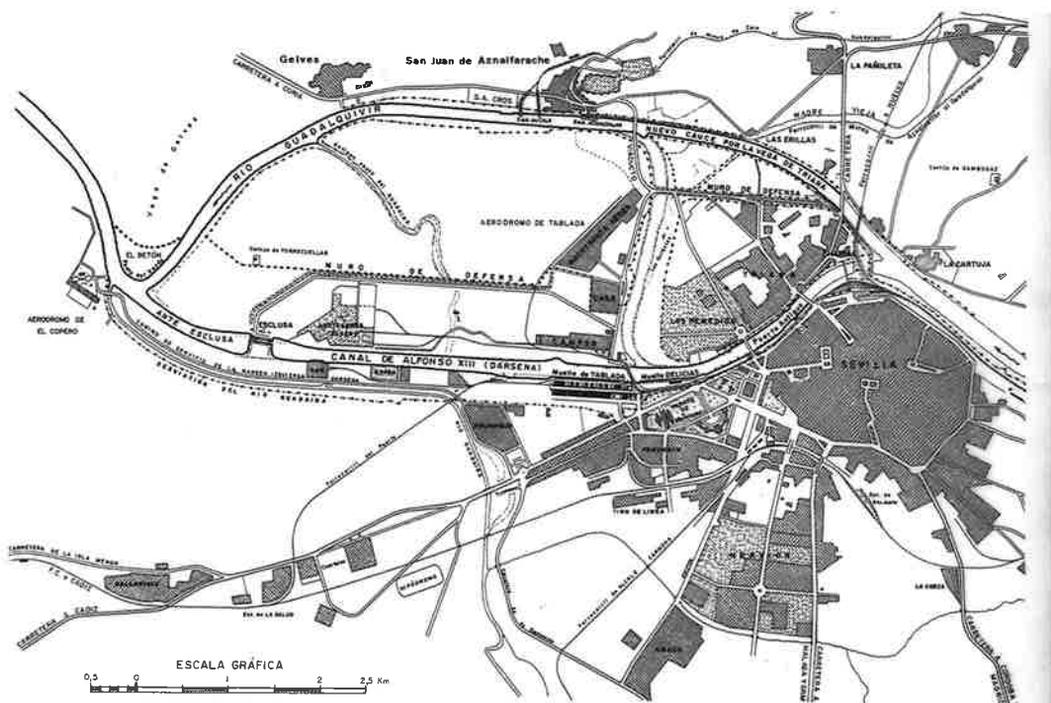
Inicio de las obras de la corta de Tablada.

construyó en la margen izquierda del canal de Alfonso XIII, tras su entrada en funcionamiento, la actividad portuaria en los muelles de la Torre del Oro disminuyó sensiblemente, y permitió la urbanización del área. El Muelle de las Delicias, segunda obra en importancia tras la construcción del muelle de Tablada, constituyó un nuevo frente portuario, flanqueado por el trazado ferroviario, que unía el nuevo canal con la zona portuaria, situada en el área de expansión urbana de la Exposición Iberoamericana. Tal como quedó la situación del Puerto tras la apertura del Canal de Alfonso XIII y la puesta en servicio de los nuevos muelles, no se solventaba el problema de las riadas. El canal artificial que unía la Punta del Verde con la Punta de los Remedios, no supuso el cierre del tramo de los Gordales, por donde seguía discurriendo el cauce natural. En el tramo final del canal se construiría, a partir de 1929, la esclusa de la Punta del Verde, que convertiría al antiguo cauce en una dársena portuaria en 1951.

La principal obra del Proyecto de Moliní fue la Corta de Tablada, que sustituyó al tramo peor del río Guadalquivir entre Sevilla y la Punta del Verde. Esta Corta evitaba la navegación de tres meandros muy cerrados, como eran la Punta de los Remedios, la Punta de Tablada y la Punta del Verde. Sin embargo, esta Corta tenía otra finalidad además de evitar los meandros y mejorar la navegación y el desagüe, formaría el canal de Alfonso XIII, lugar en el que se establecerían los muelles y la infraestructura del nuevo Puerto, perdiendo importancia el antiguo puerto del Arenal. Así en 1918, para evitar las constantes inundaciones, se iniciaron los trabajos de excavación del Canal de Alfonso XIII. Una vez realizado el traslado del Puerto a la Corta de Tablada, el principal defecto que tenía el Puerto de Sevilla era el de ser inundable, a pesar de tener sus muelles muy elevados.

Por tanto, para dejar de forma permanente al Puerto y la Ciudad fuera del alcance del río, fue redactado el plan de obras anteriormente citado, cuya esencia consistía en aislar el puerto y la ciudad del régimen fluvial, lo que suponía dejar a ambos fuera del alcance de las riadas. La obra principal del ambicioso plan de 1927 fue la apertura del Nuevo Cauce del Guadalquivir, que comenzaba en la Cartuja, pasaba por la Vega de Triana, funcionando como cauce suplementario de avenidas, y desembocaba en la Punta de Los Gordales, junto a San Juan de Aznalfarache. Esta obra se prolongó hasta 1950. Complementando este nuevo cauce, se construyeron los malecones y cierres, que estaban formados en general por un muro de tierras, obtenidas en las excavaciones del nuevo cauce, salvo en las zonas de puente donde eran sustituidos por grandes muros de fábrica. Todas estas actuaciones, además de alejar el peligro de las inundaciones, posibilitaron el desarrollo del puerto facilitando el tráfico, al disponer éste de una dársena cerrada de altura constante e independiente de las crecidas y mareas del río.

Al comienzo de la segunda mitad del siglo XX, los proyectos de mejora del río y el puerto sufrieron importantes transformaciones. Los planes de obra de la primera mitad del siglo mantenían la coincidencia del canal de navegación con el cauce del Guadalquivir, pero a partir de 1953 se planteó la separación de ambos, dando origen al conocido proyecto del canal Sevilla-Bonanza.

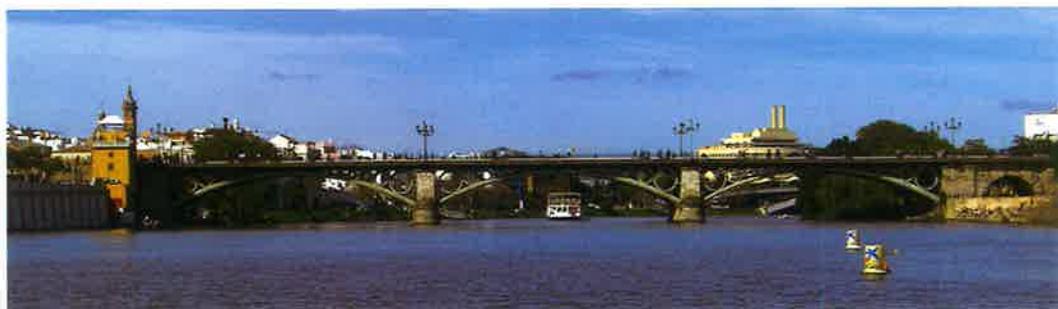


El puerto de Sevilla terminada las obras del plan «Delgado Brackenbury» (1950).

En 1948 se alteró bruscamente el cauce del río al construirse el aterramiento de Chapina. Esta intervención estaba propiciada por el Plan Brackenbury que veía la necesidad de defender Triana y transformar el Puerto en dársena. Triana quedó desgajada de su vega y de los terrenos de la Cartuja, y con el cegamiento del cauce en Chapina se produjo la unión por tierra de dos áreas, cuyas respectivas estructuras urbanas tenían su razón de ser en el desarrollo separado que el cauce del río había determinado. Los diques que culminaban la obra, transformaron al río en una dársena, facilitando las maniobras de navegación. Esta transformación, que dejó sin uso el puente del ferrocarril y el acueducto que cruzaba el Guadalquivir, se rectificó en 1990 con motivo de las obras de la Exposición Universal de 1992, devolviéndole al río su fisonomía original.

