

# PUERTO DE SEVILLA

## HISTORIA GRÁFICA

### EXPOSICIÓN

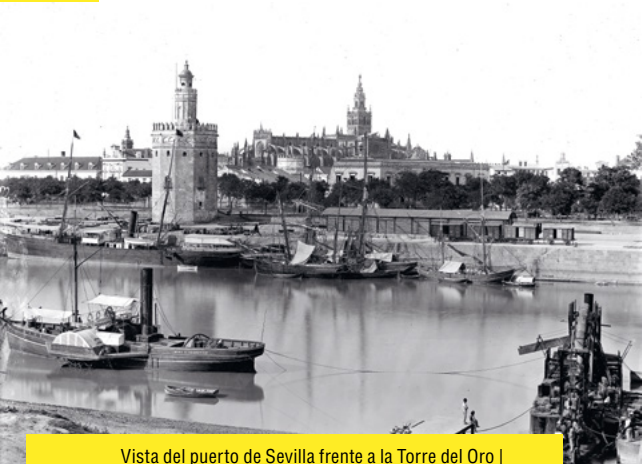
Fundación Cajasol (Sala Murillo)

Del 1 al 30 de junio de 2021



Fundación | Cajasol

# 150 AÑOS DE LA JUNTA DE OBRAS



Vista del puerto de Sevilla frente a la Torre del Oro | Lucien Lévy | 1880-1890 | Agence Roger-Viollet, París

El pasado 25 de noviembre se cumplieron 150 años de la publicación del Real Decreto que dio luz verde a la creación de la Junta de Obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla. Fue en el año 1870 cuando Francisco Serrano, como regente del Reino, y siguiendo la propuesta del Ministerio de Fomento entonces encabezado por José Echegaray, autorizó la constitución de una junta especial que se encargaría de la gestión, conservación y ejecución de las grandes obras en el río y el puerto sevillano. Un año más tarde, en 1871 se constituiría este organismo.

La Junta de Obras ha estado operativa más de un siglo y a partir de 1993 se creó la Autoridad Portuaria de Sevilla.



Perspectiva de los muelles desde la terraza del antiguo Hotel Cristina | 1910-1920 | Colección Loïc Ménanteau, Nantes

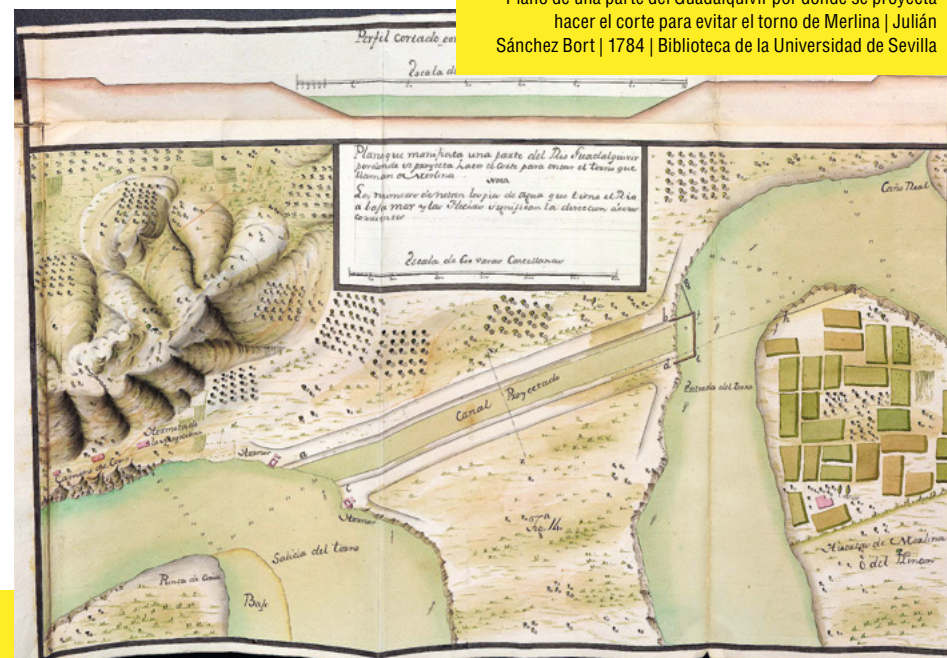
# PRIMERA MODERNIZACIÓN

El Puerto de Sevilla se remonta a orígenes milenarios. Fue puerto fenicio, romano y árabe, y alcanzó su máximo esplendor como nexo conector de todos los océanos a finales del siglo XV y en el siglo XVI, cuando con el Descubrimiento del Nuevo Mundo y la primera Circunnavegación, se ampliaron los horizontes geográficos de la era moderna.

La primera modernización del puerto sevillano llegó en 1794 con la construcción de la corta de la Merlina. Obra del ingeniero Scipion Perosini, esta actuación facilitó la navegación hasta Sevilla al reducir un trazado de 10 kilómetros con una corta de 600 metros a la altura de Coria del Río.

Sin embargo, fue a partir de la Junta de Obras del Puerto cuando realmente se inició un prolífico periodo en el que los muelles de Sevilla experimentaron una profunda transformación.