Durante este siglo se construyeron numerosos puentes, mejorando notablemente las relaciones este – oeste. En 1926, el Rey Alfonso XIII inauguró el Puente levadizo y la Corta que llevan su nombre. En 1931 se inauguró el Puente levadizo de San Telmo. En 1933 se inauguró el Puente de San Juan de Aznalfarache. En 1940 se inauguró el Puente del Patrocinio. En 1943 se inauguró el Puente del Ferrocarril Sevilla – Huelva. En 1968 se construyó el Puente de Los Remedios. Por último, la década de los noventa fue el periodo de tiempo en que más puentes se construyeron en la ciudad, siete nuevos puentes se realizarían: el Puente del Alamillo, el Puente de la Barqueta, la Pasarela de la Cartuja, el Puente del Cristo de la Expiración, el Puente doble, automóvil y ferrocarril, de las Delicias y el Puente del V Centenario.

En 1951 y después de una riada, la Junta de Obras del Puerto gestiona la construcción de una esclusa que permitiera el paso de las aguas cuyo discurrir había sido cortado provisionalmente en Chapina, construyéndose posteriormente. En 1969 comienza la construcción del canal Sevilla Bonanza. A su vez, durante este siglo se acometen las obras de las “cortas” para mejorar la navegabilidad del río y la protección de la ciudad de las riadas.



Puente de la Barqueta y Puente de Triana.

Paralelamente a estas obras hidráulicas, se continuaba con el embellecimiento de las márgenes del río. De esta forma, nació un nuevo paseo en Sevilla inaugurado en 1980 y denominado Marqués del Contadero, en recuerdo del que fue Alcalde de la ciudad, D. Jerónimo Domínguez y Pérez de Vargas. Como elemento principal y dominante del Paseo está la Torre del Oro, a la que se supedita todo el conjunto. En el paseo se observan tres alzados diferentes, un paseo junto al río aprovechando los muelles y evitando perder su carácter, adoquinado con los mismos materiales existentes y con plantaciones de “acacia tipuana” como árbol principal, para dar sombra al paseante, y álamos blancos, tarajes, adelfas en zonas de reposo. Las paredes frontales se cubrieron con buganvillas de varios colores, jazmines y damas de noche. Una alineación de palmeras configura este primer paseo.

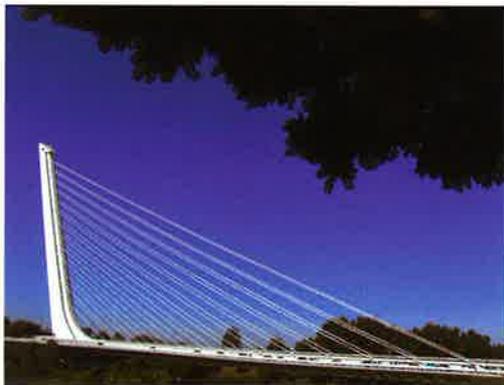
El segundo paseo, alzado sobre las estructuras de los bajos de éste y en grandes marcos hechos ex profeso, se albergan los únicos árboles existentes de Laurel de Indias. En 1999 fueron eliminados a causa de los daños que causaban al pavimento y escalera. Bancos románticos de fundición y madera, y jardineras construidas “in situ”, plantadas con adelfas, junto con artísticas farolas y balaustradas de fundición,

son los elementos urbanos que acompañan la cuidada pavimentación de losas de piedra de Sierra Elvira y enchinado. Escaleras graníticas dan paso a los distintos alzados del paseo.

En el tercer paseo, rasante con el de Colón y sobre la estructura, se instaló una pérgola de fundición cubierta con plantas, incorporando la vegetación existente en el paseo y complementado con la colocación de bancos de madera y fundición. En los macetones que forman la cimera de granito, que los separa del anterior paseo, se plantaron Laurel de Indias.

Otra obra urbanística de gran importancia fue la remodelación de la calle Torneo y su prolongación hacia el norte, con motivo de la Exposición Universal de 1992. La obra consistió en la construcción de cinco kilómetros de amplios y confortables paseos de ribera a distintos niveles y ha constituido la operación fundamental para la recuperación del río para la ciudad. Todo empezó con la desaparición del muro que ocultaba la zona de las vías del ferrocarril y la desaparición de las antiguas instalaciones ferroviarias. Al igual que la Exposición Iberoamericana de 1929 enlazó el paseo de las Delicias con los paseos de la Palmera y el de Colón, dando una nueva perspectiva a la ciudad, la intervención de la Exposición Universal de 1992 en Torneo ha supuesto un cambio tremendo en una zona anteriormente muy deprimida. La calle Torneo ha encontrado la presencia del río Guadalquivir. La demolición del muro de calle Torneo ha devuelto a la ciudad un espléndido panorama de su río. La “nueva Torneo” se ha transformado en un hermoso paseo por la Ribera del Guadalquivir.

El río Guadalquivir ha mantenido su aspecto lúdico y de recreo, que también le ha caracterizado a lo largo del tiempo. Así, desde los años treinta de este siglo, hay documentación gráfica de las zonas de baños en el río Guadalquivir, concretamente en la playa conocida popularmente de María Trifulca. La playa se formó a mediados de los años 20 en la zona del antiguo cauce del río Guadaíra, que se desviaba hacia la punta de Verde. Había doble zona de baños, que se mantuvo hasta los años 60, cuando las márgenes del río fueron dragadas para instalaciones portuarias. La desaparecida playa de María Trifulca estaba donde ahora se alzan los pilares del Puente del V Centenario. La gente tenía acceso por Heliópolis y también por el cortijo del Batán y huertas colindantes. La playa ocupaba 200 metros en cada orilla. En la margen izquierda había una explanada, mitad arena, mitad barro, que se utilizaba como playa con ventas y un embarcadero. En la margen derecha los bañistas tenían una zona más amplia de playa, había dos embarcaderos y dos altísimos eucaliptos, que vistos de lejos eran los símbolos de la playa de María Trifulca. El origen del



Puente del Alamillo.

nombre es difícil de rastrear, la versión más extendida entre los colonos y venteros de ambas orillas, es que en los años 20 vivió una mujer, en una zona parcelada de huertas, que se llamaba María y se ganó el apodo de “trifulca” por su carácter agrio y conflictivo. El uso de ambas orillas mantenía costumbres inalterables, la margen de Sevilla era más utilizada por niños y jóvenes, por el contrario, la margen del corujo del Batán, a la que se llegaba en barco o a nado, tenía más bañistas adultos.

Otros baños menos peligrosos para los niños y donde aprendían a nadar antes de ir a María Trifulca estaban en Chapina y la Barqueta. También eran zonas de baño para niños otras zonas de la ciudad más al sur: estaban cerca del río Guadaira, conocidos por “La Zúa”, que era una pequeña presa que servía para el regadío de huertas, y estaba más arriba del puente de la carretera de Cádiz, cercana a la barriada de Elcano. Las aguas generalmente poco profundas, estaban limpias y cristalinas y más calientes que las del Guadalquivir, donde desembocaba al final de la Punta del Verde.

También se instalaron clubs deportivos privados en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII, en la zona de Los Remedios, el Club Náutico inaugurado en el 1952, el Club del Círculo de Labradores, en el año 1962, y el Club Mercantil e Industrial, inaugurado en el año 1970.



En primer término el puente del V Centenario, puente de las Delicias, de San Telmo y en último término el del Alamillo bajo la atenta vigilancia de la Giralda.

BIBLIOGRAFÍA

- Abad Casal, Lorenzo. *El Guadalquivir, vía fluvial romana*. Sevilla. Diputación Provincial de Sevilla, 1975.
- Abad Casal, Lorenzo. *La navegación y el comercio en el Guadalquivir en la Edad Antigua*. Ponente Antonio Blanco Freijeiro. Sevilla. Tesis-Universidad de Sevilla, 1971.
- Aguilar Piñal, F. *Historia de Sevilla*. Sevilla. Universidad de Sevilla, 1982.
- Alarcón de la Lastra, Luis. *El río de Sevilla y sus problemas a través de la historia*. Confederación Hidrográfica de Guadalquivir. Sevilla, 1952.
- Alarcón de la Lastra, Luis. *El río de Sevilla y sus problemas actuales*. Sevilla, 1952.
- Alarcón de la Lastra, Luis. *La cuenca del Guadalquivir en la presente coyuntura económica-social de Andalucía*. Sevilla, Imprenta Padura, 1946.
- Albardoner Freire, Antonio José. *Urbanismo de Sevilla durante el reinado de Felipe II*. Ediciones Guadalquivir, 2002.
- Alberich, J. *Del Támesis al Guadalquivir. Antología de viajeros ingleses en la Sevilla del XIX*. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1976.
- Álvarez Salas, Damián. *Río y metrópolis*. Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 1997.
- Babío Walls, Manuel. *Aproximación etnográfica del puerto y río de Sevilla en el siglo XVI*. Granada. Don Quijote, 1991.
- Ballesteros Beretta, Antonio. *San Fernando y el almirante Bonifaz*. En *Archivo Hispalense*, Sevilla Diputación Provincial, 1948.
- Barrionuevo Ferrer, Antonio; Álvarez, Damián. *Sevilla: el río y la ciudad durante los últimos cien años*. [S.l.] [s.n.], 1988.
- Blanco Freijeiro, Antonio. *La ciudad Antigua (de la prehistoria a los visigodos)*. De colección Historia de Sevilla. Sevilla, Publicaciones de la Universidad, 1989.
- Blázquez Martínez, José María. *Tartessos y los orígenes de la colonización fenicia en occidente*. Salamanca, 1968.
- Bonsor, George Edward. *Expedición arqueológica a lo largo del Guadalquivir*. Versión castellana de Genaro Chic García y Aurelio Padilla Monge. Écija (Sevilla), Gráficas Sol, 1989.
- Bonsor, George Edward. *Los pueblos antiguos del Guadalquivir*. En boletín de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1889-1890.
- Bosch Vilá, Jacinto. *La Sevilla Islámica 712-1248*. Historia de Sevilla. Universidad de Sevilla, 1984.
- Briarly, Alejandro. *Observaciones sobre la posibilidad y necesidad de mejorar la navegación del río Guadalquivir*. Sevilla. Imprenta de D. Joseph Hidalgo, 1814.
- Campos Carrasco, Juan. *Excavaciones arqueológicas en la ciudad de Sevilla. El origen Prerromano y la Hispalis Romana*. Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla.
- Cansino Cansino, Amalia. *El paisaje de los jardines y del río de Sevilla*. Trabajo de tesina realizado por Amalia Cansino Cansino; asesor Antonio Zambrano Lara. [Sevilla?] [s.n.], 1985.
- Capel Molina, José J. *El clima de la cuenca baja del Guadalquivir: síntesis geográfica*. Granada. Universidad de Granada, Departamento de Geografía, 1976.
- Chaunu, Pierre. *Sevilla y América. Siglos XVI-XVII*. Sevilla, Publicaciones de la Universidad, 1983.
- Chic García, Genaro. *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Écija (Sevilla). Gráficas Sol, 1990.
- Ciclo de Estudios sobre Sanlúcar de Barrameda. «*El Baetis-Guadalquivir*», *puerta de Hispania: actas del I Ciclo de Estudios sobre Sanlúcar*. Sanlúcar de Barrameda: Fundación Municipal de Cultura, 1999.
- Collantes de Terán Sánchez, Antonio. *Patrimonio histórico hidráulico de la cuenca del Guadalquivir*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, D.L., 2002.
- Comisión Provincial de Monumentos de Sevilla y Real Academia de Santa Isabel de Hungría. *Informe y acuerdo sobre Sevilla y el Guadalquivir*. Madrid Maestre, 1962.
- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. *Gran Parque en la margen izquierda del Guadalquivir: Informe técnico*. Sevilla. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 1979.
- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. *Guadalquivir*. [s.n.] San Sebastián, 1964.
- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. *Plan hidrológico del Guadalquivir*. Sevilla: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 1995.

Corroza, Canuto. **Proyecto para mejorar la navegación del río Guadalquivir en su región marítima.** Madrid Imprenta de D. José Cosme de la Peña, 1859.

Del Moral Iruarte, Leandro. **El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (siglos XVIII-XX).** Servicio de publicaciones del Ayuntamiento de Sevilla. Biblioteca Temas Sevillanos, 1993.

Delegación de Servicios Hidráulicos del Guadalquivir. **Estadística de los aprovechamientos hidráulicos existentes en la actualidad en el río Guadalquivir.** Sevilla. Raimundo Blanco, 1933.

Díaz Garrido, Mercedes. **Triana y la orilla derecha del Guadalquivir: evolución de una forma urbana desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX.** Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Sevilla, 2004.

Domínguez Ortiz, Antonio. Aguilar Piña, Francisco. **El Barroco y la Ilustración.** Historia de Sevilla. Universidad de Sevilla, 1976.

Domínguez Ortiz, Antonio. **Orto y Ocaso de Sevilla.** Universidad de Sevilla, 1981.

Drain, Michel; Lhénaff, René; Vanney, Jean-René. **Le bas Guadalquivir: introduction géographique: le milieu physique.** Paris. E. de Boccard, 1971.

Equipo 28. **El río: el bajo Guadalquivir.** Sevilla, 1985.

Equipo 28. **Historia Gráfica del Puerto de Sevilla.**

Escacena Carrasco, José Luis; Rodríguez de Zuloaga, Mercedes y Ladrón de Guevara, Inmaculada. **Guadalquivir salobre: elaboración prehistórica de sal marina en las antiguas bocas del río.** Sevilla. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, 1996.

España y América. **Un Océano de Negocio.** Quinto Centenario de la Casa de Contratación 1503-2003. Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales

Espiau, Mercedes. **El Monumento Público Sevillano.** Biblioteca de Temas Sevillanos. Ayuntamiento de Sevilla. Servicio de Publicaciones, 1993.

Espiau Eizaguine, Mercedes. **La Casa de la Moneda de Sevilla y su entorno. Historia y morfología.** Colección Kora. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1981.

Espinosa de los Monteros, Pablo de. **Historia, Antigüedades y grandezas de Sevilla.** Sevilla, 1630.

Fariña, F. **Historia de la navegación.** Madrid, 1955.

Fernández de Paz, Esther. **El Bajo Guadalquivir, carpintería de ribera.** Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1991.

Ferraro García, Francisco. **Agua, empleo y riqueza en la cuenca del Guadalquivir.** Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1999.

Franco Santos, Ricardo. **Navegación por el río Guadalquivir. Sevilla 1681-1981.** Fotografías Pedro Jiménez Peña. Sevilla. Escuela Náutica de San Telmo, 1981.

García Bellido, Antonio. **La navegabilidad de los ríos de la Península ibérica en la antigüedad.** En *Investigación y Progreso*, año XVI, número 3 y 5; 1945.

García Bellido, Antonio. **La navegación ibérica en la antigüedad.** En *estudios geográficos*. Nº XVI; 1944.

García Otero, José. **La navegación del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla.** Córdoba, 1913.

García Otero, José. **Reconocimiento del río Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla: verificado en los años de 1842 y 1844 por órdenes del Ministerio de la Gobernación de la Península.** Madrid. Imprenta de la Publicidad, a cargo de M. Rivadeneyra, 1847.

Guadalquivir: historia de un pueblo. Sevilla. Editorial sevillana, 1995.

La torre del Oro y el río de Sevilla. Ayuntamiento de Sevilla. Delegación de Cultura; Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla. Sevilla. Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla, 1984.

Ladero Quesada, Miguel Ángel. **La Ciudad Medieval.** Historia de Sevilla. Universidad de Sevilla, 1976.

Laguna Ramírez, M^a Concepción. **El Guadalquivir y Córdoba en el Antiguo Régimen: navegación, conflictos sociales e infraestructura económica.** Córdoba. Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones, 1997.