En la segunda fase de modernización, ingenieros como Luis Moliní Uribarri y José Delgado Brackenbury mejoraron las condiciones de navegabilidad y dotaron al puerto con nuevos espacios de desarrollo hacia el sur. Además, dieron forma a la estructura urbana de la actual Sevilla y emprendieron ambiciosos proyectos para la protección de la ciudad ante el riesgo de inundaciones.



Plano de una parte del Guadalquivir por donde se proyecta hacer el corte para evitar el torno de Merlina | Julián Sánchez Bort | 1784 | Biblioteca de la Universidad de Sevilla

# PLAN MOLINÍ 1902-1926: LA MEJORA DE LA NAVEGACIÓN



Grúa fija de 40 toneladas Fairbairn de Manchester trasladada desde las inmediaciones del puente de Triana tras la construcción del muelle de Nueva York | Ca. 1905 | Fototeca del Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla, fondo Sánchez del Pando, Serrano y otros

A principios del siglo XX el Puerto de Sevilla era un bullir de actividad. Las embarcaciones evolucionaron y las instalaciones de entonces resultaban limitadas para el creciente tráfico comercial.

En este contexto, el director de la Junta de Obras, Luis Moliní, diseñó un proyecto para la mejora de la navegación tanto en la ría del Guadalquivir, como en el Puerto de Sevilla. Luis Moliní impulsó intervenciones hidráulicas para facilitar la navegación en la ría y optimizar las condiciones de acceso a Sevilla. Para ello, mejoró la canal en la zona de la desembocadura del Guadalquivir, eliminó tres meandros próximos a la ciudad con la construcción de la corta de Tablada y construyó un puente levadizo en la cabecera de la corta.

También, se erigieron nuevos muelles. Uno de ellos es el de Nueva York, llamado así porque de él partía la línea marítima que conectaba Sevilla con Estados Unidos. Otros muelles habilitados fueron los de Tablada y Delicias, que constituyeron nuevos frentes portuarios y permitieron el traslado de la actividad hacia el sur, disminuyendo paulatinamente el tráfico de mercancías en zonas más cercanas a la ciudad.



Buques fondeados junto a la Torre del Oro, con la polacra Cortés y el vapor de carga Nueva Valencia | Lucien Lévy | 1887 | Agence Roger-Viollet, París

# PLAN BRACKENBURY 1927-1951: UN PUERTO MÁS URBANO

El Puerto proyectado por Delgado Brackenbury era más urbano y estaba más imbricado en la ciudad conviviendo con ella. Brackenbury promovió una planificación del Puerto en la que no solo primaba el desarrollo de la infraestructura, sino también la defensa de la ciudad ante las inundaciones y la integración del espacio portuario en Sevilla.

Una de las principales actuaciones acometidas durante este periodo fue la transformación de un tramo del Guadalquivir en la dársena que hoy conocemos. Se planificó la apertura de un nuevo cauce (Cartuja-brazo de San Juan de Aznalfarache), el cerramiento del extremo del Canal de Alfonso XIII mediante una esclusa y el cerramiento de Chapina. De esta forma, el río se transformaba en dársena y la morfología del Puerto se asemejaba a la actual estructura portuaria.



Representación pictórica del Plan inicial proyectado por Brackenbury | Santiago Martínez | 1929 | Autoridad Portuaria de Sevilla



Vista aérea del muelle de Tablada | Ca. 1970 | Fototeca del Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla

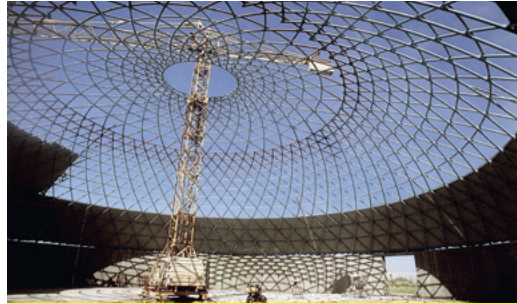
# EL PUERTO HOY

En la historia más reciente, la fisonomía de Sevilla y su entorno ha seguido evolucionando de la mano del Puerto hasta llegar a nuestros días. Por ejemplo, es a mediados del siglo XX cuando se inicia un proceso de industrialización con la implantación del astillero de Elcano.

Para aumentar la capacidad de los muelles, en los años setenta comenzó la construcción de la Dársena de Batán, uno de los espacios con mayor actividad y actual plataforma logística multimodal de Sevilla. Sin olvidar que, a finales del siglo XX, la zona portuaria se adaptó y mejoró para la Exposición Universal de 1992, primando la integración puerto-ciudad, la ampliación de la dársena hasta San Jerónimo y la construcción de nuevos puentes.

Tras la creación de la Autoridad Portuaria de Sevilla, este Organismo ha continuado trabajando para aprovechar al máximo las ventajas de contar con el mar en el corazón de Andalucía. En esta línea, en 2010 se inauguró la nueva esclusa 'Puerta del mar'. Esta infraestructura, esencial para el Puerto y la ciudad, tiene más capacidad que la proyectada en el Plan Brackenbury y hace

posible la entrada de buques con más carga. Además, mantiene el nivel de agua de la dársena protegiendo a Sevilla de las inundaciones.