Los puentes sobre el Guadalquivir en Sevilla. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 1^a edición, mayo 1999.

Luca de Tena, Eduardo. **Sevilla y su río: artículos publicados en la edición de Andalucía de ABC los días 14, 19 y 27 de noviembre y 5, 10 y 17 de diciembre de 1964.** Sevilla. Escuela de Aprendices de Prensa Española, 1964.

M. Trigueros, Cándido. **La riada.** Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla. Reedicción facsímil. Sevilla 2001.

Matute y Gaviria, Justino. *Anales eclesiásticos y seculares de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Sevilla, desde el año 1701 hasta el 1800*. Sevilla, Vasco, 1887.

Memoria sobre el adelanto y progreso de las obras de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla durante los años de 1906 y 1907. Sevilla. Imprenta de Gironés, 1908.

Mendoza, Carlos. *Canalización y aprovechamiento de energía del río Guadalquivir: resumen del Proyecto*. Madrid. Imprenta de Blass, 1920.

Moral Ituarte, Leandro del. *El agua en la organización del espacio urbano: el caso de Sevilla y el Guadalquivir*. Bellaterra. Universitat Autònoma de Barcelona, Servei de Publicacions, 1997.

Moral Ituarte, Leandro del. *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir, (siglos XVIII-XX): gestión del agua y organización del territorio*. Sevilla Universidad de Sevilla [etc.], 1991.

Morales Padrón, Francisco. *La Ciudad del Quinientos (Historia de Sevilla)*. Sevilla. 1977.

Morales Padrón, Francisco. *Sevilla y el río*. Sevilla. Ayuntamiento de Sevilla, Servicio de Publicaciones, 1980.

Morgado, Alonso. *Historia de Sevilla*. Tomo I. Colección biblioteca hispalense.

Murillo Redondo, Juan Francisco. *Análisis del poblamiento durante el Bronce Final y período orientalizante en la Cuenca Media del Guadalquivir*. Córdoba: Servicio de Publicaciones, Universidad de Córdoba, D.L. 1996.

Navarro García, Luis. *El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI*. En *Archivo Hispalense*, números 139-140. Sevilla, Diputación Provincial, 1966.

Noel, Edmundo. *Las márgenes del Guadalquivir*. Sevilla. Imprenta de José María Geofrin, 1870.

Ordóñez Agulla, Salvador. *Primeros Pasos de la Sevilla Romana*. Biblioteca de Temas Sevillanos. Ayuntamiento de Sevilla. Servicio de Publicaciones, 1998.

Palomo, Francisco de Borja. *Historia crítica de las riadas y grandes avenidas del Guadalquivir*. Colegio Oficial de Aparejadores técnicos de Sevilla, 1984.

Pérez Escolano, Víctor. *El Guadalquivir vía de comunicación privilegiada: el frustrado proyecto de nueva canalización de 1624*. [S.l.] [s.n.], 1950.

Recuenco Aguado, Luis (dir.: Pablo Arias García). *Estructura funcional del sistema de ciudades de la Cuenca del Guadalquivir*. Sevilla. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1977.

Regidor Jiménez, Mabel. *Río y ciudad: Sevilla como puente y puerto*. Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 1997.

Reyes Cano, Rogelio. *El río de Sevilla en la apreciación literaria: desde los textos grecolatinos a la Generación del 27*. Sevilla. Diputación Provincial de Sevilla, 1998.

Ribelot, Alberto. *Vida azarosa del Palacio de San Telmo*. Volumen I. Marcia ediciones. Sevilla.

Rueda Ramírez, Pedro José. *El río y la ciudad de Sevilla*. Sevilla: Escuela Libre de Historiadores, 2000.

Salas, Nicolás. *Sevilla en tiempos de María Trifulca*. Editorial Castillejo.

Sánchez Mantero, Rafael. *Historia de Sevilla*. Editorial Silex, 1992.

Sancho Royo, Fernando. *Unidades ambientales del Bajo Guadalquivir*. Síntesis de diversos trabajos del Departamento de Ecología. Universidad de Sevilla, Departamento de Ecología, 1980.

Sancho Royo, Fernando y Granado Lorenzo, Carlos. *Ecología de la Corta de la Cartuja*. Sevilla Ayuntamiento de Sevilla, Área de Medio Ambiente, 1985.

Sanz y Díez, J. *Biografía del Guadalquivir*. Madrid 1957.

Schulten, Adolf. *Tartessos. Contribución a la historia antigua de occidente*. Madrid. Revista de Occidente, 1924; segunda edición, 1945.

Serrano Mangas, Fernando. *Historia gráfica del puerto de Sevilla*. Sevilla. Junta del Puerto de Sevilla, 1989.

Sevilla: imágenes de un puerto. Sevilla. Autoridad Portuaria de Sevilla, 1998.

Suárez Garmendia, J.M. *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX*. Sevilla. Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1986.

Suárez Japón, José M. *El Guadalquivir por Coria. Estudio geo-histórico*. Edita Autoridad portuaria de Sevilla y Diputación Provincial de Sevilla. 2000.

Tablas de Mareas en la Barra y Ría del Guadalquivir. Junta de Obras del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir, 1976.

Tejido, Javier. **Río y ciudad: reformulaciones de una relación heredada**. Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 1997.

Tijeras, Eduardo. **Bajo Guadalquivir**. Madrid. Ediciones del Centro, 1976.

Trillo, Juan Luis. **Proyecto en Sevilla: ríos y vacíos urbanos**. Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 1997.

Trueba, Eduardo. **Sevilla marítima. Siglo XVI**. Sevilla, 1989.

VV.AA. **Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. 75 aniversario**.

VV.AA. **Edades de Sevilla. Hispalis, Isbilya, Sevilla**. Área de cultura y fiestas mayores. Ayuntamiento de Sevilla. Sevilla 2002.

VV.AA. **Memoria de las ciudades. Sevilla siglo XVI**. Alianza Editorial S.A., Madrid 1993.

VV.AA. **Sevilla y su provincia**. Cuatro volúmenes. Sevilla, ediciones Gelves. 1983.

Zapata Tinajero, Amalia. **La reconversión del puerto de Sevilla en la primera mitad del siglo XX: de los muelles fluviales a la dársena cerrada**. Sevilla. Junta del Puerto de Sevilla, 1992.

PANELES EXPOSITIVOS

En su origen fue un río, luego el golfo, luego la Bayona y luego el río. Las primeras asentamientos, para la formación de lo que hoy es Sevilla, datan de la época del bronce final. Hasta la época visigoda, después de la romanización romana, el río se usó para el tráfico después de un bronce sacroantico que se elevó durante largo a las lagunas. En el siglo, en donde hoy está la Alameda de Hércules, y el de la Plaza, en la plaza del Molinete.

First there was a sea, then a gulf, later a plain and finally a river. The first settlements in what is the Sevilla of today date from the late Bronze Age. Until the Visigoth period followed the end of Roman rule that gave the site the name of Hispalis. The river and its passage through the city had secondary terrain that eventually dried up giving rise to two lagoons, the Arvis lagoons located in what today is the Alameda de Hércules. The Tiberis lagoon today's Plaza del Molinete.

El río ha servido desde los tiempos de la ciudad, un doble propósito, por un lado, ha sido la fuente de su desarrollo como núcleo comercial y por otro, las inundaciones que han provocado desastres y algunas ruinas. Históricamente, a las inundaciones producidas por las grandes lluvias, ha sido que también las enfermedades que aumentan la presencia de aguas estancadas y vana a una en el interior de la ciudad. Sin embargo las referencias históricas en las que se citan las inundaciones del río como causa de hambre y peste en la ciudad. Tal es la variedad y fuerza de las epidemias, que incluso las murallas de la ciudad, en algunos períodos históricos tuvieron que ser construidas las murallas del río que para defenderlo de otros ataques. Añade las inundaciones, se puede encontrar también en cualquier momento las guerras con estepas y reforzando con murallas y torres de tierra. Intentando de esta manera conservar el ambiente de las aguas.

Ever since the city was founded, the river has played a dual role. On the one hand it has been the cause of the city's development as a commercial metropolis and on the other its frequent floods have led to disasters and tragic inundations. Historically, as well as the inundations themselves one must add the diseases caused by stagnant, unhealthy waters within the city. There are numerous historical references to floods as the cause of disaster and famine in the city. Such was the violence and variety of the floods that during some historical periods, the city walls were more a form of protection against the river than a military defence. Thus with such floods, special attention was paid to building the gates with towers to guard and reflecting them with the walls of timber and stone in an attempt to resist the waves onslaught.

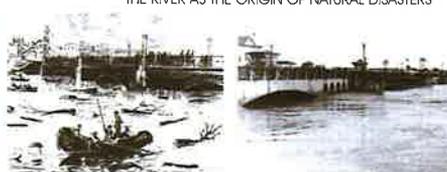


El río como amenaza de desastres naturales

THE RIVER AS THE ORIGIN OF NATURAL DISASTERS



ARTE DE 1882



© GUSTAV NIEMEYER



La importante actividad portuaria. Tras que su primera etapa equipamiento de la ciudad, se avanza hacia el río del Puente de Baeza. Entre la Barriada y San Jacinto se desarrolla el siglo XVII y primer parte de la ciudad a orillas del río, el Barrio de San Jacinto. Justo en cuando por lo andaluz. Concretamente por la Barriada de Fernando Colón y La Hacienda de las Flores. En consecuencia se construye en el siglo XVII por la barriada de San Jacinto. El Barrio de San Jacinto llegó a ser un barrio importante en el siglo XIX, en concreto, era el barrio más importante, propiedad del poseedor Gaspar Adolfo Baeza, que se lo donó en su última voluntad.

A lo largo del siglo XVII los planes de la reurbanización se canalizan al río, siendo regulados hacia el sur, con el puente del Arenal y los jardines de la Soledad. Después hacia la Torre del Oro. Entre pasaron y jardín en ambas torres principalmente por el área de Baeza, entre las cuales ubicaban estanques y las zonas de estancia y paseo.

A principios del siglo XIX, de la mano del arquitecto Agustín de Alagón en cuando los jardines de San Jacinto se reurbanizan, se abren espacios en Sevilla, embelando los parques que ya se abren nuevos. Tras un periodo largo el arquitecto de la línea marcada por él, diseñó el barrio de maraña que une la Torre del Oro con la Torre de la Plata y con el Paseo de San Juan de Dios y el Paseo de las Delicias. Durante mucho tiempo en los jardines fueron el punto de cita de la sociedad sevillana, y jardín muy importante hasta bien entrado el siglo XX. Estos parques fueron un espacio muy estratégico en la integración de los jardines y zonas de equipamiento de Sevilla. Enlazaban con los jardines del Galileo, un espacio donde hoy está el Real Alcazar XII. Los jardines de los Duques de Montpensier, en San Jacinto, el de San Diego, y entre otros, el Paseo de las Luces, jardín a lo que hoy es el Jardín de María Luisa.

Se embarga la mayoría de la riqueza urbana que la ciudad tenía con los jardines y zonas, quedó arruinada con la explotación de, en el año 1850, del urbanismo de la ciudad al tiempo en el lugar que hoy es el desarrollo del Paseo de Arenas.

Tras el año de un siglo, en el año 1960, la ciudad volvió a tener un espacio con la inauguración del paseo del Marqués de Cádiz y el alto del Paseo de Colón, con un diseño concebido al servicio de la ciudad.

Con motivo de las obras de la Exposición Universal de 1992, una vez más se reurbanizó la Estación de Córdoba y determinación un itinerario ferroviario, la ciudad se volvió a renovar en él en su tiempo con el desarrollo de la estación y el barrio de la zona de estancia de la ciudad. De esta forma, se creó un eje que une el Paseo de Juan Carlos I con el barrio de San Jacinto que discurre en paralelo a la gran avenida y el paseo superior de la Nueva Tormentosa, convirtiéndose ambos por venir en parques y estancias. Estas son las estancias que hoy se abren al Paseo de San Jacinto.

Due to the large-scale building activity on the river, Seville's first riverbank leisure areas were centers of the Paseo de Baeza promenade bridge. The city's first promenade promenade, Paseo de San Jacinto, which followed by the gardens, was built just before what is now La Barriada and San Jacinto in the 17th century. This walk passed through Puente de Baeza, Colón and La Hacienda de las Flores, an area that was defined in 1866 for the beauty of the gardens. In the 19th century, the Torre de San Jacinto became a Marquis garden and was the backbone of the great Garden of San Jacinto, designed in its last works.

During the 18th century, the urban plans were still intended to be built there and were oriented towards to include the Paseo del Arenal and the Torre del Oro gardens, serving as an axis for the Torre del Oro in the Golden Tower. These promenades were trends followed by visitors among which there were parks and other areas where you could spend the time and rest.

The early 19th century is when, at the hands of the architect Agustín de Alagón, garden architecture reached its zenith in Sevilla. Alagón embelished the existing promenades and created other new ones. He designed a project to follow the course of the river upstream, determining the section of the wall that linked the Torre del Oro tower with Torre de la Plata, an urban issue and under the Barrio de María Cristina and Paseo de las Delicias promenades. These promenades were the way to open the reurbanization of San Jacinto and the new walk designed and used in the 20th century.

These promenades were strategic locations - the layout of Seville's gardens and leisure areas, linking the Estero garden that occupied the site of what is today the Alfonso XII hotel, the gardens of the Duques de Montpensier, in San Jacinto, the gardens of San Diego and, opposite the Torre de las Luces promenade, was to what is today María Luisa Park.

Subsequently most of the city's wealth of promenades and gardens fell victim to the destruction of the lower Marquis de Cádiz's promenades and the river's Paseo de Colón, with a similar urbanization to the current promenade.

In the occasion of the works to build the 1992 Universal Exhibition EXPO'92 and open the Córdoba Station in Paseo de Arenal, the town also commemorated with the railway infrastructure network, the city's historical, and urban renewal, the western section of the river. This was treated part of the river's public and leisure network with the building of the Paseo de Juan Carlos I promenade, a large leisure park that runs along the left bank parallel, and on a lower level, to Nueva Tormentosa avenue, across from one of the sites being identified by people and parks, occupying what had once been the Paseo de San Jacinto.



El río como zona de paseo y estancia

THE RIVER AS A LEISURE AREA





PUENTE DE SAN FERNANDO
Construido entre 1925 y 1921, entre las zonas de Castro y la zona de Cuba. En principio era un puente con dos torres metálicas, pero por influencia del NOVA se le sustituyó en su época por una gran estructura de hormigón en su.

This bridge was built between 1925 and 1921, linking the Castro gardens with the Plaza de Cuba. Originally a cast-iron bridge with two towers, it became a fixed bridge in the 1940s due to the heavy traffic in the city.



PUENTE DE LOS REMEDIOS
Construido en el año 1948. Tiene la forma de los Matancos, volutas (deriva de la Remensa y el nombre de los Remedios).

LOS REMEDIOS BRIDGE
The bridge was built in 1948 and commemorates the historical Volantero outburst on Avenida de la Remensa with the Los Remedios district.

El río y los puentes

THE RIVER AND ITS BRIDGES



PUENTE DE LAS DELICIAS
Construido en 1992, para la Exposición Universal de 1992. Double puente. Puente para tráfico rodado y peatonal. Junto a otra, o alternativamente, para el transporte.

LAS DELICIAS BRIDGE
Las Delicias bridge was built in 1992 for the 1992 Universal Exhibition. It is a double bridge, one being used by road traffic and pedestrians and the other, on a lower level, by trams. It links Avenida de la Isla, via the Delicias wharf, to Los Gertrudis.