Nave circular para el almacenamiento de semillas oleaginosas de Arlesa | 1988 Fototeca del Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla



Descarga de un rotor de la turbina con destino a la central nuclear de Valdecaballeros | 1983 | Fototeca del Archivo de la Autoridad Portuaria de Sevilla

# LA EXPOSICIÓN

Para conmemorar los 150 años de la Junta de Obras, la Autoridad Portuaria de Sevilla ha puesto en marcha una exposición sobre la Historia Gráfica del Puerto de Sevilla, en colaboración con la Fundación Cajazol.

Por medio del testimonio gráfico ordenado cronológicamente, la exposición hace un recorrido partiendo del puerto americano; pasando por los periodos de industrialización, modernización y expansión hacia el sur, hasta llegar al puerto del siglo XXI.



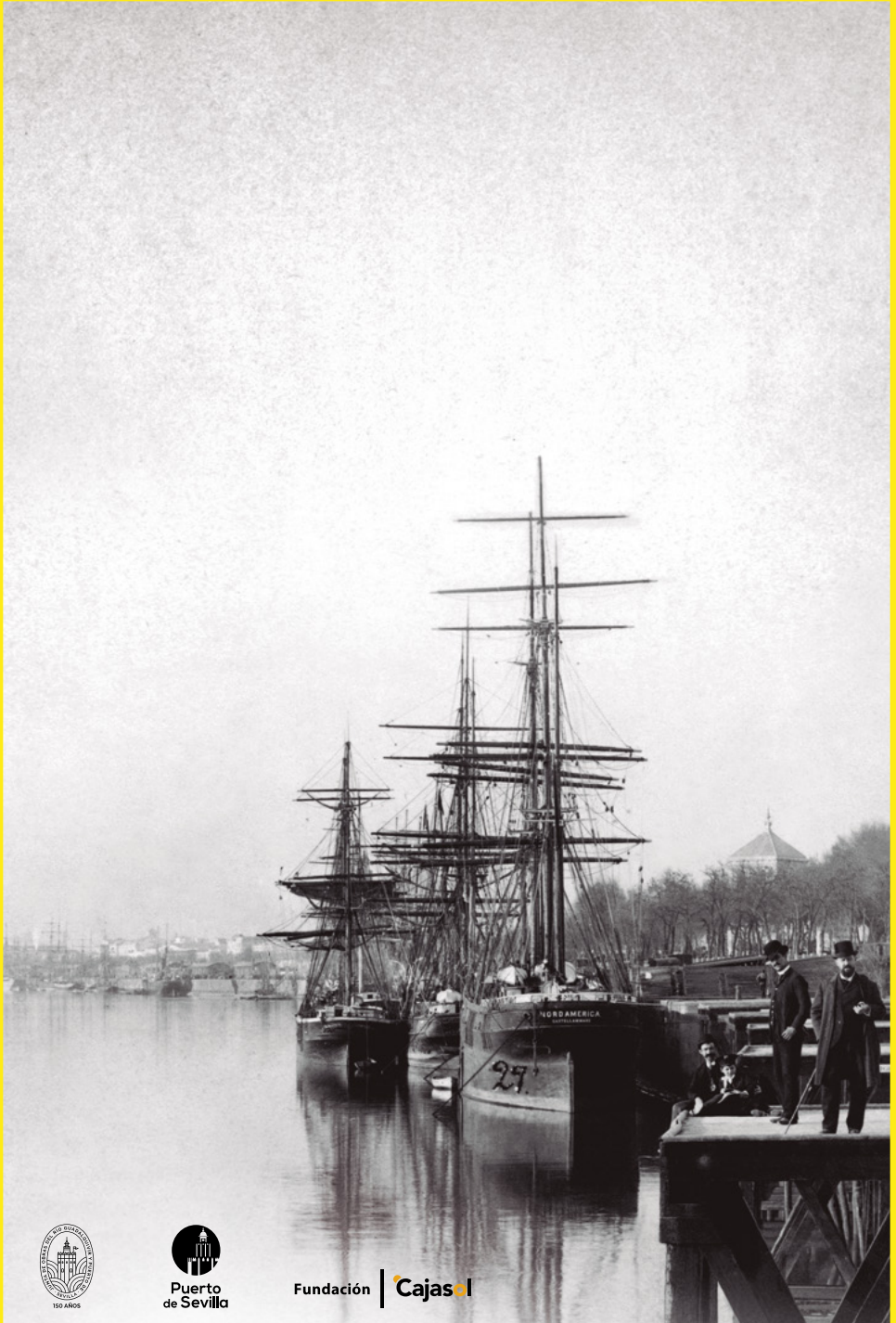
**MÁS DE 150 IMÁGENES**



**20 PIEZAS SINGULARES DEL PATRIMONIO PORTUARIO**



Distrito de Batán | 2020 | Fototeca de la Autoridad Portuaria de Sevilla



Fundación | Cajas |