PUENTE DE CÁDIZ y Cádiz-Baños
Construido en 1992, para la Exposición Universal de 1992. Puente situado en el arco sur de la circunvalación. Su cara de tubos a 45 metros sobre el nivel del río, permite la creación de puente de barcos de gran altura.

The bridge with a roadway 45 metres above the river and finished in 1992, was built for the 1992 Universal Exhibition. It is located on the southern arc of Sevilla's ring road. Its great height makes that large ships can pass beneath it easily.



PUENTE DE LA BARQUETA
Construido en el año 1989, para la Exposición Universal de 1992. Fue construido y montado en tierra firme y luego trasladado sobre el río. Conecta la zona norte del Centro Histórico, en el cruce de las calles Ribera con Tenorio, y la zona de la Gaitana.

LA BARQUETA BRIDGE
La Barqueta was built on dry land in 1989 for the 1992 Universal Exhibition. Once completed it was then floated on the river and lowered into place. In both of the construction of the bridge and during its opening it connects the northern area of Seville's Old City with the Casablanco.



PUENTE DEL CIRCO DE LA EXPOSICIÓN
Construido en el año 1991, para la Exposición Universal de 1992. Fue construido en hormigón a lo largo del río en Chagal y luego trasladado al cruce.

CIRCO DE LA EXPOSICIÓN BRIDGE
This bridge was built in 1991 on dry land upon the site that had stayed at Chagal before the GAI was introduced. It too was built for the 1992 Universal Exhibition.



ISABELLA DE LA CASTILLA

Completed in the year 1991, under the leadership of Rafael Sancho, this is one of the longest bridges to have been built in Europe. Completed by the same architect as the Guggenheim Museum Bilbao, it is a masterpiece of modern architecture. It is the only bridge in the city of Sevilla that is not a suspension bridge, but a cable-stayed bridge.

ISABELLA DE LA CASTILLA
Built in 1991 for the 1992 Summer Olympics, this is one of the longest bridges to have been built in Europe. It was designed by Rafael Sancho, the same architect as the Guggenheim Museum Bilbao. It is the only bridge in the city of Sevilla that is not a suspension bridge, but a cable-stayed bridge.



PUENTE DEL ALMILLO

Completed in the year 1992, under the leadership of Rafael Sancho, this is one of the longest bridges to have been built in Europe. Completed by the same architect as the Guggenheim Museum Bilbao, it is a masterpiece of modern architecture. It is the only bridge in the city of Sevilla that is not a suspension bridge, but a cable-stayed bridge.

El río y los puentes

THE RIVER AND ITS BRIDGES

PUENTE DEL ALMILLO
Completed in 1992 for the 1992 Summer Olympics, it has become one of the most iconic symbols of the city of Sevilla. It is a masterpiece of modern architecture, designed by Rafael Sancho. It is the only bridge in the city of Sevilla that is not a suspension bridge, but a cable-stayed bridge.



El río, aparte de su función remediadora, ha de entenderse como el gran espacio libre de la ciudad y por tanto, con múltiples posibilidades para el desarrollo de actividades como en cualquier otro espacio libre. Es el resultado de una forma, aparte de su mayor valor e in situ, con la rehabilitación de los espacios a su paso. Hasta ahora, solo se le ha reconocido el rol de espacio contemplativo de la imagen urbana del centro histórico artístico. Sus márgenes han estado en los últimos años ocupados por usos e actividades inadecuadas o poco útiles.

Con el propósito de activar estos espacios, se propone una intervención integral que recupere parte de su calidad de gran espacio libre de la ciudad y su entorno. Una intervención que recupere la percepción visual desde el río. Estas actuaciones se estructuran en tres grandes bloques de intervención de desarrollo posterior:

In addition to its corrective function, the river must be considered as the city's principal open space and therefore as an element providing numerous opportunities for open air activities, not only after office hours. It is the result of a form, apart from its major value in situ, with the rehabilitation of the city's remaining public space. Until now, the only acknowledged role of the river has been that of shaping the city's historical artistic appearance. Its margins have been occupied by or put to inappropriate or inefficient uses.

The intent behind the following group of actions is to recover an important percentage of the river and its surroundings as well as the city's habitable. In addition, the focus is on interventions that will allow the city's inhabitants to reclaim the river. These actions are based on the architectural planning of the restoration of the city government of Seville.

Margen de San Pedro
San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. Agencia del parque n.º 16, trabajo de supervisión sobre la obra y lanzamiento de un concurso de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

River Bank
San Antonio. Access to Bridge Serrano. Historic Park. Opening of the park to the river, allowing the vegetation to occupy one of the banks and creating new spaces that will improve the quality, having part of the urban structure of the proposed equipment.

Margen de San Pedro

Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de la estructura urbana de la propuesta de equipamiento.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de la estructura urbana de la propuesta de equipamiento.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de la estructura urbana de la propuesta de equipamiento.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de la estructura urbana de la propuesta de equipamiento.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de the urban structure of the proposed equipment.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de the urban structure of the proposed equipment.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

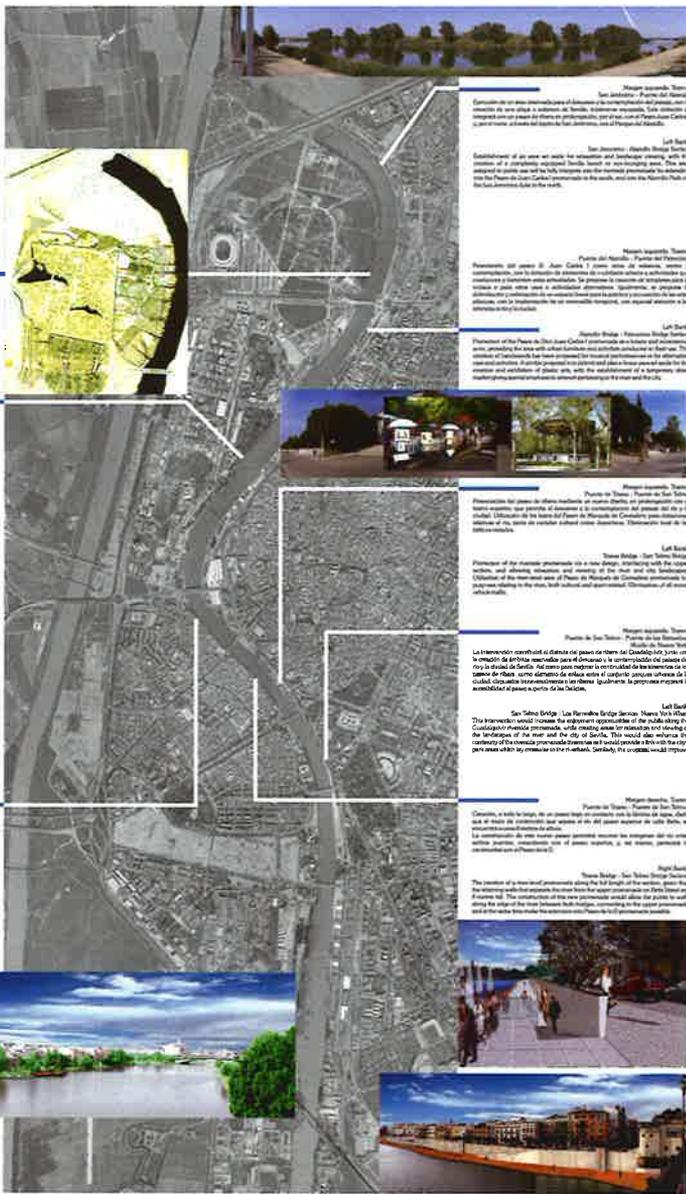
San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de the urban structure of the proposed equipment.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de the urban structure of the proposed equipment.

San Antonio. Frente del Palacio Real de San Pedro. La Casa. Casa de San Pedro del Palacio Real de San Pedro. Comenzado el estudio de arquitectura para el espacio público del sector existente de rehabilitación.

San Antonio. Acceso al Puente de Serrano. Parque Histórico. Abertura del parque al río, permitiendo que la vegetación ocupe una de las orillas y creando nuevos espacios que mejorarán la calidad, teniendo parte de the urban structure of the proposed equipment.



El río como el gran espacio libre de la ciudad

THE RIVER AS THE CITY'S PRINCIPAL URBAN OPEN SPACE

BARCELONA

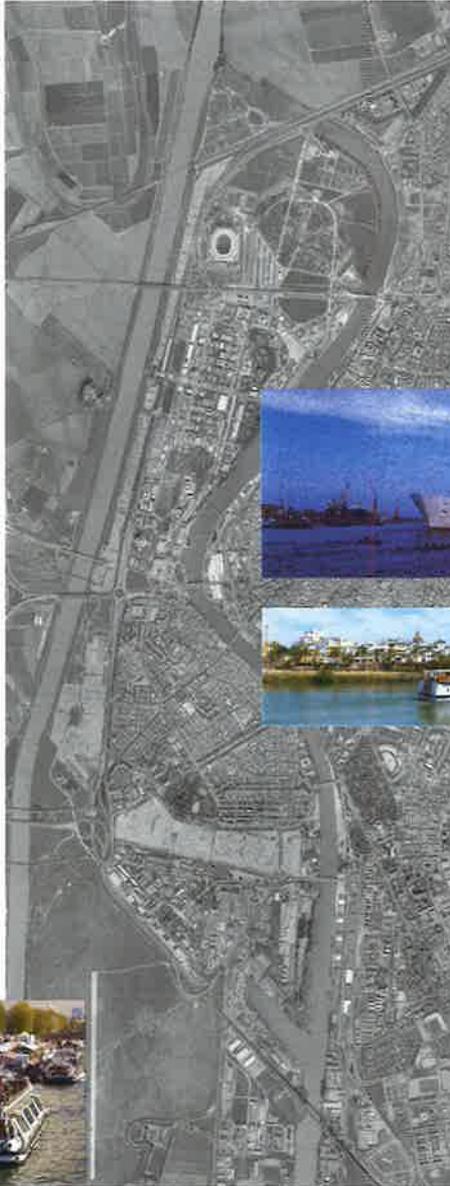
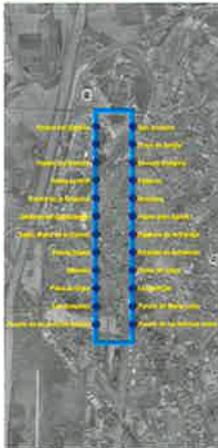
El río, como gran espacio libre de la ciudad, tiene una cualidad única de ser lo que permitiera que avanzara la calidad de vida de sus ciudadanos. Este carácter puede convertirse en un nivel de gran utilidad para los ciudadanos, lo que se reflejará en los edificios.

Se propone el establecimiento de una línea regular de transporte público, que permita la fluidez de los viajes y sea establecida por un sistema de autobuses a precios bajos, con un horario regular y un sistema de transporte público. Este proyecto permite el transporte de pasajeros a lo largo de la longitud del río, desde el punto de partida y el punto de llegada. El sistema de transporte de pasajeros se establece en un sistema de transporte público que permita la fluidez de los viajes y sea establecida por un sistema de autobuses a precios bajos, con un horario regular y un sistema de transporte público.

El sistema de transporte de pasajeros, "transit", se establece con una estructura ligera y sostenible, con una estructura sostenible que permita la fluidez de los viajes.

NOTES

As the river's principal open air space, the river has an added value as a green network that connects through the city from north to south. This quality can be used as an important element for the circulation of a certain type of traffic. The establishment of a public transport service with regular intervals has been proposed. This could consist of a route along the river with stops at regular intervals on each side of the river, similar to public road transport. This proposal would allow passenger transport without the bother of daily congested traffic, in a relaxed and recreational atmosphere of free board while enjoying the open air and enjoying the river's atmosphere and natural environment. The boat transport service would consist of the river in both ends of the river in both regular routes, one clockwise and the other counter-clockwise, thus facilitating the transit of passengers in the



LOS CRUCEROS TURÍSTICOS

Sevilla es un puerto marítimo del mayor de gran importancia, que principal actividad le sigue es la actividad turística, siendo a su vez la base logística para la distribución de los cruceros. Para facilitar esta actividad se propone un sistema de transporte de pasajeros a lo largo de la longitud del río, desde el punto de partida y el punto de llegada.

Se propone la creación de una línea regular de transporte público, que permita la fluidez de los viajes y sea establecida por un sistema de autobuses a precios bajos, con un horario regular y un sistema de transporte público. Este proyecto permite el transporte de pasajeros a lo largo de la longitud del río, desde el punto de partida y el punto de llegada. El sistema de transporte de pasajeros se establece en un sistema de transporte público que permita la fluidez de los viajes y sea establecida por un sistema de autobuses a precios bajos, con un horario regular y un sistema de transporte público.

El sistema de transporte de pasajeros, "transit", se establece con una estructura ligera y sostenible, con una estructura sostenible que permita la fluidez de los viajes.



RIVER CRUISES

Sevilla is an important inland airport whose main activity has always been commerce, followed by its vital location for the distribution of merchandise. Passenger travel along the different navigable river reaches has been a constant activity in the city, although the practice has gradually disappeared.

The promotion of tourist activity has been proposed, with the purpose of recovering the splendour of the historic river, by adapting the route between the San Telmo and San Telmo bridges, combining with the surrounding urban and dining uses provided for in the planning project. This initiative would consist of offering the river as a means of transport that was normally heading both upstream and downstream, double-ended boats as part of a set, or instead, a fixed pier. In both cases, the boats would be the most of Portugal, the Canary Islands, North Africa, and so forth.

The river could thus become one of the historic characteristics and contribute to the enhancement and revitalisation of the riverbank, in addition to promoting the tourism sector and generating wealth.

El río como canal de tráfico

THE RIVER AS A CHANNEL FOR PASSENGER TRAFFIC

LA PESCA

Las acciones de la ciudad seguirán manteniendo la tradición venida de la pesca en el río. Willace King desarrollará un estudio de arquitectura. Se promoverá la construcción de puentes o pasarelas para la pesca en la zona restaurada y la zona turística.

Las puentes sobre una plataforma sobre la base de agua, de forma y según acciones, distribuidas estratégicamente sobre las orillas de la ribera. Se introducirán más estructuras independientes adaptadas de los modelos, pero independientes de las puentes existentes del río, como los siguientes:

La zona turística podrá establecer en una zona turística, similar a la zona turística turística. Se, con una estructura arquitectónica sencilla en la de los puentes, o con las mismas condiciones de luz y según acciones. Estas estructuras o puentes pueden ser modela para otros www.dgipromocionurbana.com/infocidua/infocidua.asp

FISHING

The city's initiatives will maintain the ancient tradition of fishing in the river, with fishing competitions during festivals and holidays. The construction of fishing spans and piers has been proposed for use in daily fishing and for tourism purposes.

The fishing spans should be essential structures, with safe and easy access, strategically distributed along the river's banks. They should be structurally independent from the river to keep them separated from the possible negative effects from the river on the banks.

Fishing spans can be done in two different ways, joined to the bank by means of hand spans, with a structural design similar to the spans and with the same safe and easy access. These platforms or piers could also be used for sports events or recreational purposes on the river.

Estudio de un área turística para el desarrollo y la recuperación del puente, con la creación de una zona turística, similar a la zona turística, turística, turística turística a través generadora de otros de otros y desde un momento más al sur y desde del desarrollo en contexto con la naturaleza. Estas instalaciones pueden acompañarse por otras puentes de carácter turístico o con estructura similar a las siguientes:

Las acciones se promuevan con un puente de forma un polivalente, por el sur, con el Puente Juan Carlos I y por el norte, a través del Puente de San Antonio con el Puente del Glorioso. También, se plantea un otro tipo de puentes adyacentes, para la práctica del deporte al aire libre en un contexto de river. Serían estructuras independientes de los puentes existentes con el puente de San Antonio.

THE BEACH

To establish an area suitable for relaxation and landscape viewing with the creation of a beach or sun-bathing area combined with lounge chairs, umbrellas, small kiosks and facilities and other elements designed for use and related elements in context with nature. These facilities could be used to complement and extend tourism-related activities already planned in the proposed use of the area.

The area proposed for tourism would be integrated into the river promenade to the south with the extension of the Juan Carlos I promenade, which has been proposed for San Antonio Park, with the Glorioso park. In addition, relevant land would be assigned as a sport area for the practice of river sports on a recreational basis, historically connecting the entire assigned area with San Antonio Park.



El río como lugar de actividades lúdicas

THE RIVER AS A SPORT AND RECREATIONAL AREA

Aprovechando las oportunidades que da la Diámana, se proyecta la creación de un equipamiento o lo largo de su trayecto, que, por una parte, permita hacer un seguimiento de los cambios que se van produciendo, y, por otra, permita la creación de otros, mediante la adaptación de los equipamientos existentes, para hacer los usos apropiados de los mismos por el ciudadano.

Taking advantage of the opportunities that the riverbank offers, projects for the creation of facilities at points of interest have been drawn up. On the one hand, use will be made by introducing improvements around the river and related areas, and on the other hand, to promote the new opportunities through the assignment of new cultural facilities, allowing inhabitants to fully enjoy the use of the riverbank.



CENTRO DE DIVULGACIÓN DE LA ALFALFARÍA
Se sitúa en uno de los locales o dependencias que dan forma al Paseo de la O, favoreciendo la creación de una nueva fachada del espacio y la producción de actividad que permita la apropiación del espacio de rivera por el ciudadano y el seguimiento de los cambios que se van produciendo. El Centro estará dedicado a la historia y divulgación de la alfalfa, con funciones educativas relacionadas con la creación de talleres en el propio Centro.

POTTERY INFORMATION CENTRE
Se sitúa en uno de los locales o dependencias que dan forma al Paseo de la O promoviendo la creación de una nueva fachada del espacio y la producción de actividad, allowing inhabitants to take advantage of the riverbank and its changes with quality space. An alternative location would be in one of the three primary areas contemplated by the Spanish Town Plan, in Alameda Carlos III Street. The Centre would be focused on the dissemination of pottery and its history, with educational functions manifest in the creation of workshops in the city centre.



CENTRO DE DIVULGACIÓN DE LA NATURALEZA
Situado en las riberas del Paseo del Marqués de Castañero o en unas dependencias de nueva creación, vendrá en las inmediaciones en el Paseo de Juan Carlos I, por debajo de la calle Tierra. El Centro estará dedicado a la exposición, creación, difusión y recuperación de la riqueza natural de la región, con especial atención al río Guadalquivir y al río de Sevilla. Un Centro donde se mostrará la fauna, flora, geología y medio ambiente de la región.

NATURE INFORMATION CENTRE
To be situated at riverbank on the Paseo del Marqués de Castañero or in new specially built premises, either in the vicinity, along the Paseo de Juan Carlos I promenade, below Tierra Street. The Centre would be used for education, informational and recreational activities regarding the natural riches of the region, with particular emphasis on the Guadalquivir River and river valleys. It serves to which the fauna, flora, geology, and environment of the region would be displayed.

MUSEO DEL RÍO
Situado en las riberas del Paseo del Marqués de Castañero, actualmente ocupado por dependencias y viviendas múltiples. El Museo, de carácter educativo y expositivo, estará dedicado a mostrar la historia de Sevilla a partir de la historia de río y su relación con la ciudad, siendo una gran oportunidad de crear, en un solo espacio, todo el conocimiento y conocimiento que sobre el río y su historia existe en instituciones y organismos.

RIVER MUSEUM
To be situated in riverbank on the Paseo del Marqués de Castañero promenade, substituting the space currently occupied by multiple offices and storage facilities. The Museum, to be used for education and educational purposes, would focus on showing the history of Sevilla based on the river and its relationship with the city and would afford an ideal opportunity to combine, in a single space, all of the documentation and knowledge about the river and its history that is stored in the city's different institutions and office buildings.

Las nuevas edificaciones inducidas por el río

THE RIVER LEADS TO THE CREATION OF NEW BUILDINGS

Una de las tareas prioritarias de la ciudad es la integración distribuida de la Cartuja en la estructura espacial funcional de la ciudad. De una de un modo con una superficie aproximada de 400 hectáreas, con su hito principal que es el Parque de la Cartuja. La intervención de la EXPO'92 se adaptó a esta estructura con características que armonizan con ella. Por otro lado, se produjo el desplazamiento del núcleo de Chaparral, núcleo de origen a Sevilla, como consecuencia directa. Se buscó sobre la urbanización y edificación del núcleo, especificando un planeamiento autónomo respecto a la ciudad, que podía seguirse mediante a las regulaciones vigentes de la EXPO'92. Y por último, fuera de las líneas de la Cartuja, se diseñaron de las longitudes limitadas de la estación de Cardifera y de línea Ad más del barrio de Torneo.

La integración debe fundamentarse en el sistema de la red de servicios urbanos, para poder hacer un tratamiento de control urbano de la ciudad. Con independencia de las intervenciones de reforma urbana, se propone el establecimiento de una serie de puntos que el futuro núcleo y zonas periferia, que armonizan con las regulaciones vigentes, la movilidad urbana, en el espacio urbano.

Se proponen dos nuevas paradas a las zonas periferia:
Parada para líneas radiales que conectan con la zona del Parque del Alamo con Alameda de San Jerónimo y al casco Norte a Santa Catalina.
Parada perimetral entre el Parque de San Jerónimo (Plaza de San Jerónimo) y el Parque del Alamo.

Parada perimetral entre el casco Norte de la actual Florida (zona de la Florida) y el casco de la Cartuja, a la zona del equipamiento cultural del barrio de Torneo.

Parada perimetral entre el casco de Torneo, a la zona de la Calle Florida (zona de la Florida) y Alameda de la Cartuja (zona de la Florida) y Alameda de la Cartuja.

Parada para líneas radiales que conectan con la zona de Torneo, a la zona de la zona norte de la Estación de Andalucía, y al barrio de Torneo.



A self-organizing Sevilla is the integration of La Cartuja within the city's spatial and functional structure.

La Cartuja is a zone with an approximate surface area of 400 hectares, its main landmark is the historic city center and the northern sector of the city. The EXPO'92 universal exposition changed the face of the area. Thus, the removal of the Chaparral River reconnected the area to Torneo, as it had been in the past. The areas were divided and built up, following planning projects that gave the area autonomy from the city, its program responses to the immediate demands of EXPO'92. In addition, outside the boundaries of La Cartuja, the railway leading to Cartuja Station was removed and the road follows the long length of the new street was established.

The integration of La Cartuja should be based on the reform of the existing urban structure, allowing it to be incorporated into the city's urban structure. Aside from reform urban interventions, also proposed is the creation of a series of bridges for motor vehicles and footbridges that would connect both sides of the river and facilitate east-west accessibility at strategic points.

Two new bridges for motor vehicles and river row footbridges have been proposed:

- A bridge for motor vehicles connecting Alameda Park with the San Jerónimo quarter and Sevilla's northern coast road.
- A footbridge between San Jerónimo Park (Sevilla Beach) and Alameda Park.
- A footbridge joining the far western point of the current northern ring road and La Cartuja, with Torneo Central station and Alameda.
- A footbridge between the Paseo de Torneo promenade, where it meets Nueva Andalucía Street, and the La Cartuja waterfront and the harbor of Cardifera gardens.
- A bridge for motor vehicles situated near the northern end of the boulevard, connecting Torneo Street and the Torre Torneo.



El río como elemento vertebrador - La Cartuja

THE RIVER AS AN ORGANISATIONAL BACKBONE - LA CARTUJA

